

Research Article

Dor: 20.1001.1.25385968.1401.17.3.2.6

Analysis of Pedestrian Development Pattern in the Central Part of Rasht City with Emphasis on Smart Growth

Babak Shokouhirad¹, Ahmad Pourahmad^{2*}, Saeid Zanganeh³ & Abas Rajaei⁴

1. PhD in Geography & Urban Planning, Tehran University, Pardis Kish, Kish, Iran

2. Professor, Department of Geography & Urban Planning, Tehran University, Tehran, Iran

3. Associate Professor, Department of Geography & Urban Planning, Tehran University, Tehran, Iran

4. Associate Professor, Department of Geography & Urban Planning, Tehran University, Tehran, Iran

*Corresponding author: Email: apoura@ut.ac.ir

Receive Date: 21 January 2020

Accept Date: 06 June 2020

ABSTRACT

Introduction: Due to the high rate of unemployment and recession, the lack of visual beauty, the traffic jams and crowded streets, the city of Rasht needs fundamental changes in urban policy. One of the solutions considered to overcome these problems is the development of pedestrian axes with economic, social and cultural functions. The central context of Rasht, which is a collection of business, culture and history, has been turned into a pedestrian complex. In this context, despite the limitations and flaws, there is a great ability to shop, meet and talk mass activities. With the pedestrian complex, the central market and tourist places in the center of the old city of Rasht, this part can be prone to the presence of people and communities and hosting various ceremonies, which increases the sense of citizenship and the sense of belonging. All of which can lead to smart urban growth.

Research aim: Identifying the most important indicators of smart urban growth in pedestrian design.

Methodology: The current research was done with descriptive analytical method based on the purpose of applied studies. Field and library studies have been used to collect information. The statistical population using the Cochran sampling method is 384 people. Data analysis has been done using Office software and SPSS software, in addition, Arc GIS software has been used to illustrate information and prepare maps.

Studied Areas: The geographical scope of this research is the pedestrian zone of the central part of Rasht city

Results: The research findings show that based on the tests conducted on the variables, the social and cultural index is in the first place by 0.948%, the economic index by 0.955% is in the second place, and the environmental and physical index is in the third place and by 0.927% are effective in the smart growth of the central part of Rasht. This is despite the fact that when the sidewalk was in use, the environmental index had the first rank, but now, after 5 years of the construction of the sidewalk, the social and cultural index has reached the first rank from the third.

Conclusion: according to the conclusion of the results of the studies, the most important pedestrian indices can include: 1) Attention to historical elements and valuable cultural backgrounds in the design and planning of pedestrian path planning. 2) Perform full - scale programmes and stage - to - stage development and development. 3) Prediction of types of equipment and physical facilities for pedestrian pedestrians (street furniture, vegetation protection, vegetation, lighting. 4) Establishment of mixed - but harmonic - compatible applications in order to avoid stagnation in urban spaces and transfer of heterogeneous land - based applications. 5) Trying to maximise the participation of residents and businessmen on foot and promote the project by coordination and interaction. 6) prediction of class parking and walking the road to integrated public transportation systems. 7) Attention to climatic conditions in the selection of material and design details. 8) Creation of readability on the walking path through the signs and details of the design, such as bed materials color. 9) Paying attention to spatial harmony and end - point elements in the design of the pedestrian path. 10) vitality through public art and street events.

KEYWORDS: Analysis, Development Pattern, Pedestrian, Smart Growth, Rasht



فصلنامه علمی مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی
دوره ۱۷، شماره ۳ (پیاپی ۶۰)، پاییز ۱۴۰۱
شاپای چاپی ۰۹۶۸-۲۵۳۵ شاپای الکترونیکی X۰۹۵-۲۵۳۸
<http://jshsp.iurash.ac.ir>
صص. ۶۷۹-۶۸۹

Dor: 20.1001.1.25385968.1401.17.3.2.6

مقاله پژوهشی

تحلیل الگوی توسعه پیاده راه در بخش مرکزی شهر رشت با تاکید بر رشد هوشمند

بابک شکوهی راد^۱، احمد پوراحمد^{۲*}، سعید زنگنه شهرکی^۳ و سید عباس رجائی^۴

۱. دانش آموخته دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تهران، پردیس کیش، کیش، ایران
۲. استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تهران، تهران، ایران
۳. دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تهران، تهران، ایران
۴. دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تهران، تهران، ایران

*نویسنده مسئول: Email: apoura@ut.ac.ir

تاریخ دریافت: ۰۱ بهمن ۱۳۹۸
تاریخ پذیرش: ۱۷ خرداد ۱۳۹۹

چکیده

مقدمه: شهر رشت با توجه به نرخ بالای بیکاری و رکود، عدم زیبایی بصری، ترافیک درهم و شلوغ خیابان هم نیازمند تغییرات اساسی در سیاست شهری است. یکی از راهکارهایی که برای برون رفت از این مشکلات در نظر گرفته می‌شود، توسعه محورهای پیاده با کارکرد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی است. بافت مرکزی رشت که مجموعه‌ای از تجارت، فرهنگ و تاریخ است به یک مجموعه پیاده راه تبدیل شده است در این بافت علیرغم محدودیت‌ها و ایرادات، توانایی بسیار زیادی برای خرید، ملاقات و گفتگو، فعالیت‌های انبوه وجود دارد. با وجود مجموعه عابر پیاده، بازار مرکزی و اماکن گردشگری در مرکز شهر قدیم رشت، این بخش می‌تواند مستعد حضور مردم و جوامع و پذیرایی از مراسم مختلف باشد که باعث افزایش حس شهروندی، افزایش حس تعلق می‌شود. که همه اینها می‌توانند به رشد هوشمند شهری موجب گردد.

هدف: شناسایی مهمترین شاخص‌های رشد هوشمند شهری در طراحی پیاده راه می‌باشد.

روش‌شناسی تحقیق: پژوهش حاضر با روش توصیفی تحلیلی بر اساس هدف مطالعات کاربردی انجام شده است. برای جمع‌آوری اطلاعات از مطالعات میدانی و کتابخانه‌ای استفاده شده است. جامعه آماری به روش نمونه‌گیری کوکران ۳۸۴ نفر می‌باشد. تجزیه و تحلیل داده‌ها با استفاده از نرم افزارهای مجموعه Office و نرم افزار SPSS انجام گرفته است علاوه بر آن به منظور بیان مصور اطلاعات و تهیه نقشه، از نرم‌افزار Arc GIS استفاده شده است.

قلمرو جغرافیایی پژوهش: قلمرو جغرافیایی این پژوهش، محدوده پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت می‌باشد.

یافته‌ها: یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد براساس آزمون‌های انجام گرفته بر روی متغیرها شاخص اجتماعی و فرهنگی به میزان ۰.۹۴۸ درصد در رتبه اول، شاخص اقتصادی به میزان ۰.۹۵۵ درصد در رتبه دوم و شاخص زیست محیطی و کالبدی در رتبه سوم و به میزان ۰.۹۲۷ درصد در رشد هوشمند پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت تاثیر گذار هستند. این در حالی است که هنگام بهره برداری از پیاده راه شاخص زیست محیطی رتبه نخست را دارا بود ولی اکنون با گذشت ۵ سال از احداث پیاده راه، شاخص اجتماعی و فرهنگی از رتبه سوم به اول دست یافته است.

نتایج: با توجه به مطالعات، مهمترین شاخص‌های عابر پیاده می‌تواند شامل موارد زیر باشد: (۱) توجه به عناصر تاریخی و پیشینه‌های فرهنگی ارزشمند در طراحی و برنامه‌ریزی مسیرهای پیاده. (۲) اجرای برنامه‌های در مقیاس کامل و توسعه و توسعه مرحله به مرحله. (۳) پیش بینی انواع تجهیزات و امکانات فیزیکی برای عابر پیاده (مبلمان خیابان، حفاظت از پوشش گیاهی، پوشش گیاهی، روشنایی). (۴) ایجاد کاربردهای ترکیبی - اما هارمونیک - سازگار به منظور جلوگیری از رکود در فضاهای شهری و انتقال کاربردهای ناهمگون مبتنی بر زمین. (۵) تلاش برای حداکثر مشارکت ساکنین و بازرگانان پیاده و پیشبرد پروژه با هماهنگی و تعامل. (۶) پیش بینی پارکینگ کلاس و پیاده روی جاده به سیستم‌های حمل و نقل عمومی یکپارچه. (۷) توجه به شرایط آب و هوایی در انتخاب متریال و جزئیات طراحی. (۸) ایجاد خوانایی در مسیر پیاده روی از طریق علائم و جزئیات طرح مانند رنگ مصالح تخت. (۹) توجه به هماهنگی فضایی و عناصر نقطه پایانی در طراحی مسیر عابر پیاده. (۱۰) سرزندگی از طریق هنر عمومی و رویدادهای خیابانی.

کلیدواژه‌ها: تحلیل، الگوی توسعه، پیاده راه، رشد هوشمند، شهر رشت

مقدمه

براساس مطالعه ای که توسط یکی از مراکز پژوهشی فرانسه انجام شد، تاکید شد که گرایش به سکونت در شهرهای قاره‌های آفریقا و آسیا روزبه‌روز در حال افزایش است و تا سال ۲۰۳۰ بزرگ‌ترین شهرهای جهان از آن آسیا و آفریقا خواهد بود (شکورپور، ۱۳۸۶: ۷). در دهه‌های اخیر نظریه‌های مختلفی برای حل مشکلات شهری و توسعه نامتوازن ارایه شده است که بیشتر باعث گسترش افقی شهرها شده‌اند. مهاجرت روستا-شهری و رشد شهرنشینی باعث ایجاد پدیده حاشیه نشینی در شهرها و در نتیجه توسعه افقی شهر گردیده است (Chiesura, 2004 : 133). توسعه خیابانهای عریض با حاکمیت خودرو و غفلت از فضاهای باز جمعی از جمله اثرات تفکر مدرنیسم بوده است؛ به طوری که این فضاها به شدت کیفیت کارکردی خود را به عنوان فضای پشتیبان تعاملات اجتماعی از دست داده‌اند. کمبود فضاهای باز پیاده محور و همچنین کیفیت نامطلوب فضاهای موجود از این جنس، در شهرهای کنونی سبب تضعیف تعاملات اجتماعی میان شهروندان شده است (پاشازاده و همکاران، ۱۳۹۸). گسترش روزافزون وسایل نقلیه موتوری که از دهه های قبل آغاز شده و هر روز نیز بر آن افزوده می شود؛ یکی از مهم ترین عوامل کاهش کیفیت زندگی در شهرها بوده است. این امر مدیران شهری بسیاری از کشورها را بر آن داشت تا برای احیای دوباره کیفیت در شهرها، حجم تردد اتومبیل در شهر را کاهش دهند. به همین منظور اقدامات گسترده‌ای از دهه‌های قبل در کشورهای اروپایی و امریکایی شروع شده و به تبع آن بافت مرکزی بسیاری از شهرها از اتومبیل خالی گشت و به پیاده اختصاص یافت؛ به طوری که امروزه پیاده راه از اصلی‌ترین و با کیفیت‌ترین فضاهای عمومی شهرها و محل حیات و زندگی شهری در این کشورها به شمار می‌رود (عباسی و همکاران، ۱۳۹۶). با توجه به رشد فزاینده جمعیت در شهرها و پیامدهای منفی اجتماعی اقتصادی، کالبدی و زیست محیطی، پیاده‌مداری و ایجاد فضاهای شهری مردم محور باید مورد توجه قرار گیرد. شکل‌گیری یک فضای شهری پیاده اولین قدم است. پس از شکل‌گیری این فضاها باید به ارتقا کیفیت و سرزندگی آن‌ها توجه کرد تا این فضاهای شهری عرصه ای برای حضور مردم باشد (قربان‌پور و همکاران، ۱۳۹۷). در هزاره سوم نظریه‌هایی که برگرفته از نظریه توسعه پایدار هستند جایگزین نظریات و اندیشه‌های قبلی در شهرها شدند در دو دهه اخیر نظریه رشد هوشمند شهر در چهارچوب نظریه توسعه پایدار به عنوان شکل تکامل یافته دیدگاه‌های موجود سطح گسترده‌ای از مشکلات و مسائل توسعه شهری را دربر می‌گیرد. بر همین اساس در سال ۱۹۹۷ رشد هوشمند برای پاسخ‌گویی به مشکلات زیاد گسترش افقی شهرها در آمریکا بکار گرفته شد (جعفری، ۱۳۹۵: ۵۲). در همین راستا بخش‌های تاریخی شهر که هسته مرکزی و اولیه شهرها نیز هستند به فراموشی سپرده شده و مورد بی‌توجهی واقع شده‌اند که این رویکرد مورد توجه سیاستگذاران و برنامه‌ریزان شهری قرار گرفته است، که بسیاری از نظریه‌های شهری هم در جهت حل این معضلات مطرح و ارائه شده‌اند. پیشینه این امر به دوران انقلاب صنعتی و توسعه ناگهانی شهرها باز می‌گردد (الله‌ویسی، ۱۳۹۰: ۴). به این ترتیب رشد هوشمند در برابر رشد افقی و پراکنده قرار می‌گیرد. این تئوری سه زمینه اصلی دارد که در ارتباط متقابل با یکدیگر قرار دارند:

- تراکم (محدود کردن گسترش افقی)

- کاربری زمین (کاربری‌های ترکیبی)

- حمل و نقل (اجرای شیوه‌های مختلف حمل و نقل) (مشکینی، ۱۳۹۵: ۴۶).

در سالهای اخیر بسیاری از جوامع تصمیم گرفته‌اند که الگوی توسعه جامعه خود را بر اساس اصول رشد هوشمند بنا کنند. این اصول دسترسی کاربری‌ها را افزایش می‌دهد، سرانه استفاده و سفر با وسایل نقلیه را کاهش می‌دهد و جوامعی با کاربری ترکیبی ایجاد می‌نماید (سویزی، ۱۳۹۳: ۲۶).

مجموعه پیاده‌راهی در بافت مرکزی شهر رشت با توجه به جایگاه آن به عنوان مهم‌ترین فضای تجاری - فرهنگی شهر و سهم بالای استفاده‌کنندگان از این فضا در پژوهش حاضر مورد مطالعه قرار گرفته شده است. مساحت پیاده راه مرکزی شهر رشت ۲۶ هزار و ۵۰۰ متر مربع است، که از گذشته تا به حال به صورت اصلی‌ترین شریان تجاری - تاریخی شهر رشت عمل نموده است. با توجه به نقش و عملکردی که این خیابان در هسته مرکزی شهر دارد انتظار می‌رود که پاسخگوی نیازها و توقعات روزمره شهروندان باشد. لذا برآورده شدن توقعات و انتظارات شهروندان از این خیابان به عنوان یک مسئله ضروری به نظر می‌رسد. این محور به دلیل هویت اقتصادی، فرهنگی و وجود کاربری‌های فعال دارای پتانسیل بالایی در جهت تحقق تعاملات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی می‌باشد. با وجود مجموعه پیاده‌راهی موجود، بازار مرکزی و مکانهای گردشگری موجود در بافت قدیمی مرکز

شهر رشت، این بخش می‌تواند مستعد حضور مردم و اجتماعات و پذیرای مراسم مختلف باشد که این باعث افزایش حس شهروندی، بالا رفتن حس تعلق مکانی در بین ساکنان و شهروندان و در مجموع برآورده شدن اصول رشد هوشمند خواهد شد. با توجه به توضیحات فوق این پژوهش در پی پاسخگویی به سوال‌های زیر می‌باشد:

- با توجه به ویژگیها و وضع موجود، پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت به چه میزان در دستیابی به شاخص‌های اقتصادی، اجتماعی و کالبدی - زیست محیطی موفق بوده است؟

- معیارها و شاخص‌های رشد هوشمند شهری در طراحی پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت مورد استفاده قرار گرفته است؟ شهر کانون مبادلات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی حوزه نفوذ پیرامون خود بوده و حداقل دارای ده هزار نفر جمعیت است. یا مکان تجمع عده کثیری از مردم با سلاقی، افکار، رفتار و غیره متفاوت می‌باشد. از نظر کالبدی، شهر جایی است که دارای ساختمان‌های بلند، خیابان‌ها، پارک‌ها، ادارات، زیرساخت‌ها و تاسیسات شهری و غیره می‌باشد. در بعد اقتصادی نیز شهر جایی است دارای وجه غالب اشتغال صنعتی، خدماتی و سبک مصرف و زندگی یا شیوه تولید متفاوت از روستا است. یکی از انواع تعریف‌های رایج از شهر، تعریف عددی آن است. به نحوی که در ایران تا سال ۶۵ شهر را مکانی می‌گفتند که جمعیت آن بیش از ۵ هزار نفر باشد و از آن تاریخ به بعد، شهر به جایی گفته می‌شد که دارای شهرداری باشد (جعفری، ۱۳۹۲: ۱۱).

فضای شهری یکی از عناصر فضایی ساخت شهر است که همواره با تاریخ یک ملت در ادوار مختلف به وجود می‌آید، شکل می‌گیرد و دگرگون می‌شود و فعالیت‌های مختلف فرهنگی، اقتصادی، اجتماعی و سیاسی همواره در آن جریان دارد. فضاهای شهری محیط‌هایی برای تبادل فرهنگی، تفریح، لذت، گذران اوقات فراغت، زندگی اجتماعی و تبادل افکار هستند که در تامين آسایش و سلامتی انسان بسیار مهم است (توسلی و بنیادی، ۱۳۷۱: ۹). فضاهای شهری بخشی از فضاهای باز و عمومی شهر هستند که به نوعی تبلور ماهیت زندگی جمعی می‌باشند، یعنی جایی که شهروندان در آن حضور دارند. فضای شهری صحنه‌ایست که داستان زندگی جمعی در آن گشوده می‌شود (Edward, 2010 : 25)، در این فضا فرصت آن وجود دارد که برخی مرزهای اجتماعی شکسته شود و برخورد از پیش تدوین نیافته به وقوع بپیوندد. بنابراین شرط اساسی برای اینکه یک فضای عمومی، فضای شهری تلقی شود این است که در آن تعامل و تقابل اجتماعی صورت گیرد. پس آن دسته از نرم فضاها و سخت فضاها که بستر تعامل اجتماعی هستند، فضای شهری نامیده می‌شوند (Hawkins, 2011 : 688).

رشد هوشمند در راستای دستیابی به اهداف مطلوب، استراتژی‌های کاربردی مختلفی را در بر می‌گیرد. استراتژی‌های مناسب مورد کاربرد بر اساس شرایط و اهداف مختلف، متفاوت می‌باشد. رشد هوشمند از طریق برنامه‌های یکپارچه اجرا می‌گردد؛ یعنی استراتژی‌های مختلف باید با یکدیگر بکاربرده شوند تا نتایج مطلوب حاصل گردد. یکی از اصول رشد هوشمند ایجاد مجموعه‌های پیاده‌راهی بمنظور دستیابی به تعاملات اجتماعی افزایش حس تعلق مکانی و بازنده‌سازی فضاهای مرده شهری و رونق بخشی به این فضاها است (Ozbil, 2012 : 13).

محافظت از منابع شهری و سرمایه‌گذاری دوباره در بازسازی ساختارهای آن‌ها و حفظ آثار باستانی، طراحی محله‌های جدید به نحوی که فروشگاهها، ادارات، مدارس، مکان‌های مذهبی، پارک‌ها و سایر امکانات نزدیک به منازل باشند و ساکنین برای پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری، دستیابی به مراکز حمل‌ونقل عمومی یا رانندگی با خودرو، حق انتخاب داشته باشند. این در حالی است که به نظر می‌رسد ظرفیت اجتماعی مکان می‌تواند به واسطه سیاست‌های توسعه‌ای شهرسازی نظیر پیاده راه سازی شرایط مناسبی را ایجاد نماید. یکی از راه‌های تجدید حیات مدنی مراکز شهری پیاده‌راهها هستند که نقش مؤثری در کشف و ادراک محیط کالبدی و اجتماعی شهر دارند و مظهر تمدن، هویت و مدنیت شهر هستند (اسداللهی، ۱۳۸۳: ۶۸ - ۷۱).

پیاده‌راه‌ها قسمتی از فضاهای شهری هستند که به دلایل ویژه، عمدتاً به خاطر دارا بودن برخی پتانسیل‌های خاص و در تمام یا بخشی از ساعات شبانه روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می‌یابند. همچنین تقریباً تمامی صاحب‌نظران و حرفه‌مندان به طور مشترک بر این نکته اتفاق نظر دارند که جنبه اجتماعی ایجاد و توسعه پیاده‌راهها بسیار مهم بوده، آنچنان که می‌توان فلسفه وجودی این فضاهای شهری پیاده‌مدار را نه صرفاً عملکردهای فیزیکی و ارتباطی، تثبیت و تقویت برخی کاربری‌ها و مسائل اقتصادی بلکه گسترش ارتباطات و تعاملات اجتماعی فرهنگی و ایجاد مقیاس انسانی در عرصه عمومی دانست (کاشانی‌جو، ۱۳۹۰: ۱۰). مسیرهای پیاده در شهرهای تاریخی و بویژه در نظام شهرسازی سنتی ایران از پیشینه‌ای دیرینه برخوردار بوده و در انواع گوناگون محورهای اصلی تجاری یا بازارها که جزیی از ساختار اصلی شهر نیز محسوب می‌شده‌اند (Berridge, 2006 : 21) و یا خیابان‌های پیاده تفریحی نمودار گردیده و نقش مهمی در هویت بخشی به

کالبد شهرها ایفا می‌کرده‌اند، اما پس از انقلاب صنعتی و حضور اتومبیل، کالبد شهرها به یکباره از هم گسیخته گردیده و جابجایی و دسترسی ماشین‌ها جایگزین انسان‌ها شد. تحلیل معیارها و شاخص‌های مورد مطالعه پژوهش بشرح ذیل می‌باشد (Falconer, 2010 : 291).

پیاده راه‌ها در مقیاس شهر عمل کرده و پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان می‌باشد که به دلیل ویژگی‌های خود در تعاملات اجتماعی در عصر ارتباطات مجازی و تحریک اقتصادی نواحی پیرامونی و نیز به عنوان پهنه‌های چند عملکردی که دامنه گسترده‌ای از فعالیت‌ها را دربر می‌گیرد موجب حضور هرچه بیشتر شهروندان و بهره‌گیری از ارزش‌های بصری، فرهنگی و اجتماعی آن می‌شوند.

برخی از مهم‌ترین مزایای ایجاد پیاده راه‌ها عبارتند از:

- حفظ کارکردهای مرکز شهری
- تسهیل دسترسی برای مغازه داران
- کاهش ترافیک در خیابان‌ها و معابر همجوار
- بهبود منظر و ارتقاء سیمای شهری (عباس‌زاده و تمری، ۱۳۹۱: ۸).

به همین دلیل پیاده‌راه بافت مرکزی با حفظ بافت تاریخی آن می‌تواند جذابیت‌های لازم را برای شهروندان و گردشگران داشته باشد؛ جایی که افراد می‌توانند برای خرید مایحتاج به آن مراجعه نموده همچنین قابلیت جذب شهروندان برای پیاده‌روی و تامین سلامت، شرکت در وقایع و جشنواره‌های فرهنگی و برخورد و تعامل اجتماعی بین شهروندان را داشته باشد، البته موفقیت پروژه‌های بنیادی این‌چنینی مستلزم سیاست یکپارچه در سطح مدیران و مشارکت مردمی است (قربانی و نوشاد، ۱۳۸۷: ۱۶۶)؛ بدین معنا موفقیت ایجاد طرح‌های پیاده‌راهی در گرو مشارکت فعال همه ذینفعان است. طرحی که می‌تواند با عوض کردن سیمای شهری به شکل‌گیری قشرهای متاثر از افزایش گردشگر منجر شود (Manauagh, 2011 : 311).

روش پژوهش

با توجه به ماهیت موضوع و ابعاد و عناصر مختلف آن، از روش‌های تحلیلی- توصیفی جهت رسیدن به اهداف و نتایج پژوهش استفاده شده است. بر اساس مدل تحقیق به بررسی رابطه و تأثیر سه متغیر اجتماعی و فرهنگی، زیست محیطی کالبدی و اقتصادی که خود هر کدام دارای ریز متغیر نیز می‌باشند بر رشد هوشمند در پیاده راه مرکزی شهر رشت پرداخته شده است که برای این منظور یک فرضیه اصلی، طراحی شد که به منظور اثبات و تایید و یا رد فرضیه‌ها ابتدا به رتبه بندی متغیرها و سپس میزان تأثیر گذاری هر یک از این عوامل بررسی شده است (جدول ۱).

جدول ۱. شاخص‌ها و متغیرهای رشد هوشمند شهری

متغیر	اجتماعی و فرهنگی	زیست محیطی - کالبدی	اقتصادی
همکاری در تصمیمات توسعه ساخت و ساز	تعدد مسکن	کاربری ترکیبی زمین	طراحی ساختمان‌های فشرده
ایجاد جوامعی با تعلق مکانی قوی	محل‌های با قابلیت پیاده روی	حفظ مناطق حساس زیست محیطی	تنوع حمل و نقل
		تقویت محله‌های موجود	تصمیم‌گیری مقرون به صرفه

برای ساماندهی و طبقه بندی اطلاعات جمع‌آوری شده، آن‌ها به چهار دسته اطلاعات تقسیم شدند: دسته نخست مجموع اطلاعاتی که از طریق مطالعات کتابخانه‌ای، کتب، پایان نامه‌ها، مقاله‌ها و مجله‌ها به دست آمده بودند که با توجه به فارسی یا انگلیسی بودن منابع، نزدیکی یا مشابهت بیشتر با موضوع پژوهش و محدوده زمانی آن‌ها، طبقه بندی شدند. دسته دوم اطلاعات آماری به دست آمده از سالنامه‌های آماری مرکز آمار ایران و نتایج سرشماری‌ها و همچنین اطلاعاتی در رابطه با محدوده قانونی مناطق شهرداری شهر رشت، شامل اطلاعات و نقشه‌های شهری که از طرح‌های جامع و تفصیلی که سابقاً برای شهر رشت انجام گرفته‌اند. دسته سوم شامل اطلاعات به دست آمده از مطالعات میدانی محقق نسبت به تکمیل، مستندسازی و به هنگام سازی اطلاعات و نقشه‌ها از طریق مشاهده، تکمیل چک لیست و عکسبرداری می‌باشد. دسته چهارم اطلاعات بدست آمده از طریق توزیع پرسشنامه و انجام مصاحبه با مدیران و معاونت‌های مختلف شهرداری رشت می‌باشد. جامعه آماری پژوهش جمعیت ساکن در شهر رشت (۷۴۸۷۱۱ نفر) می‌باشد.

مراحل جمع آوری اطلاعات ابتدا روش اسنادی (استفاده از کتابخانه) و در ادامه روش میدانی (پیمایشی) است. به منظور تجزیه و تحلیل اطلاعات پس از جمع آوری داده‌ها و طبقه‌بندی و ساماندهی آن‌ها، داده‌های خام به دست آمده به کمک روش‌های توصیفی و استنباطی مرتبط با موضوع، پردازش و تحلیل شده‌اند. کلیه عملیات آماری با استفاده از نرم افزارهای مجموعه Office و نرم افزار SPSS انجام گرفته است علاوه بر آن به منظور بیان مصور اطلاعات و تهیه نقشه، از نرم افزار Arc GIS استفاده شده است. پژوهش فوق در بازه زمانی فروردین ۱۳۹۷ لغایت شهریور ۱۳۹۸ در شهر رشت انجام شده است. شهر رشت از سال ۱۳۹۰ دارای ۵ منطقه شهرداری می باشد. کلانشهر رشت از ۵ منطقه طبق آخرین تقسیمات شهرداری (۱۳۹۰) تشکیل شده که هر منطقه شامل ۳ ناحیه می باشد. منطقه ۲ شهر رشت در بافت مرکزی شهر و مابین دو رودخانه اصلی (گوهررود و زرجوب) قرار گرفته است. این منطقه هسته اولیه شهر رشت بوده که با توجه به وجود بازار اصلی شهر، محلات قدیمی، ادارات، بوستان‌ها از سکنه بالایی برخوردار بوده و در طول روز ضمن دارا بودن پتانسیل‌های اداری، تجاری، خدماتی و غیره شاهد حضور بیشتر شهروندان در این منطقه هستیم (تارنمای شهرداری رشت، ۱۳۹۵).

جمعیت شهر رشت طبق آخرین سرشماری رسمی سال ۱۳۹۵ معادل ۷۵۰ هزار نفر می‌باشد و جمعیت ساکن منطقه ۲ (جامعه آماری تحقیق) طبق مراجعه نگارنده به سازمان راه و شهرسازی ۱۳۹۰۹۹ نفر بیان شده است. جامعه آماری شامل کلیه ساکنان منطقه ۲ شهر رشت بوده که بر اساس اطلاعات طرح تفصیلی شهر رشت در سال ۱۳۹۰، ۱۳۹۰۹۹ نفر را شامل می‌شده است. با استفاده از فرمول نمونه‌گیری کوکران حجم نمونه برای کل منطقه ۱۵۰ پرسش‌نامه تعیین گردید و به نسبت معین و مساوی در کل منطقه توزیع و تکمیل گردید. از روش کوکران برای برآورد حجم نمونه از تکنیک‌ها و روش‌های آماری استفاده شده است. در پژوهش مورد نظر جمعیت ساکن منطقه ۲ شهر رشت ۱۳۹۰۹۹ نفر است که طبق فرمول کوکران حجم نمونه مورد نیاز ۳۸۴ نفر به بدست خواهد آمد:

محقق به منظور دستیابی به داده‌های مورد نیاز جهت آزمون فرضیه‌ها از توزیع پرسشنامه بین شهروندان شهر رشت به عنوان ابزار اصلی استفاده نموده است. یکی از ابزارهای رایج تحقیقات برای جمع آوری داده‌ها پرسشنامه می باشد. در این تحقیق برای بررسی روایی پرسشنامه از روش محتوایی استفاده شده است بدین ترتیب که بعد از تدوین آن از نظرات و راهنمایی‌های جمعی از متخصصان امر مورد استفاده شد و در نتیجه مواردی جهت اصلاح پیشنهاد گردید که پس از اعمال اصلاحات مورد نظر پرسشنامه نهایی تدوین شد. برای آزمون پایایی پرسشنامه از ضریب آلفای کرونباخ که یکی از متداولترین روش‌های اندازه‌گیری اعتماد پذیری یا پایایی پرسشنامه‌هاست استفاده شده است.

جدول ۲. پایایی پرسشنامه تحقیق (ضریب آلفای کرونباخ)

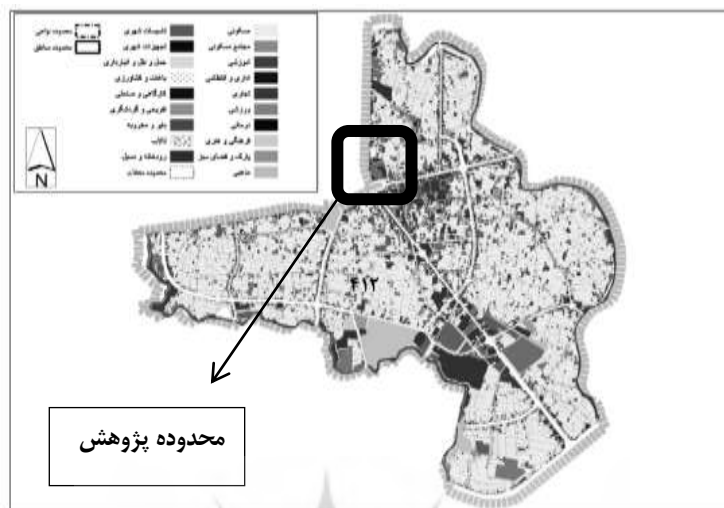
تعداد نمونه	آلفای محاسبه شده	نتیجه
۳۰	۰/۸۸۷	قابل قبول

قلمرو و جغرافیایی پژوهش

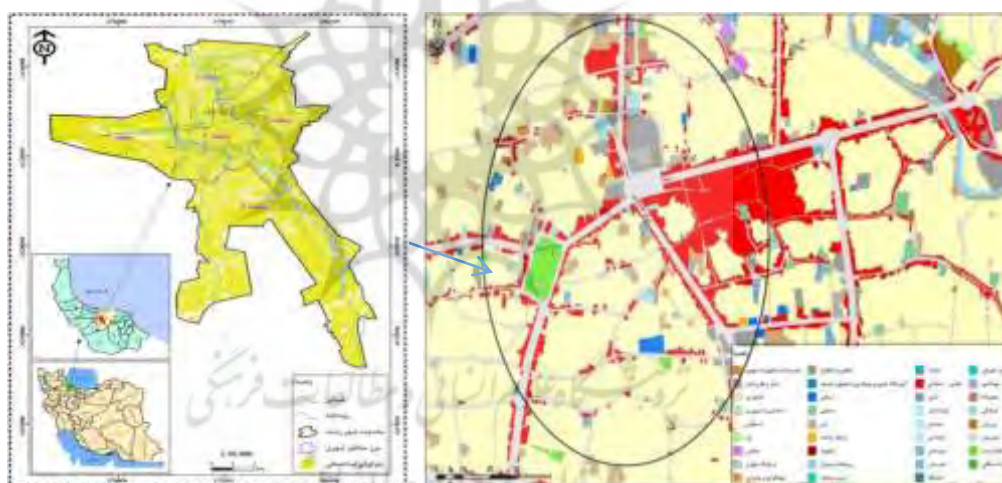
شهر رشت بزرگترین و پر جمعیت ترین شهر استان گیلان و کانون اداری و سیاسی آن بشمار می رود. شهرستان رشت بین ۴۹ درجه و ۲۸ دقیقه تا ۴۹ درجه و ۵۰ دقیقه طول خاوری و ۳۷ درجه و ۱۶ دقیقه تا ۳۷ درجه و ۲۷ دقیقه عرض شمالی جای گرفته و چهار جهت شمال، جنوب، خاور و باختر بترتیب با شهرستانهای انزلی، رودبار، آستانه اشرفیه و فومن هم مرز است. مسیر مورد مطالعه در مرکز شهر رشت و در منطقه ۲ این شهر واقع شده، بخشی از خیابان امام بطول ۳۵۰ متر بوده که ما بین میدان شهدای ذهاب (شهرداری) و سه راهی انقلاب (حاجی آباد) قرار گرفته و قسمتی از خیابان سعدی به طول ۵۵۰ متر و خیابان اعلم الهدی بطول ۳۰۰ متر می باشد را شامل می‌شود. جمعیت ساکن منطقه ۲ (جامعه آماری تحقیق) طبق مراجعه نگارنده به سازمان راه و شهرسازی طبق جدول زیر بیان شده است.

جدول ۳. مشخصات کلی منطقه ۲ رشت

مشخصه	جمعیت (نفر)	مساحت (هکتار)	تعداد کارگاه (واحد)	مساحت فضای سبز (مترمربع)	تعداد مراکز آموزشی	تعداد ادارات	تعداد مغازه
منطقه ۲	۱۳۹۰۹۹	۶۷۵	۸۲۵	۱۳۹۴۵۳	۵۹	۸۹	۸۴۶۶



شکل ۱. بافت موجود منطقه ۲ رشت و محدوده تحقیق (منبع: طرح تفصیلی شهر رشت، ۱۳۹۳)



نقشه ۲. بافت موجود منطقه ۲ رشت و محدوده تحقیق (منبع: طرح تفصیلی شهر رشت، ۱۳۹۳)

یافته‌ها و بحث

با توجه به اطلاعات حاصل از پرسشنامه‌های جمع‌آوری شده ابتدا به بررسی وضعیت مشخصات عمومی پاسخ‌دهندگان پرداخته شد (آمار توصیفی) و سپس در بخش دوم میزان تأثیر نسبی هریک از متغیرهای یاد شده مورد بررسی قرار گرفت در نهایت نیز به رتبه بندی شاخص‌ها به لحاظ تأثیر گذاری بیشتر به منظور تاکید برنامه‌ریزان و مدیران شهر بر رشد هوشمند در پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت پرداخته شد.

آمار توصیفی پژوهش نشان می دهد که ۵۹ درصد از پاسخگویان مرد و ۶۴ درصد پاسخگویان متاهل در بازه سنی ۲۱ تا ۴۰ سال می باشند. همچنین ۶۰ درصد پاسخگویان ساکن رشت با سابقه سکونت ۲۱ سال و بیشتر که دارای تحصیلات کاردانی و کارشناسی بوده‌اند. همان طور که مشخص شده است، به ترتیب شاخص اجتماعی فرهنگی در رتبه اول، شاخص زیست محیطی

کالبدی در رتبه دوم و شاخص اقتصادی در رتبه سوم تاثیر را رشد هوشمند در پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت داشته است پس از آن نیز به بررسی تاثیر ده ریز متغیر بر رشد هوشمند نیز پرداخته شد. این پژوهش در پی آزمون فرضیه‌های زیر می‌باشد:

- با توجه به جنبه‌های تاریخی و سابقه فعالیت‌ها و روابط اجتماعی در بخش مرکزی شهر رشت، پیاده راه در دستیابی به شاخص‌ها و اهداف اجتماعی - فرهنگی در مقایسه با شاخص‌های کالبدی - زیست محیطی موفق تر عمل کرده است.

جدول ۴. رتبه بندی شاخص‌ها بر رشد هوشمند بخش مرکزی شهر رشت

رتبه	میزان	درصد اطمینان	Sig	متغیرها
۱	۰/۹۴۸	۹۵	۰/۰۰۰	اجتماعی و فرهنگی
۳	۰/۹۲۷	۹۵	۰/۰۰۰	زیست محیطی - کالبدی
۲	۰/۹۳۵	۹۵	۰/۰۰۰	اقتصادی

بر اساس نتایج جدول (۴) بیشترین تاثیر بر رشد هوشمند در پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت را به ترتیب شاخص اجتماعی و فرهنگی به میزان ۰/۹۴۸ درصد در رتبه اول، شاخص اقتصادی به میزان ۰/۹۳۵ درصد در رتبه دوم و شاخص زیست محیطی و کالبدی در رتبه سوم و به میزان ۰/۹۲۷ درصد تاثیر داشته است. بدین ترتیب و بر اساس نتایج آزمون فریدمن می‌توان گفت ابتدا شاخص اجتماعی و فرهنگی به مقدار ۹۴/۸ درصد سپس شاخص اقتصادی به مقدار ۹۵/۵ درصد و شاخص زیست محیطی و کالبدی به میزان ۹۲/۷ درصد تغییرات رشد هوشمند را در پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت توصیف می‌نماید. مشخص شد شاخص اجتماعی بیشترین تاثیر را بر رشد هوشمند پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت در این قسمت نیز به رتبه بندی ریز متغیرها این شاخص بر رشد هوشمند پرداخته شده است.

جدول ۵. رتبه بندی متغیرهای شاخص اجتماعی و فرهنگی بر رشد هوشمند پیاده راه شهر رشت

رتبه	میزان	درصد اطمینان	Sig	متغیرها
۱	۰/۸۴۱	٪۹۵	۰/۰۰۰	همکاری در تصمیمات توسعه ساخت و ساز
۲	۰/۸۲۰	٪۹۵	۰/۰۰۰	تنوع مسکن
۳	۰/۸۰۸	٪۹۵	۰/۰۰۰	ایجاد جوامعی با تعلق مکانی قوی
۴	۰/۷۷۴	٪۹۵	۰/۰۰۰	محل‌های با قابلیت پیاده روی

بر اساس نتایج جدول فوق بیشترین تاثیر ریز متغیرهای شاخص اجتماعی فرهنگی بر رشد هوشمند در پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت را به ترتیب متغیر همکاری در تصمیمات توسعه ساخت و ساز به میزان ۰/۸۴۱ درصد در رتبه اول، و متغیر تنوع مسکن به میزان ۰/۸۲۰ درصد در رتبه دوم و متغیر ایجاد جوامعی با تعلق مکانی قوی در رتبه سوم و به میزان ۰/۸۰۸ درصد و در نهایت متغیر محل‌های با قابلیت پیاده روی به میزان ۰/۷۷۴ درصد تاثیر داشته است. بدین ترتیب و بر اساس نتایج آزمون فریدمن می‌توان گفت ابتدا متغیر همکاری در تصمیمات توسعه ساخت و ساز به مقدار ۸۴/۱ درصد، سپس شاخص تنوع مسکن به مقدار ۸۲ درصد، متغیر ایجاد جوامعی با تعلق مکانی قوی به میزان ۸۰/۸ درصد و در نهایت متغیر محل‌های با قابلیت پیاده روی به میزان ۷۷/۴ درصد تغییرات رشد هوشمند را در پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت توصیف می‌نماید. از آنجایی که مشخص شد شاخص اقتصادی دومین تاثیر را بر رشد هوشمند پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت در این قسمت نیز به رتبه بندی ریز متغیرها این شاخص بر رشد هوشمند پرداخته شده است.

جدول ۶. رتبه بندی متغیرهای شاخص اقتصادی بر رشد هوشمند پیاده راه شهر رشت

رتبه	میزان	درصد اطمینان	Sig	متغیرها
۳	۰/۷۱۸	٪۹۵	۰/۰۰۰	طراحی ساختمان‌های فشرده
۲	۰/۸۵۶	٪۹۵	۰/۰۰۰	تنوع حمل و نقل
۱	۰/۸۵۲	٪۹۵	۰/۰۰۰	تصمیم گیری مقرون به صرفه

بر اساس نتایج جدول فوق بیشترین تاثیر ریز متغیرهای شاخص اقتصادی بر رشد هوشمند در پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت را به ترتیب متغیر تصمیم گیری مقرون به صرفه به میزان ۰/۸۵۲ درصد در رتبه اول، متغیر تنوع حمل و نقل به میزان

۰/۸۵۶ درصد در رتبه دوم و متغیر طراحی ساختمان‌های فشرده در رتبه سوم و به میزان ۰/۷۱۸ درصد تاثیر داشته است. بدین ترتیب و بر اساس نتایج آزمون فریدمن می‌توان گفت ابتدا متغیر تصمیم‌گیری مقرون به صرفه به مقدار ۸۵/۲ درصد، سپس متغیر تنوع حمل و نقل به مقدار ۸۵/۶ درصد، متغیر طراحی ساختمان‌های فشرده به میزان ۷۱/۸ درصد درصد تغییرات رشد هوشمند را در پیاده راه توصیف می‌نماید. مشخص شد شاخص زیست محیطی کالبدی سومین تاثیر را بر رشد هوشمند پیاده راه دارد.

جدول ۷. رتبه بندی متغیرهای شاخص زیست محیطی کالبدی بر رشد هوشمند پیاده راه رشت

رتبه	میزان	درصد اطمینان	Sig	متغیرها
۲	۰/۷۵۱	%۹۵	۰/۰۰۰	کاربری ترکیبی زمین
۳	۰/۷۴۴	%۹۵	۰/۰۰۰	حفظ مناطق حساس زیست محیطی
۱	۰/۸۰۲	%۹۵	۰/۰۰۰	تقویت محله‌های موجود

بر اساس نتایج جدول (۷) بیشترین تاثیر ریز متغیرهای شاخص زیست محیطی کالبدی بر رشد هوشمند در پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت را به ترتیب متغیر تقویت محله‌های موجود به میزان ۰/۸۰۲ درصد در رتبه اول، متغیر کاربری ترکیبی زمین به میزان ۰/۷۵۱ درصد در رتبه دوم و متغیر حفظ مناطق حساس زیست محیطی در رتبه سوم و به میزان ۰/۷۵۱ درصد تاثیر داشته است. بدین ترتیب و بر اساس نتایج آزمون فریدمن می‌توان گفت ابتدا متغیر تقویت محله‌های موجود به مقدار ۸۰/۲ درصد، سپس متغیر کاربری ترکیبی زمین به مقدار ۷۵/۱ درصد، متغیر حفظ مناطق حساس زیست محیطی به میزان ۷۴/۴ درصد درصد تغییرات رشد هوشمند را در پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت توصیف می‌نماید. در این قسمت نیز به تعیین تاثیر توأمان ده متغیر سه شاخص اجتماعی فرهنگی، اقتصادی و زیست محیطی کالبدی بر رشد هوشمند می‌پردازیم. طرح توسعه پیاده راه مرکزی شهر رشت در دستیابی کامل به شاخص‌های رشد هوشمند شهری نتوانسته است بطور کامل پیاده سازی گردد.

- H0: الگوی توسعه پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت نمی‌تواند رویکرد رشد هوشمند را پیش‌بینی کند.

- H1: الگوی توسعه پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت می‌تواند رویکرد رشد هوشمند را پیش‌بینی کند.

به منظور بررسی میزان تاثیر توأمان شاخص‌های اجتماعی فرهنگی، زیست محیطی کالبدی و اقتصادی الگوی توسعه پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت بر رشد هوشمند مدل خطی زیر تعیین و از روش رگرسیون چند متغیره برای برآورد ضرایب استفاده شده است.

جدول ۸. رتبه بندی ریز متغیرهای شاخص‌های ترکیبی بر رشد هوشمند پیاده راه

رتبه	میزان	درصد اطمینان	Sig	متغیرها
۸	۰/۶۹۲	۹۵	۰/۰۰۰	کاربری ترکیبی زمین
۷	۰/۶۹۳	۹۵	۰/۰۰۰	طراحی ساختمان‌های فشرده
۹	۰/۶۵۹	۹۵	۰/۰۰۰	محله‌هایی با قابلیت پیاده روی
۵	۰/۷۴۴	۹۵	۰/۰۰۰	ایجاد جوامعی با تعلق مکانی قوی
۱	۰/۸۷۹	۹۵	۰/۰۰۰	تنوع مسکن
۱۰	۰/۶۳۲	۹۵	۰/۰۰۰	حفظ مناطق حساس زیست محیطی
۲	۰/۷۹۱	۹۵	۰/۰۰۰	تقویت محله‌های موجود
۶	۰/۷۳۶	۹۵	۰/۰۰۰	تنوع حمل و نقل
۴	۰/۷۷۵	۹۵	۰/۰۰۰	تصمیم‌گیری مقرون به صرفه
۳	۰/۷۸۰	۹۵	۰/۰۰۰	همکاری در تصمیمات توسعه ساخت و ساز

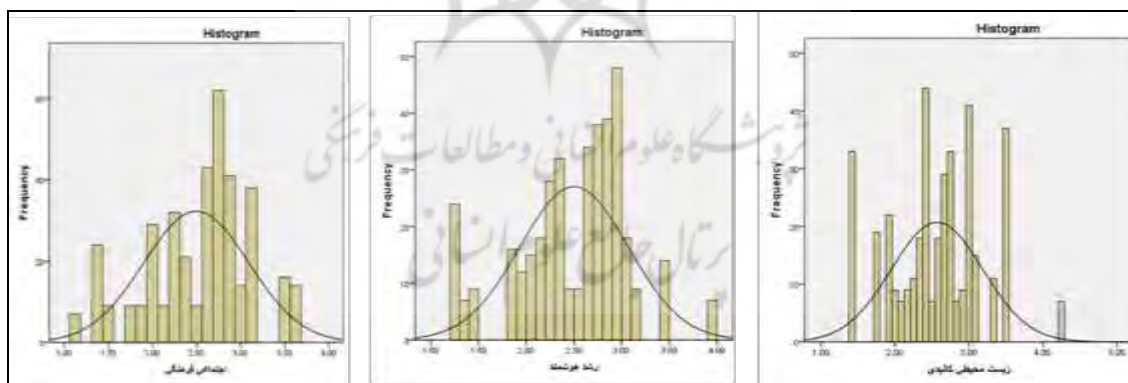
بر اساس نتایج آزمون فریدمن مشخص شد به ترتیب تنوع مسکن به میزان ۸۷/۹ درصد، تقویت محله‌های موجود به میزان ۷۹/۱ درصد، همکاری در تصمیمات توسعه ساخت و ساز ۷۸، تصمیم‌گیری مقرون به صرفه به میزان ۷۷/۵، ایجاد جوامعی با تعلق مکانی قوی به میزان ۷۴/۴ درصد، تنوع حمل و نقل به میزان ۷۳/۶ درصد، طراحی ساختمان‌های فشرده ۶۹/۳ درصد، کاربری ترکیبی زمین به میزان ۶۹/۲، محله‌های با قابلیت پیاده روی به میزان ۶۵/۹ درصد و در نهایت حفظ مناطق حساس زیست محیطی با کمترین میزان ۶۳/۲ درصد بر رشد هوشمند در پیاده راه بخش مرکزی شهر رشت تاثیر دارد.

نتیجه گیری

در پاسخ به سوال اصلی تحقیق پیاده راه همواره از جزئی جدایی ناپذیری از شهر است. شهری که پیاده راه نداشته باشد از هویت و تعلق خاطر شهروندان به آن خبری نیست. در پی ایجاد بزرگراهها و خیابانها و پیاده روها جهت بالابردن مطلوبیت این مسیرها بایستی تدابیری اندیشیده به فضا را ملطوف و دلپسند بنماید و بتوان برای مردم جذاب و موجبات آسایش و راحتی آنان را فراهم آورد. پیاده راه این امر را محقق می سازد. در یک فضا عمومی زیبا و جذاب در صورتی که پیاده راه بدون هیچ اندیشه و تدبیری در فضا قرار دهیم باعث کاهش کیفیت فضا می شود و بالعکس آن نیز صادق است، در صورتی که ما از پیاده راه زیبا و ترکیب زیبا استفاده کنیم و در مکان های درست قرار دهیم، اما خود فضای عمومی یعنی همان جا که بستر این مبلمان است، نامطلوب و بی کیفیت باشد، بازده خوبی نخواهد داشت بنابراین هم بستر و هم اثاثیه آن می بایست با کیفیت مطلوب و هماهنگ باشند تا بتوانند به نیازهای استفاده کنندگان از فضا پاسخ داده باشند. امروزه بیش از پیش بر توسعه عرصه های عمومی شهری و طراحی مکان های سرزنده تاکید می گردد. چرا که نوع ارتباطی که حرکت پیاده در شهر ایجاد میکند، چه در بین افراد و چه با محیط طبیعی و مصنوع اطرافش، در غنای فرهنگی و اجتماعی زندگی شهری تأثیری چشمگیر دارد. بر این اساس می توان گفت در میان انواع فضاهای شهری، پیاده راه ها تأثیر شگرفی در ارتقاء کیفی شهرها و سرزندگی محیط دارا می باشند.



شکل ۱. مدل نهایی پژوهش



شکل ۲. تحلیل نهایی شاخص های پژوهش

همان طور که از هیستوگرام ها مشخص است، رشد هوشمند و توسعه پایدار ارتباط مستقیمی با هم داشته ولی در شهرهای جهان سوم که در حال توسعه می باشند شاخص های زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی محقق نخواهند شد. دستیابی به پارامترهای توسعه پایدار، رشد هوشمند را زیر سوال برده و همچنین دستیابی به مولفه های اولیه رشد هوشمند توسعه پایدار را با تاخیر مواجه می کنند. توجه به ایجاد محدوده های پیاده در برخی شهرهای کشورمان همچون تبریز، مشهد، بوشهر و در این اواخر کلانشهر تهران گرچه نشان از آگاهی مسوولان و مدیران امور شهری نسبت به امتیازات و ویژگی های این پهنه ها در احیای فضاهای شهری و ضرورت رویکرد به اصول طراحی شهری پایدار دارد اما به دلیل عدم وجود تجربیات قبلی و آگاهی اندک از ادبیات تخصصی موضوع عمده دارای اشکالات طراحی و اجرایی بوده و تا استانداردهای بین المللی فاصله ای بسیار دارند. تحلیل

الگوی توسعه پیاده راه در بخش مرکزی شهر با تاکید بر رشد هوشمند مورد مطالعه شهر رشت بر این موضوع تاکید دارد که امروزه شهر نشینی به صورت یک مساله مهم و پیچیده جوامع مختلف در آمده؛ افزایش سریع آن در دهه‌های اخیر برنامه‌ریزان را بر آن داشته است که به مسایل اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و غیره جامعه توجه بیشتری معطوف دارند و در صدد باشند تا محیط مناسب و دلپذیر برای شهروندان فراهم آورند اما بستر کلان شهرهای امروز پاسخگوی نیاز ساکنان خود نمی‌باشد و شدت فعالیت‌های شهری (به خصوص در شهرهای جهان سوم) شرایط بسیار سخت و مخربی برای شهروندان به وجود آورده است. هجوم بی رویه و حساب نشده جمعیت از روستاها و شهرهای کوچک به شهرهای بزرگ و به ویژه کلان شهرها و در نتیجه نیاز بیشتر به خدمات شهری مناسب باعث بوجود آمدن سیمای نامناسب و اغتشاش در هویت و کالبد شهر شده به طوری که در بسیاری از موارد برای پاسخگویی به نیاز شهروندان در امر خدمات شهری دقت فدای سرعت شده و حفظ هویت و زیبایی به ویژه در مبلمان شهری قربانی نیازهای مقطعی و نسجیده روزمره شهر شده است. پیاده راه به عنوان یکی از ارکان‌های مهم در برنامه‌ریزی و مدیریت شهری، اثرات قابل توجهی در کنترل و بهبود توسعه پایدار و هوشمند شهر دارا می‌باشد. پیاده راه در زمره زیرساخت‌های اجتماعی - اقتصادی و زیست محیطی است و یکی از امتیازات آن کاهش آلودگی هوا و از بین بردن اثرات نامطلوب آلودگی‌ها و تمرکز زدایی با تاکید بر رشد هوشمند می‌باشد. به طور کلی یکی از ارزشترین کارکردهای پیاده راه در شهرها، کارکردهای زیست محیطی آنها در کاهش آلودگی هوای شهری است. بنابراین تحقق توسعه پایدار و رشد هوشمند در شهر رشت منوط به مدیریت صحیح اجرایی، کاهش بروکراسی اداری و شناخت صحیح پتانسیل‌های موجود در بافت پیاده راه می‌باشد. با توجه به جمع بندی نتایج حاصل از بررسی‌ها، مهمترین شاخص‌های پیاده راه را می‌توان شامل موارد زیر دانست:

- جهت توسعه هوشمند شاخص فرهنگی و اجتماعی و به منظور ساماندهی اشتغال غیررسمی (دست فروش‌ها) و جلوگیری از ایجاد مشاغل نامتناسب و ناهمگون، تحقیقی با عنوان بررسی جایگاهی برای عرضه محصولات محلی و صنایع دستی صورت پذیرد.
- جهت توسعه هوشمند شاخص اقتصادی و از آنجایی که محدوده مورد مطالعه در بافت قدیمی و مرکزی شهر واقع شده است، پیشنهاد می‌گردد پژوهشی با تاکید بر رونق بخشیدن جریان زندگی در بافت درونی محلات قدیمی و فرسوده انجام پذیرد.
- جهت توسعه هوشمند شاخص زیست محیطی پیشنهاد می‌شود، نسبت به اجرای طرح‌های ترافیکی در حاشیه پیاده راه و جلوگیری از ورود خودرو به محدوده پیاده راه فرهنگی شهر رشت اقدام گردد.

تقدیر و تشکر

این مقاله مستخرج از رساله دکتری رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری بوده که در پردیس کیش دانشگاه تهران از آن دفاع شده است.

منابع

- اسداللهی، شیوا. (۱۳۸۳). ضرورت توجه به حرکت پیاده در مراکز شهری. *مجله شهرداری‌ها*، ۶(۶۶)، ۷۱-۶۸.
- الله ویسی، مسلم. (۱۳۹۰). رشد هوشمند و توسعه درونی شهرها (مورد مطالعه: شهر سنندج). پایان نامه کارشناسی ارشد (استاد راهنما: دکتر محمد سلیمانی، دکتر علی شمعی). دانشگاه خوارزمی.
- پاشازاده، اصغر؛ یزدانی، محمدحسن و زادولی، فاطمه. (۱۳۹۸). راهبردهای ایجاد پیاده‌راه در شهر سرعین. *مجله مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی*، ۱۴(۳)، ۶۳۹-۶۲۳.
- توسلی، محمد و بنیادی، ناصر. (۱۳۷۱). *طراحی فضای شهری ۱*. تهران: مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.
- جعفری، فیروز و خوش سیمای سردرد، مهسا. (۱۳۹۵). واکاوای طرح‌های توسعه شهری جدید با الگوهای نوین برنامه‌ریزی شهری (مطالعه موردی: شهرک خاوران تبریز). *مجله مطالعات نواحی شهری*، ۹(۴)، ۶۱-۴۳.
- جعفری، محمد. (۱۴۰۰). بررسی چرایی فقدان شهر و فقدان نظریه پایه تعریف شهر در ایران. *مجله جغرافیا و روابط انسانی*، ۴(۱)، ۹۹-۱۱۳.
- سویزی، امیر؛ غفاری، مرضیه و سعادت، الهام. (۱۳۹۳). دستیابی به ساختار فضایی پایدار بر پایه رویکرد رشد هوشمند (نمونه موردی: زرین شهر - شهرستان لنجان - استان اصفهان)، دومین کنگره تخصصی مدیریت شهری ایران.
- شکورپور، اسد. (۱۳۸۶). *رشد جمعیت شهرها در قرن جاری*. روزنامه ایران. نشر ۱۳۸۶/۰۷/۱۸.

عباس‌زاده، شهاب و تمری، سودا. (۱۳۹۱). بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیر گذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده راه‌ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی (مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولیعصر تبریز). *مجله مطالعات شهری*، ۱(۴)، ۱۰-۱.

عباسی، سمیه؛ لطفی، صدیقه و قدمی، مصطفی. (۱۳۹۶). بررسی وضعیت ایمنی پیاده روهای مجاور مراکز خرید با تأکید بر پیاده مداری (نمونه موردی شهر ساری). *مجله مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی*، ۱۲(۱)، ۳۶-۱۷.

قربان پور، مریم؛ زالی، نادر؛ یوردخانی، مختار و آزاده، سیدرضا. (۱۳۹۷). ارزیابی مؤلفه‌های مؤثر بر تقویت سرزندگی در مسیرهای پیاده شهری (مطالعه موردی: پیاده راه علم الهدی شهر رشت). *مجله مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی*، ۱۳(۱)، ۱۲۳-۱۰۵.

قربانی، رسول و نوشاد، سمیه. (۱۳۸۷). راهبرد رشد هوشمند در توسعه شهری اصول و راهکارها. *مجله جغرافیا و توسعه*، ۶(۲)، ۱۸۰-۱۶۳.

کاشانی‌جو، خشایار. (۱۳۹۳). *پیاده‌راه‌ها از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کاربردی*. تهران: آذرخش، چاپ دوم.

مشکینی، ابوالفضل؛ مولائی قلیچی، محمد و خاوریان گرمسیر، امیررضا. (۱۳۹۵). روندهای پراکنده رویی شهری و برنامه‌ریزی توسعه فضایی پایدار (مطالعه موردی: منطقه ۲ تهران). *مجله معماری شهر پایدار*، ۴(۲)، ۵۴-۴۳.

مهندسین مشاور طرح و کاوش. (۱۳۸۵). طرح جامع رشت، مسکن و شهرسازی.

Berridge, J. (2006). *The Creative City. Plan*, pp: 21-15.

Chiesura, A. (2004). The role of urban parks for the sustainable city. *Landscape and urban planning*, 68(1), 129-138.

Edward, J., Jepson, Jr., Mary, & M., Edwards (2010). How possible is Sustainable Urban Development? An Analysis of Planners' Perceptions about New Urbanism, Smart Growth and the Ecological City, *Planning Practice & Research*, 4, 417-437.

Falconer, R., Newman, P., & Giles-Corti, B., (2010). Is practice aligned with the principles? Implementing new urbanism in Perth, Western Australia. *Transport Policy*, 17(5), 287-294.

Hawkins. C. V. (2011) Smart Growth Policy Choice: A Resource Dependency and Local Governance Explanation. *The Policy Studies Journal*, 39(4), 682-697.

Manaugh, K., & El-Geneidy, A. (2011). Validating Walkability Indices: How do Different Households Respond to the Walkability of Their Neighborhood? *Transportation Research Part D. Transport and Environment*, 16, 309-315.

Ozbil, A., & Peponis, J. (2012). The effects of urban form on walking to transit. *Proceedings Eighth International Space Syntax Symposium*, 1-15.

How to cite this article:

Shokouhi Rad, B., Pourahmad, A., Zanganeh Shahraki, S., & Rajaei, A. (2022). Analysis of pedestrian development pattern in the central part of Rasht city with emphasis on smart growth. *Journal of Studies of Human Settlements Planning*, 17(3), 679-689.

ارجا به این مقاله:

شکوهی راد، بابک؛ پورا احمد، احمد؛ زنگنه شهرکی، سعید و رجائی، سیدعباس. (۱۴۰۱). تحلیل الگوی توسعه پیاده راه در بخش مرکزی شهر رشت با تأکید بر رشد هوشمند. *فصلنامه مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی*، ۱۷(۳)، ۶۸۹-۶۷۹.

فصلنامه علمی

مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی