

تدوین اصول و راهکارهای ارتقا امنیت پیاده‌راه‌ها در بافت تاریخی شهر رشت در جهت ارتقا کیفیت فضاهای شهری

الهام پورمهابادیان - دانشجوی دکتری تخصصی، گروه شهرسازی، واحد امارات، دانشگاه آزاد اسلامی، دبی، امارات متحده عربی.

دکتر حسن احمدی* - استادیار، گروه شهرسازی، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

دکتر سید یوسف امیری - استادیار، گروه معماری، دانشگاه گیلان، رشت، ایران.

چکیده

یکی از مباحث اصلی در شهر ایجاد امنیت برای کلیه شهروندان است. این مهم ارتباط تنگاتنگی با کیفیت فضاهای شهری دارد به گونه‌ای که یکی از مولفه‌های اصلی سنجش کیفیت فضاها، بررسی میزان امنیت در آن‌ها است. میزان امنیت در بافت‌های تاریخی که در قلب مناطق متراکم شهرها واقع شده‌اند، اهمیت خاصی پیدا می‌کند، چرا که کیفیت محیط زندگی بیشتر مردم در این مکانها سنجش می‌شود. هدف این تحقیق، تدوین اصول و راهکارهای ارتقا امنیت در پیاده‌راه‌ها در بافت‌های تاریخی می‌باشد. این پژوهش از دارای نمونه موردی می‌باشد و شهر رشت و پیاده‌راه علم الهدی به همراه بافت تاریخی اطراف آن به عنوان نمونه انتخاب شده‌اند. روش تحقیق، توصیفی - تحلیلی بوده و جمع‌آوری داده‌ها، به روش کتابخانه‌ای انجام شده است. در این پژوهش پس از شناخت و تحلیل ویژگی‌های شهر رشت و پیاده‌راه علم الهدی، مولفه‌هایی در جهت ارتقا امنیت و ارتقا کیفیت فضاها در نظر گرفته شده است و در انتها راهکارهایی در این زمینه‌های مختلف خوانایی، تنوع، انعطاف پذیری، سرزندگی، نفوذپذیری، حس تعلق و ایمنی در ارتباط با ارتقا امنیت پیشنهاد گردیده است.

واژگان کلیدی: امنیت، کیفیت، بافت‌های تاریخی، پیاده‌راه، کیفیت فضاهای شهری.

Formulation of principles and strategies for improving the safety of pedestrians in the historical city of Rasht in order to improve the quality of urban spaces

Abstract

One of the main issues in the city is to create security for all citizens. This important relationship is closely related to the quality of urban spaces, so that one of the main components of measuring the quality of the spaces is to check the level of security in them. The level of security in the historical context, which is located in the heart of the densely populated cities, is of particular importance because the quality of the living environment of most people is measured in these places. The purpose of this research is to develop principles and strategies for improving the safety of pedestrians in historical textures. This research is a case study. The city of Rasht and the pedestal of Alam-al-Hoddi road along with the surrounding historical texture were selected as sample. The research method was descriptive-analytic and data collection was done in the form of a library. In this research, after Recognizing and analyzing the characteristics of Rasht city and the pedestrian of Al-Hoda, are considered as components for promoting security and improving the quality of the spaces. At the end, solutions in various fields of readability, diversity, flexibility, vitality, permeability The sense of belonging and safety in relation to the promotion of safety is proposed.

Keywords: Security, Quality, Historical Texture, Walkway, Quality of Urban Spaces

و اثرات متقابلی است میان مشاهده‌گر (انسان) و آنچه مشاهده می‌شود (ظرف کالبدی). در واقع ظرف کالبدی واسطه تولید و بازتولید فعالیت‌های رفتاری انسان در فضا است. امنیت نیز از طریق این ظرف کالبدی در کنار عملکرد و معنا مفهوم پیدا می‌کند.

۱-۱-۲ ترکیب توده و فضا

احاطه یک خانواده بر یک قلمرو متناسب با افزایش تعداد خانواده‌هایی که به طور مشترک از آن فضا استفاده می‌کنند، کاهش می‌یابد. به هر تعداد افراد استفاده‌کننده از یک قلمرو مشترک بیشتر باشد، حقی که هر فرد نسبت به آن قلمرو احساس می‌کند کمتر خواهد بود. بنابراین، زمانی که تعداد خانوار کمتری از یک فضای مشترک، چه یک فضای داخلی مانند راهرو و چه فضای بیرون از ساختمان، استفاده می‌کنند، به سادگی می‌توان درک کرد که این فضای مشترک برای برای هر خانواده به چه اندازه قابل اهمیت است (Newman, 1996, p. 32). از این رو الگوهای متفاوت یک ساختمان، فضاهای متفاوتی در خارج از ساختمان می‌سازند که در نهایت، تاثیر به سزایی در میزان توانایی ساکنان در کنترل محیط خواهند داشت (Newman, 1996, p. 29).

۲-۱-۲ جهت‌گیری ورودی نسبت به خیابان

نیومن در کتاب خلق فضاهای امن دو پروژه مسکونی را که در عرض یک خیابان روبروی هم قرار دارند را مورد مقایسه قرار می‌دهد و اینگونه بیان می‌کند: هر دو مجتمع با تراکم یکسان (۴۰ واحد در آکر) طراحی شده‌اند و امکانات مشابه برای پارک خودروها (یک پارکینگ برای هر واحد) در هر دو در نظر گرفته شده است. در مجتمع متشکل از ساختمان‌های بلند مرتبه، ورودی تمام ساختمان‌ها به سمت زمین داخلی باز می‌شود. پارکینگ‌ها در یک فضای مجزا در کنار خیابان به صورت ردیف‌های پیوسته طراحی شده‌اند و حد فاصلی را بین ساختمان‌ها و خیابان به وجود می‌آورند. اما پروژه مسکونی در آن سوی خیابان، شامل ساختمان‌های ۳ طبقه می‌باشد، که ورودی آنها کنار خیابان قرار گرفته و پارکینگ هر ساختمان نیز در مجاورت خیابان تامین گردیده است. ورودی‌های رو

رشد سریع شهرها و توسعه کالبدی آن موجبات بروز بحران‌های مختلف در زندگی شهری نظیر مشکلات محیطی و نزول کیفیت محیط را حاصل آورد. در پایان امر لزوم توجه به مفهوم کیفیت و ارتقاء آن در محیط‌های شهری در کنار توجه به مسائل کمی بیشتر احساس گردید. در سال‌های اخیر تحقیقات گسترده‌ای در این زمینه صورت گرفته است. در ایران نیز به دنبال افزایش شهرنشینی و سرعت بالای تغییرات در بافتهای شهری بدلائیل مختلف کیفیت محیط در نواحی شهری به شدت افول پیدا کرده است. بنابراین از جانب شهرسازان و متفکران اجتماعی مباحث جدیدی برای مقابله با این تغییرات پیشنهاد شد که یکی از مباحث، مبحث کیفیت زندگی شهری است (Seyfeddini, 1999, p. 375). یکی از ابعاد مطالعات کیفیت زندگی مربوط به شاخصهای ذهنی آن میباشد که در این بعد از مطالعات کیفیت زندگی میتواند میزان تجمعی از سطح رضایت در قلمروهای مختلف زندگی باشد. این شاخصها مبتنی بر گزارش افراد از ادراکات شان در مورد جنبه‌های مختلف زندگی است (Haginegad, Rafieian, & Zamanei, 2010, p. 46). یکی از جنبه‌های ارتقا کیفیت زندگی، ارتقا کیفیت فضاهای شهری است که در ارتباط تنگاتنگ با امنیت در فضاها مفهوم پیدا می‌کند. این مهم در ارتباط با بافت‌های تاریخی که قلب تپنده شهرها هستند بسیار اهمیت دارد. هدف این پژوهش تدوین راهکارهای ارتقا امنیت در بافت تاریخی شهر رشت بر اساس ارتقا امنیت می‌باشد که شهر رشت و پیاده راه علم الهدی به عنوان یکی از شهرهای ایرانی با اقلیم خاص و ویژگی‌های خاص شهری به عنوان نمونه مورد انتخاب شده است. در این پژوهش، پس از بررسی مبانی نظری پژوهش، ویژگی‌های بافت تاریخی و پیاده راه مورد بررسی قرار می‌گیرد و سپس براساس آن ویژگی‌ها، راهکارها تدوین می‌گردد.

۲- مبانی نظری پژوهش

۱-۱ ایجاد امنیت در فضاهای شهری

کیفیت جلوه بیرونی یا نمود ظاهری ظرف کالبدی بر اساس فرایندهای متعددی بازنمود رفتاری پیدا می‌کند. از این منظر مجموع رفتارهای محصول روابط

به ساختمان هر یک از این ساختمانها به ۶ خانواده سرویس میدهد، در حال که در مجتمع بلند مرتبه مقابل ۶۰ خانواده از یک ورودی مشترک استفاده می کنند؛ در مقابل هر ساختمان ۲ یا ۳ طبقه یک محوطه کوچک برای بازی و نشستن (نزدیک ورودی) تعبیه شده است که به گسترش فضای تحت نفوذ هر یک از ۶ خانواده ساکن به سمت خیابان کمک می کند (Newman, 1996, p. 36).

۱-۲-۳ جهت گیری ساختمان نسبت به خیابان

«هیلییر» از گذر الگوسازی رایانه ای شهرکها نشان داد که ارتباط مستقیمی میان خانه های دارای نمای بیرونی و ترس در رفت و آمد عابران، و نیز الگوی واقعی جرم و رفتار ضداجتماعی وجود دارد؛ از اینرو خانه ها باید در بلوک های خیابانی ساده با واحدهای مسکونی مقابل خیابان و باغ پشتی طراحی شوند (Kolkuon, 2011, p. 156).

۱-۲-۴ خلوت

افرادی که در مناطق پر جمعیت شهرهای بزرگ و در واحدهای مسکونی پر جمعیت زندگی میکنند، احساس ازدحام نموده، از نظر ارتضای نیاز به خلوت دچار ناکامی میشوند (Mortazavi, 2008, p. 85). همچنین هیلر از رهگذر الگوسازی رایانه ای شهرکها نشان داد که جرم به احتمال فراوان در جایی رخ می دهد که ساکت ترند و کمتر در هم تنیده اند. بسیاری از مکان هایی که میزان جرم در آنها بالاست، اغلب جدا افتاده و از جهت بالینی منطقه بندی شده اند (Kolkuon, 2011, p. 167).

۱-۲-۵ قلمروپایی

رفتار قلمروپایی سازوکاری است برای تنظیم حریم بین خود و دیگران که با شخصی سازی یا نشانه گذاری یک مکان یا شیء و تعلق آن به یک فرد یا یک گروه بیان می شود (Lang, 2007, p. 169). این تعاریف از ویژگی های اصلی قلمرو مکانی را پیشنهاد می کنند: (۱) احساس مالکیت و حق انسان نسبت به یک مکان، (۲) شخصی سازی و نشانه گذاری یک محوطه، (۳) حق دفاع در مقابل مزاحمت، و (۴) تأمین کارکردهایی که نیازهای فیزیولوژیک تا نیازهای

شناختی و زیباشناختی را شامل میشود (Lang, 2007, p. 169). اسکار نیومن (Newman, 1996) معتقد است که سلسله مراتب قلمرو مکانی یا زمینه های به وجود آورنده خلوت، برای احساس همزیستی مهم هستند و به احساس امنیت انسان کمک می کنند (Lang, 2007, p. 171). رفتار قلمروپایی منجر به تثبیت و تنظیم نظامهای اجتماعی شده و به تداوم نظام های اجتماعی با ثبات کمک می کند. قلمروها باعث ایجاد امنیت میشود و مهمترین کارکرد آن این است که باعث به وجود آمدن مفهومی از هویت هستند، در واقع مالکیت و نظارت بر محدوده های جغرافیایی تعریفی عینی از فرد یا گروه به دست میدهد. نظارت موفق بر خلوت نیز نهایتاً به رسیدن به هویت فردی کمک میکند (Altman, 2003).

۱-۲-۶ تعاملات اجتماعی

فضای باز شهری از دیر باز تاکنون بستر کالبدی تعاملات اجتماعی مردم بوده است. هر چند ویژگی های کمی و کیفی فضای باز شهری طی زمان و در اثر عوامل گوناگون چندی تغییر کرده است، اما همواره شهروندان و سایر استفاده کنندگان از شهر به چنین فضاهایی نیازمند بوده اند. امروزه علی رغم رواج پدیده های نوین ارتباطی چون مطبوعات، ماهواره و اینترنت، استفاده از فضای باز شهری نه تنها اهمیت خود را از دست نداده بلکه پس از مدتی کم توجهی مجدداً جایگاه واقعی خود را باز یافته و مورد توجه واقع شده است. نیاز به حضور در فضای شهری و ارتباط رودررو با سایر شهروندان منبعث از ویژگی های روانی انسانهاست، مانند نیاز به ارتباط آگاهانه و متقابل با محیط مصنوع، نیاز به بیان ارتباط و ارائه اندیشه ها و افکار در فضای شهر و نیاز روانی به ایجاد مرکز در مجتمع زیستی که از این گونه اند. فضای باز شهری به مکانی اطلاق می شود که همه شهروندان بتوانند آزادانه از آن بهره برند و در ارتباط با یکدیگر قرار گیرند. (Abbaszadegan & Roosta, 2008, p. 39)

۱-۲-۷ حس مکان (حس تعلق)

حس فریتز استیل مکان را تجربه ای چون هیجان و انبساط خاطر در یک قرارگاه رفتاری خاص می داند و معتقد است که این روح مکان یا شخصیت فضا است که

این احساسات خاص را برمی انگیزد (Felahat, 2006, p. 61). چرا که بررسی‌ها نشان می‌دهد ویژگی‌های کالبدی محیط با معانی و تأمین فعالیت‌های خاص، در ایجاد حس مکان مؤثر است (Felahat, 2006, p. 63). به عبارت دیگر حس مکان حاصل ارتباط درونی انسان، تصورات ذهنی او و ویژگی‌های محیطی است (Felahat, 2006, p. 64).

۲-۲ نقش محورهای پیاده در ارتقای کیفیت محیط شهری
در تبیین جایگاه امنیت در شهرسازی، پیاده روی به عنوان ابتدایی‌ترین نوع حملونقل شهری و ایمن‌ترین و راحت‌ترین آن، یکی از اجزای اصلی سامانه حمل و نقل شهرهاست. امروزه وجود شهرهای انسان محور و پیاده محور از جمله مباحثی است که بسیار مورد توجه است. محور اصلی الگوراهنمای محیطی و انرژی در توسعه محله‌ای را پیاده‌مداری و حمل و نقل تشکیل می‌دهد که امروزه بسیار مورد توجه کشورهای توسعه یافته است. با افزایش اولویت دهی به وسایل نقلیه موتوری در شهرهای امروزی تقریباً شهرها در جهت استفاده راحت از اتومبیل طراحی شده‌اند و شهروند پیاده به عنوان عضو اصلی سازنده شهر و نیازهای او به فراموشی سپرده شده است. از جمله این مسائل توجه به منظر شهری در مسیرهای مخصوص پیاده است. منظر شهری محیطی محسوس و موثر بر رفتار فرد و نتایج آن است. میزان موثر بودن محیط بر فرد بستگی به میزان ادراک فرد دارد که خود وابسته به آمادگی ناظر برای ادراک، ظرفیت ادراکی و شرایط ادراکی می‌باشد. شهرها و مناظر شهری به خصوص از مسیرهای عبوری رویت می‌شوند و در همین فرایند مورد ارزیابی قرار می‌گیرند. حرکت عامل بسیار مهم در ادراک شهر از خیابان‌هاست. موضوع توالی بصری حاصل از حرکت در یک مسیر است. حرکت کردن در یک مسیر سبب درک بیشتر از محیط می‌گردد، بنابراین ساماندهی منظر شهری پیاده راه‌ها می‌تواند بر خوانایی و ادراک پذیری محیط موثر باشد (Toozandejani, Tabatabaei, & Sargolzaei, 2013). در این میان، پیاده راه‌ها معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که می‌توانند شور و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهرها آورده، مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند و در نتیجه، پایداری

مراکز شهری را تضمین کنند (Mohammadzadeh, 2011). «یان گل» (۱۹۸۷) تأکید می‌کند که بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهرها بر فعالیت‌های روزمره و اجتماعی شهروندان تأثیر می‌گذارد و این تأثیر را بهتر از هر جای دیگر می‌توان در معابر ویژه پیاده‌ها یا مکانهای بسته بر ترافیک موتوری مشاهده کرد (Gehl, 1987). به تعبیر جین جیکوبز شهر را می‌توان با خیابان‌هایش شناخت. پس ارتقای سیمای خیابان به وسیله افزایش حضور پیاده به بهبود سیمای شهر و تصویر طهنی افراد کمک می‌کند. اگر خیابان‌ها جذاب باشند، به تمام شهر نیز حس جذابیت را خواهند دمید. از دید او پیاده راه‌ها باید سرزنده باشند تا بتوانند ساکنان بیشتری را به خود جلب کنند (Jacobs, 1961, p. 27). امروزه در بسیاری از شهرهای دنیا از پیاده‌راه‌های شهری در برگزاری نمایشگاه‌ها، وقایع اجتماعی، فستیوال‌ها، آگهی‌های تبلیغاتی و همچنین در بروشورهای توریستی و تبلیغاتی به وفور استفاده می‌شود (Long & Brambila, 1977: ۲۷). از این جهت، پیاده راه‌ها هم به دلیل حفاظت بناها و مناطق با ارزش تاریخی و هم به دلیل تقویت سیمای شهر و هم از جهت تبدیل به یک عنصر هویتی در امر هویت بخشی به شهر نقش مهمی ایفا می‌کند. بنابراین، احداث پیاده‌راه‌ها از جمله راه‌هایی است که می‌تواند در تجدید حیات مدنی مراکز شهری موثر باشد. به همین دلیل، پیاده‌راه‌ها راه حلی علمی و عملی برای بسیاری از مشکلات حاد مراکز شهری هستند که می‌توانند با تخریب موقعیت‌های اقتصادی و فیزیکی، افت کیفیت زندگی، آلودگی، تراکم و کوچ طبقه متوسط از مرکز شهر مبارزه کنند.

۳-۲ مفهوم کیفیت و کیفیت محیطی

کیفیت نیز همانا چگونگی ویژگی‌ها هر چیز یا پدیده است که تأثیر عاطفی و عقلانی خاصی بر انسان می‌گذارد (Pakzad, 2009, p. 106). بنابراین می‌توان کیفیت هر شیء را مجموعه‌ای از خصوصیات یا صفات مشخصی دانست که موجب متمایز شدن هر شیئی از اشیای دیگر می‌شود، و امکان داوری در مورد برتری یا مشابهت و یا فروتنی یا کاستی چیزی را در مقایسه با چیزهای دیگر فراهم می‌سازد (Golkar, 2007, p. 42). الکساندر نیز معتقد است که نوعی کیفیت محوری وجود دارد که مبانی اصلی حیات و روح هر

Van Kamp, Leidelmeijer, Marsman, & Miyauchi (2003, p. 9)

وان کمپ (۲۰۰۳) کیفیت محیط را مفهومی فراگیر می‌داند و معتقد است که نظریه‌ها یا تئوری‌های گوناگون در مورد دیدگاه‌های مختلف کیفیت محیطی دارای مفهومی چند بعدی‌اند. برخی از دیگر نویسندگان چنین ادعا می‌کنند که امکان تعاریف به صورت مفاهیم چند بعدی وجود ندارد و این کار شبیه به تشریح ریشه گیاه است که به ظاهر ساده می‌نماید اما فریبده است چون لایه‌های مختلفی دارد. (Van Kam et al., 2003, p. 6)

«کام روزمان»، کیفیت محیط شهری را وابسته به بخش عمده‌ای از کیفیت زیر ساخت‌ها و مدیریت مناسب آنها می‌داند. همچنین معتقد است که کیفیت محیطی پیامد فعالیت‌های اقتصادی است و چنین چیزی می‌تواند مستقیم و غیر مستقیم بر تاثیر نهد. (Kamruzzamanmajumder, Hossain, Islam, & Sarwar, 2007, p. 1)

شهری عبارت است از شرایط اجتماعی-فرهنگی و کالبدی محیط شهری که نشان‌دهنده‌ی میزان رضایت یا عدم رضایت شهروندان از آن محیط می‌باشد؛ در واقع یک محیط با کیفیت بالا، حس رفاه و رضایتمندی را به جمعیتی که در آن ساکنانند به واسطه ویژگی‌هایی که ممکن است فیزیکی، اجتماعی یا نمادین باشند، منتقل می‌کند. (Bahraminejad, 2003, p. 44)

مفهوم کیفیت محیط شهری را باید در موضوع جستجو کرد، عناصر کالبدی و فعالیت‌هایی که با وجود آن شهر شهریت می‌یابد. ارزش‌هایی که عناصر شهریت را کیفیت می‌بخشد (Ansarinia, 2007, p. 11).

۲-۴-۲ کیفیت فضاهای شهری

از دهه ۱۹۳۰، محققان با روشها و رویکردهای متنوع، کیفیت زندگی را مطالعه کرده‌اند. آنان کوشیده‌اند تا اجزاء و عناصر کیفیت زندگی را معین نمایند و مناطق جغرافیایی مانند شهرها، ایالات و کشورها را به وسیله شاخصهای کیفیت زندگی مقایسه کنند. (Blomquist, Berger, & Hoehn, 1988), (Boyer & Savageau, 1993), (Sufian, 1981)) به لحاظ دانشگاهی، مفهوم کیفیت زندگی شهری به عنوان یک زمینه تحقیقی

انسان، شهر، بنا یا طبیعت بکر است. این کیفیت عینی و دقیق است، اما نمی‌توان نامی بر آن گذاشت (کیفیت بی‌نام) (Alexander, 2007, p. 17). کیفیت یک فضا در شهر از برآیند مؤلفه‌هایی حاصل می‌شود که با شناسایی کارکردها و تأثیرات مناسب هر یک از آنها بر فضا می‌توان راهکارهایی برای بهبود کیفیت فضاهای شهری ارائه داد (Alipour and et al., 2013). در مطالعه بر روی بیش از هزار فضای عمومی شهری در کشورهای مختلف جهان و سنجش نظریات شهروندان، چهار عامل اساسی در کیفیت فضاهای عمومی شهری از اهمیت بیشتری برخوردار شد؛ دسترسی و بهم پیوستگی، آسایش و منظر، کاربری و فعالیت، و اجتماع پذیری که البته در این میان، اجتماع‌پذیری از مهم‌ترین عوامل مطلوبیت سنجی فضاهای شهری به‌واژه (محیط) چندان کاربرد دارد که تشخیص معنای دقیق آن را دشوار کرده است. جغرافیدانان به تعریف زمین و آب و هوا می‌پردازند؛ روانشناسان در تعریف مردم و شخصیت فردی آنها می‌کوشند؛ جامعه‌شناسان، سازمانهای اجتماعی و فرآیندها را تعریف می‌کنند؛ و معماران عهده دار تعریف ساختمانها و محیطهای باز و منظر و نظارت اینها هستند (Lang, 2007, p. 87).

موضوع کیفیت محیط شهری از جمله موضوعات مورد توجه برنامه‌ریزان شهری و کارشناسان حوزه‌های مختلف علوم انسانی، بخصوص در دهه اخیر بوده؛ و تعاریف متعددی از مفهوم کیفیت محیط در شهرها از جانب محققین ارائه شده است. بسیاری از پژوهشگران به بازشناسی این مفهوم پرداخته‌اند. کیفیت محیط موضوعی پیچیده و در برگیرنده ادراکات ذهنی، نگرشها و ارزشهای گروهها و افراد مختلف است. (Porteous, 1971, p. 155). کیفیت محیط را می‌توان به عنوان بخش اساسی از مفهوم گسترده‌تر کیفیت زندگی تعریف کرد (RIVM, 2002, p. 13) کیفیت محیط از برآیند کیفیت اجزای متشکله یک ناحیه معین حاصل می‌شود، اما بیشتر از اشاره به جمع اجزای سازنده محیط، بر ادراک کلی از یک مکان دلالت دارد. اجزای سازنده محیط (طبیعت، فضای باز، زیرساختها، محیط انسان ساخت (مصنوع، تسهیلات محیط کالبدی و ذخایر طبیعی، روابط اجتماعی و ...) هر یک مشخصات و کیفیات خاص خود

از اوایل دهه ۱۹۶۰ میلادی مطرح شد. گزارش کمیته ریاست جمهوری آمریکا در سال راستای تحقق اهداف ملی این کشور و کار پژوهشی بایر ۱۹۶۰ میلادی درباره آثار ثانویه برنامه‌های محیط زیست در آمریکا به عنوان اولین کارهایی نام برده می‌شوند که پیشگام توجه به موضوع کیفیت زندگی بوده‌اند (Schuessler & Fisher, 1985, p. 130). فقدان تعریفی استاندارد از مفهوم کیفیت زندگی، باعث شده است که گاه از واژه‌هایی نظیر رفاه، سطح زندگی، رضایت‌مندی از زندگی و مانند اینها نیز به جای واژه کیفیت زندگی در متون مطرح در این زمینه استفاده شود. برخی از صاحب نظران واژه کیفیت زندگی را در رشته‌ای پیوسته از مفاهیم قرار می‌دهند، برخی دیگر این گونه استدلال می‌کنند که کیفیت زندگی، مفهومی چند بعدی است؛ کیفیت زندگی، موضوعی چند رشته‌ای و چند شاخه‌ای است و از این رو مفهومی چند بعدی است (Ulengin, Ulengin, & Guvenc, 2001, p. 342).

جین جیکوبز ۱ چهار شرط اصلی را برای خلق تنوع بارور در نواحی شهری و در نتیجه سرزندگی شهری بیان می‌نماید که عبارتند از: ۱- محدوده ترجیحاً دارای بیش از دو کارکرد اصلی باشد؛ ۲- غالب بلوک‌ها کوتاه باشد؛ ۳- منطقه ترکیبی از ساختمان‌هایی با سن و شرایط متفاوت باشد؛ ۴- تراکم فشرده‌ی کافی مردم صرف‌نظر از علت حضورشان وجود داشته باشد. او در شرط اول بر روی تنوع کاربری، در شرط دوم و سوم بر روی تنوع کالبدی و در شرط چهارم از تنوع فعالیت‌ها سخن می‌گوید؛ در واقع به اعتقاد او تنوع، سرزندگی را به دنبال خواهد داشت؛ البته این کاربری‌ها هستند که فعالیت‌ها را پدید می‌آورند و با وجود کاربری‌های مختلط، قطعاً تنوع فعالیتی نیز بالا می‌رود و در نتیجه آن تنوع افراد مراجعه‌کننده، در ساعات متفاوت روز افزایش می‌یابد. بنابراین یکی از ملزومات سرزندگی خیابان، وجود کاربری مختلط و تنوع آن‌ها است. ولی تنوع تنها یکی از ملزومات ایجاد سرزندگی و پویایی در یک فضا است و عناصر قدرتمند دیگری نیز وجود دارند که در ایجاد فضای شهری سرزنده تأثیرگذار هستند؛ به عنوان نمونه در مقیاس خرد، طراحی شهری جذاب و متناسب با فعالیت‌ها

که باعث جلب افراد به آنجا می‌شود و در مقیاس کلان، عوامل اجتماعی، فرهنگی، محیطی که از برون بر فضا تأثیر می‌گذارند (Jacobs, 1961).

کوبین لینچ ۲ در سال ۱۹۸۱ ارتقاء کیفیت زندگی شهری را در گرو پنج معیار و دو فوق معیار اعلان می‌دارد.

۱. سرزندگی: امکان بقای زیست‌شناختی و جامعه‌شناسی انسان در محیط شهر.
 ۲. معنی: نقش انگیزی ذهنی و معنادار بودن مکانهای شهری.
 ۳. دسترسی: سهولت نفوذ فیزیکی به بخشهای مختلف بافت شهری.
 ۴. کنترل و نظارت: فراهم بودن امکان انتخاب و مداخله شهروندان در امور مرتبط با مدیریت و استفاده از عرصه همگانی.
 ۵. سازگاری: انطباق فرم شهری با فعالیتهای گوناگون و رفتارهای مختلف.
 ۶. کارایی: کارا بودن هر یک از معیارهای فوق با توجه به هزینه.
 ۷. عدالت: پرداخته شدن هزینه معیارها از طریق سازمان یا طبقه اجتماعی که باید برای آن هزینه کنند (Lynch, 2002).
- همچنین به دنبال این صاحب‌نظران، یان بنتلی و همکارانش، در کتاب محیط‌های پاسخده، هفت معیار را برای ایجاد محیط‌های پاسخده بیان کرده‌اند (Bentley and et al., 2003): نفوذپذیری، گوناگونی، خوانایی، انعطاف‌پذیری، تناسبات بصری، معنای حسی، رنگ تعلق که در سال ۱۹۹۰ به دلیل نارسایی و کمبود مفاهیم در این عوامل، یان بنتلی سه معیار دیگر را به این عوامل افزود: کارایی در مصرف انرژی، نگهداری از اکوسیستمها، پاکیزگی (به حداقل رساندن آلودگی هوا).

مدل لنگ

لنگ براساس سلسله مراتب نیازهای انسانی که توسط مازلو بیان شده است، کیفیتهای محیط را به ۶ قسمت دسته‌بندی کرده است و از آنجا که فضاهای عمومی شهری از جمله محیط‌های با اهمیت و مورد توجه در طراحی فضاها می‌باشند، این طبقه‌بندی در این گونه فضاها قابل

تعمیم می‌باشند:

۱. کیفیت‌هایی که نیازهای فیزیولوژیک انسان را برطرف می‌سازند.
۲. کیفیت‌هایی که نیازهای ایمنی و امنیت انسان را برطرف می‌سازند.
۳. کیفیت‌هایی که نیاز به تعلق و وابستگی را برطرف می‌سازند.
۴. کیفیت‌هایی که نیاز به عزت و حرمت را برطرف می‌سازند.
۵. کیفیت‌هایی که نیاز به خودشکوفایی را برطرف می‌سازند.
۶. کیفیت‌هایی که نیاز به ادراک و زیبایی را برطرف می‌سازند (Pakzad, 2006, p. 33).

از جمله اشخاصی که محیط شهری را از دیدگاه نیازهای انسان مورد بررسی قرار داده است، آندره گوتن^۱ می‌باشد. از دیدگاه وی بحث و مطالعه پیرامون موضوع شهرسازی منوط به بررسی نیازها و احتیاجات بشر است. گوتن احتیاجات بشر را به دو دسته نیازهای جسمانی و نیازهای روحی روانی، دسته‌بندی می‌کند. احتیاجات جسمی انسان برای زیستن، چون تنفس، تغذیه، استراحت و... باید پایه و اساس شهرسازی قرار گیرند و احتیاجات روحی و روانی انسان مانند زندگی در جمع، فراغت، تفریح، آرامش فکری و روحی، برای تامین سعادت و شناخت افکار و روحيات افراد ضروری است. از نظر وی اگر محل سکونت انسان - چه فردی و چه جمعی - با توجه به نیازمندی‌هایش ساخته شود، وسایل خوش زیستی او فراهم شده است (Gothen, 1979, p. 33).

مدل کانتر

بر اساس مدل کانتر که به مدل مکان شهرت دارد، محیط شهری به مثابه یک مکان متشکل از سه بعد درهم تنیده کالبد، فعالیت و تصورات است. از آنجا که کیفیت محیط شهری یک مکان ناگزیر از پاسخدهی مناسب به ابعاد گوناگون محیط شهری است، میتوان مولفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری را به موازات مولفه‌های سازنده مکان تعریف کرد. به عبارت دیگر با اقتباس از نظریه مکان کانتر میتوان گفت: کیفیت محیط شهری عبارت است از برآیند سه مولفه که هر یک از آنها متکفل برآورده ساختن یکی از

1. Goten

مدل اپلیارد

دونالد اپلیارد، طرفدار رویکرد کنش متقابل ادراک بود. نظریه کنش متقابل به نقش تجربی ادراک تاکید دارد و رابطه‌ای پویا میان فرد و محیط را مبنای تحلیل قرار می‌دهد. در این نظریه ادراک، بخشی متقابل به حساب آمده است که در آن محیط، مشاهده‌گر و ادراک وابستگی متقابل دارند. ویلیام اتیلسن فرآیند را اینگونه تعریف می‌کند: ادراک بخشی از فرآیند زندگی است که به وسیله هر یکاز ما، دیدگاهی نظری خاص، برای خود جهانی را تصور میکنیم که در آن... نیازهای ما ارضا می‌شود. برطبق مطالعات بخش متقابل، مردم ادراکات خود را هم به شکل تجربی و هم ساختاری توصیف میکنند. توصیفات ساختاری، گزارشهایی از چگونگی ساختار کالبدی و اجتماعی محیط است و توصیفات تجربی شامل خلیقیات و احساسات و خودگزارشی می‌باشند. اپلیارد در این اساس، اطلاعات ادراکی را به سه دسته تقسیم کرده است:

۱. اطلاعات عملی
۲. اطلاعات استنباطی
۳. اطلاعات پاسخگو (Lang, 2007, p. 78).

مدل کرمونا

مدل دیگری که از کیفیات محیطی ارائه شده است، مدلی است که در کتاب *Public places, urban spaces* آن پرداخته شده، که متیو کرمونا در آن ۶ وجه مختلف کیفیت‌های محیط شهری مطلوب را بیان میکند. این مولفه‌ها عبارتند از:

۱. مولفه کالبدی: بیانگر کیفیتهایی است که به کالبد محیط مربوط میباشند. قطعه بندیها، بلوک بندیها، کاربری زمین، الگوی مسیرها از عوامل تاثیر گذار بر کیفیتهای کالبدی فضای شهری میباشند.
۲. مولفه ادراکی: ادراک، شامل جمعآوری، سازماندهی و حس کردن محیط است. بعد معنایی فضا یعنی کیفیتهایی از فضا که بر ادراک انسان تاثیر مستقیم دارند و به تعبیری که انسان از فضا میکند وابسته است.
۳. مولفه اجتماعی: شامل کیفیتهای مثبت و منفی یک

فضا از لحاظ اجتماعی است. بیانگر این مطلب است که فضا در شهر چگونه پاسخگوی حضور افراد در آن و رفتارهای متفاوت آنها به لحاظ اجتماعی است. بنابراین تاثیرات فضا در عملکرد افراد و چگونگی تنظیم و کنترل رفتار ساکنین در محیط از مباحث اصلی ابعاد اجتماعی یک مکان است.

۴. مولفه بصری: لذت دیدن فضاهای شهری از عوامل تاثیر گذار بر ادراک و فهمیدن است. این تاثیر گاهی لحظه ای و گاهی درازمدت است که بستگی به ویژگی

جدول ۱. جمع بندی نظریات: مدلی برای سنجش فضای شهری واجد کیفیت: منبع: عباس زادگان و روستا، ۲۰۰۸

شاخص	توضیح	اندازه گیری	اقدامات لازم
نفوذ پذیری	این کیفیت تعداد راههای بالقوه به یک محیط عامل محوری دستیابی به مکانها است	میزان سنگینی ترافیک معابر بیرونی و درونی	افزایش و تسهیل دسترسی به فضاهای مختلف
تنوع	این کیفیت به مفهوم یکپارچگی جریان زندگی، کار و تفریح است و اختلاط کاربری و مردم، تجلی خارجی این کیفیت است	درصد حوزه های تک عملکردی به کل فضای عملکردی	بستر سازی برای افزایش انواع فعالیتها و کاربری های ممکن در یک فضا
ایمنی و امنیت	این کیفیت به حفاظت خود، خانواده، دوستان و اموال یک فرد مربوط می شود، و کمبود آن استفاده از فضای عمومی و خلق محیط مصنوع موفق را تهدید می کند	تعداد زنان و کودکان در فضا	بستر سازی برای پاسخگویی فضا به گروه های ذینفع و فعالیت های ممکن
انعطاف پذیری	این کیفیت تغییر پذیری فضا برای استفاده های گوناگون را بیان می کند	میزان فعالیت های مختلف در فضا	بستر سازی برای پاسخگویی فضا به گروه های ذینفع و فعالیت های ممکن
سرزندگی	این کیفیت در فضا اجازه تجربیات متنوعی را به افراد می دهد و به تبع آن در اوقات گوناگون افراد مختلفی را با منظوره های متنوع به خود جذب می کند	تعداد پیاده در فضا تعداد فعالیت در هر ۱۰۰ متر	امکان فعال نمودن فضا در ساعات مختلف و برای گروه های مختلف در فضا
حس تعلق	این کیفیت که به نوعی ناظر به هویت مکان است، احساس تعلق و وابستگی افراد به یک فضا را نشان می دهد	نحوه پراکندگی و تعداد بناهای و نشانه های هویت مند در اطراف فضا	هویت بخشی به فضا تناسب عناصر مصنوع و اقلیم
خوانایی	این کیفیت که به ادراک افراد از فضا مرتبط می شود، نمایانگر میزان و شفاف بودن فضا برای مخاطبین است	تعداد گره ها، لبه ها و راهها و نشانه های خوانا؛ تعداد دفعات اشاره به عناصر خوانایی در نقشه های ذهنی	پرهیز از به کار بردن عناصر مصنوع معنی شفاف برای همه شهروندان

خاصی دارد، که از آن دیده یا ادراک شده است. بعد بصری فضا شامل کیفیتهایی است که با دیده شده فضا توسط حاضرین و ناظرین، بر آنها تاثیر می گذارد.

۵. مولفه عملکردی: از مهمترین کیفیت های یک فضای شهری خوب قابل دسترس بودن آن برای تمامی گروههاست. همچنین وجود عملکردهای متنوع و آزادی فعالیتهای اجتماعی قابل قبول نیز از موارد دیگری

است که موجب ارتقاء عملکرد محیط شهری می شود. بنابراین بعد عملکردی فضا مربوط به کیفیتهایی است که به فعالیتهای موجود در فضا و عملکرد خود فضا وابسته اند

۶. مولفه زمانی: استفاده از چرخه های فعالیتی و زمانی همچون زندگی در روز، شب و فصول مختلف، در بهره گیری از فضاها، به طرح کمک می کند،

جدول ۲. عوامل، مولفه ها و شاخص های موثر کیفیت محیط از دیدگاه اندیشمندان؛ منبع: رادجهانبانی و پرتوی، ۱۳۹۰

نظریه پرداز	عوامل موثر بر کیفیت فضاهای شهری	بازنامه ریزان شهری
کوبین لینچ	سرزندگی، معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار، کارایی، عدالت	بازنامه ریزان شهری
ایان بنتلی ۱	نفوذپذیری، گوناگونی، خوانایی، انعطاف پذیری، تناسب بصری، غنای حسی، رنگ تعلق، کارایی منابع، پاکیزگی، حمایت زیستی	
میتو کارمونا	مولفه های کالبدی، ادراکی یا معنایی، اجتماعی، بصری، عملکردی، زمانی	
پانتر و کارمونا	پایداری زیست محیطی، منظر شهری، دیدها، فرم شهر، فرم ساختمان ها، عرصه همگانی	
ساوت ورث ۲	ساختار و خوانایی، فرم، آسایش و راحتی، دسترسی، بهداشت و ایمنی، حفاظت تاریخی، سرزندگی، حفاظت محیط طبیعی، تنوع، سازگاری، گشودگی، مرادوات اجتماعی، برابری و مساوات، نگهداری، انطباق پذیری، معنی، نظارت و اختیار	
جیکوبز و اپلپارد	دسترسی به فرصت ها، تخیل و شادی، قابل زندگی بودن، هویت و کنترل، اجتماع و زندگی همگانی، اصالت و معنی، فراگیر بودن محیط، خودکفایی شهری	
راجرز ترانسیک ۳	حفظ تسلسل حرکت ها، محصوریت، پیوستگی لبه ها، کنترل محورها و پرسپکتیوها، درهم آمیختن فضاهای درون و بیرون	
هاتن و هانتر	تنوع، تمرکز، دموکراسی، نفوذپذیری، امنیت، مقیاس مناسب، طراحی ارگانیک، اقتصاد و ابزارهای مناسب آن، روابط خلاقانه، انعطاف پذیری، مشورت و مشارکت دادن استفاده کنندگان در طرح ها	
شیروانی	سازگاری، جلوه های خارجی، مباحث معمارانه	
کولمن ۴	حفاظت تاریخی و مرمت شهری، طراحی برای پیاده ها، سرزندگی و تنوع استفاده بستر و محیط فرهنگی، بستر و محیط طبیعی، توجه به ارزش های معمارانه محیط	
گرین ۵	عملکرد، نظم، هویت، جذابیت	اندیشمندان علوم اجتماعی
برایان گودی ۶	سرزندگی، هارمونی یا هماهنگی با بستر موجود، تنوع، مقیاس انسانی، نفوذپذیری، امکان شخصی سازی مکان، خوانایی، انعطاف پذیری، امکان تحول سنجیده و کنترل شده، غنا	
جین جیکوبز	فعالیت های مناسب، نظم بصری محیط، کاربری مختلط، توجه به عنصر خیابان، نفوذپذیر بودن، اختلاط اجتماعی و انعطاف پذیر بودن فضاها	
مارگات مید	همسایگان سازگار، حس محله، حس تداوم، آگاهی از بیوسفر و احساس سرنوشت مشترک، حفاظت اکولوژیکی، تنوع، گمنامی، تحرک، انتخاب محل سکونت، اجتناب از جدایی اجتماعی و گسسته شدن از پیوندهای اجتماعی	

بنابراین مدیریت زمانی در فضاهای عمومی از عوامل تاثیرگذار در شکل‌گیری عملکردها و تغییرات فضایی می‌باشد“ (Rafieyan, Taghvaui, Khademi, & Ali- (poor, 2013, p. 39).

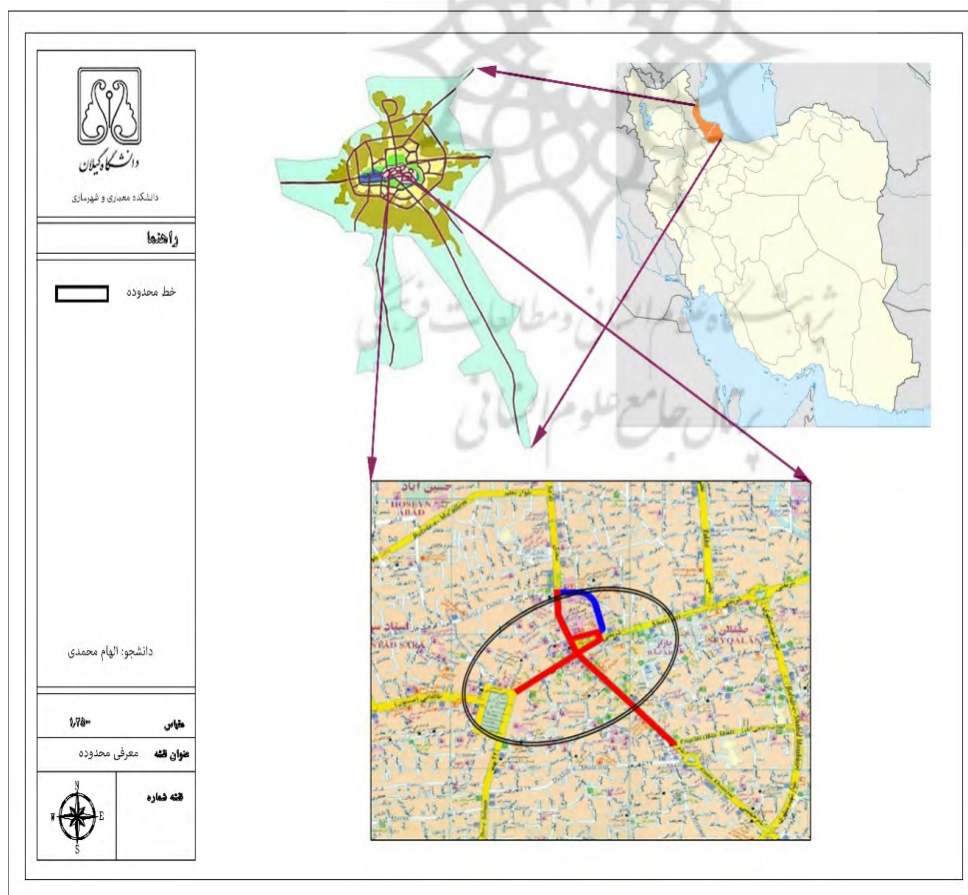
شود. مباحث امنیت و کیفیت فضاها در قسمت مبانی نظری تبیین گردید، در ادامه با شناخت و تجزیه و تحلیل ویژگی‌های پیاده راه شهر رشت، راهکارها در جهت ارتقا امنیت و کیفیت فضاهای شهری این شهر داده می‌شود.

۳- روش شناسی پژوهش

هدف این پژوهش، تدوین اصول و راهکارهای ارتقا امنیت پیاده‌راه‌ها در بافت تاریخی شهر رشت در جهت ارتقا کیفیت فضاهای شهری است. روش تحقیق توصیفی- تحلیلی می‌باشد که داده‌های مورد استفاده در بخش پژوهش این پروژه، از روش کتابخانه‌ای به دست آمده است. اطلاعات کتابخانه‌ای مورد استفاده در این پروژه از روش‌های مختلف از جمله مراجعه به کتب، مجلات، پروژه‌های تحقیقی، نقشه‌ها و جستجوی اینترنتی حاصل شده است. در این قسمت هدف این بوده که از آخرین اطلاعات موجود در رابطه با موضوع مورد مطالعه استفاده

۴- یافته‌ها و بحث

شهر رشت در ۴۹ درجه و ۳۲ دقیقه طول شرقی و ۳۷ درجه و ۱۲ دقیقه عرض شمالی از نصف النهار گرینویچ قرار دارد و مساحت آن حدود ۱۳۲ کیلومتر می‌باشد. این شهر از شمال به شهر خمam، از جنوب به دهستان الکان، از غرب به صومعه سرا و از شرق به کوچصفهان محدود است. رشت در وضع طبیعی خود جزء کوچکی از جلگه گیلان و دشت‌های جنوبی دریای خزر است که این جلگه در دو حد جنوبی و شمالی خود بین کوه‌های البرز و نوار ساحلی واقع شده و شهر رشت، بندر انزلی و لاهیجان را در بر می‌گیرد. پیاده راه علم الهدی در مرکز شهر رشت قرار



نقشه ۱. موقعیت پیاده راه علم الهدی در شهر رشت؛ منبع: گوگل مپ.

هر رهگذری هنگام عبور از پیاده روی علم الهدی احساس خوبی دارد و راحتی حتی در تنفس به او دست می‌دهد مخصوصاً راحتی عبور و مرور برای زنان و سالخوردگان فراهم شده است. علاوه بر آن با نصب مجسمه‌هایی از شخصیت‌ها و مشاغل بومی و بعضی از ویژگی‌های خیال انگیز نوعی حس نوستالژیک هم به هر رهگذری منتقل می‌نماید (Mirpadiyab, 2015) (شکل ۱).

در ادامه ویژگی‌های مختلف پیاده راه علم الهدی و بافت تاریخی شهر براساس مولفه‌های مختلف مرتبط با امنیت مورد بررسی قرار گرفته است (جدول ۳).

۵- تدوین راهکارهای ارتقا امنیت در بافت تاریخی شهر رشت در جهت ارتقا کیفیت فضا

در این قسمت، مولفه‌های مختلف ارتقا کیفیت فضا براساس امنیت در پیاده راه و بافت‌های تاریخی شهر رشت بیان می‌گردد که در جدول ۴ قابل مشاهده است:

۶- نتیجه‌گیری و جمع‌بندی

در این پژوهش به تدوین راهکارهای ارتقا امنیت در بافت تاریخی شهر رشت در جهت افزایش امنیت پرداخته شد. در ابتدا مبانی پژوهش در ارتباط با مفاهیم امنیت مطرح شده و سپس مفاهیم مرتبط با کیفیت معرفی گردید و در ادامه به مباحث مربوط به مولفه‌های کیفیت از دیدگاه نظریه پردازان اصلی پرداخته شد. در این پژوهش به طور خاص به شهر رشت در ایران پرداخته شده و پیاده راه و بافت تاریخی این شهر مورد بررسی قرار گرفتند. زیرا در این شهر برای اولین

دارد. این پیاده راه یکی از فضاهای عمومی شهری است که نمیتوان تأثیر آن را در حیات شهری رشت نادیده گرفت. از زوایای مختلفی می‌توان به اهمیت این نوع پروژه‌های شهری پرداخت. روشن است که امروزه تأثیر زیبایی منظر شهری بر وضعیت روانی شهروندان موضوعی نیست که اثبات آن نیاز به تحقیقات زیادی داشته باشد. بدون شک پیاده راه علم الهدی رشت در مقایسه با گذشته آرامش بیشتری به پهنه مرکزی شهر بخشیده است. عابران در این فضا با آرامش بیشتری قدم می‌زنند و علائم استرس و تعجیل، کمتر در چهره آنان مشاهده می‌شود (نقشه ۱).

پیاده راه علم الهدی شهر رشت که مسیر شهرداری را به سبزه میدان وصل می‌کند، دارای ۲۷۲ متر طول و ۲۴ متر عرض است که در شش ماه ساخته شده است. ایجاد فضای مناسب پیاده روی خیابان علم الهدی نقش مهمی در کاهش ترافیک به مرکز شهر دارد و می‌تواند به عنوان یک طرح الگویی در شمال کشور مطرح شود. به گفته سید مهدی میرصالحی کارشناس ارشد میراث فرهنگی رشت، پیاده راه علم الهدی مانند تنگه‌ای در شهر رشت می‌باشد و بیان می‌کند که این خیابان در مسیر اصلی ترین معبر رشت که شرق و غرب را به یکدیگر پیوند می‌دهد قرار گرفته و باید با دقت بیشتری به اینگونه خیابان‌ها پرداخت. ضروری ترین مسئله شهر رشت به عنوان شهری تاریخی احیای بافت قدیم، حفظ جداره تاریخی و بناهای تاریخی این شهر است. با توجه به ترافیک سنگین انسانی در محوطه مرکزی رشت حوالی میدان شهرداری و سبزه میدان، به واقع باز شدن همچنین معبری برای استفاده پیاده‌ها الزم و ضروری بود.



تصاویر ۱ و ۲. پیاده راه علم الهدی؛ منبع: نگارندگان.

جدول ۳. تحلیل ویژگی‌های پیاده راه و بافت تاریخی شهر رشت

نظام	قوت	ضعف	فرصت	تهدید
نظام اجتماعی و جمعیتی	<ul style="list-style-type: none"> تراکم کم جمعیت ساکن در حوزه‌های مسکونی. کم شدن بعد خانوار و وضعیت اقتصادی. افزایش درصد باسوادی افزایش جمعیت فعال زنان در جامعه وضعیت یکسان فرهنگی، اجتماعی و عقیدتی ساکنین احساس سرنوشت مشترک در بین اهالی شهر 	<ul style="list-style-type: none"> پایین آمدن سطح امنیت حوزه در محور تجاری. جدایی اجتماعی و گسسته شدن از پیوندهای اجتماعی 	<ul style="list-style-type: none"> کاهش شلوغی ناشی از تردد خودرو در حوزه‌های اطراف کاهش جرم و جنایت در این محور کاهش مکان‌های بی دفاع در پیاده راه به دلیل فرسودگی بافت افزایش حس مشارکت در جمعیت جوان وجود زمین‌های بایر برای ایجاد مراکز فرهنگی امکان استفاده از تجربیات افراد پیر و سالخورده در این مکان امکان استفاده از پتانسیل‌های بالقوه جوان و بیکار ساکن در این مکان 	<ul style="list-style-type: none"> روی آوردن به شغل‌های کاذب و عدم فرصت کسب موقعیت شغلی بهتر. تهدید جمعیت بیکار به ویژه جوانان و افزایش جرم و جنایت عدم حمایت جوانان توسط ایجاد مراکز فرهنگی و هنری برای گذران اوقات فراغت
نظام اقتصادی	<ul style="list-style-type: none"> وجود جمعیت جوان و فعال اقتصادی نزدیکی به مراکز تجاری و اداری فعال 	<ul style="list-style-type: none"> پایین بودن میزان اشتغال پایین بودن ارزش زمین و سرقفلی نسبت به سایر مناطق عدم استفاده از کاربری‌های خالی و بایر یا فرسوده در این مکان عدم وجود کاربری‌های مختلف یا توزیع نادرست آن‌ها عدم سازگاری برخی کاربری‌ها در این مکان مکان یابی نادرست برخی کاربری‌های خاص تجاری در داخل این مکان وجود درصد بالای بیکاری در گروه سنی تولید کننده و در سن فعالیت وضعیت بسیار بد اقتصادی کشور و عدم سرمایه گذاری بخش خصوصی و بخش‌های دیگر 	<ul style="list-style-type: none"> کاهش جرم و بزهکاری امکان تملک زمین به منظور اجرای پروژه‌های شهری با هزینهی کمتر امکان توسعه ی اقتصادی به دلیل نزدیکی به راه‌های ارتباطی و میان محله‌ای و نزدیکی به مرکز شهر و بازار 	<ul style="list-style-type: none"> تهدید افزایش جمعیت بیکار و جوان با توجه به کمبود فرصت‌های شغلی افزایش قیمت مسکن به دنبال افزایش جمعیت افزایش جمعیت در اقشار فرودست ، بدون در نظر گرفتن شرایط و وضعیت اقتصادی در این مکان وضعیت نابه سامان قیمت زمین و رکود در این بخش و عدم گردش سرمایه

جدول ۳. تحلیل ویژگی‌های پیاده راه و بافت تاریخی شهر رشت (ادامه)

تهدید	فرصت	ضعف	قوت	نظام
<ul style="list-style-type: none"> وجود ابنیه رها شده و متروکه، در محدوده تهدیدی است در جهت عدم وجود ایمنی، افزایش ناهنجاری‌های اجتماعی و عدم رعایت بهداشت شهری. 	<ul style="list-style-type: none"> فراهم آوردن امکان مداخله در سایت توسط پلاک‌های مخروطی. امکان معرفی جاذبه‌ها و ویژگی‌های دینی به گردشگران. امکان ایجاد کاربری‌های جاذب جمعیت جهت افزایش سرزندگی در پیاده راه امکان ایجاد کاربری‌های متنوع و جاذب در ساختمان‌های بدون کاربری امکان ایجاد فضاهایی برای برگزاری جشنواره‌های تاریخی از قبیل جشنواره آب، نان در محوطه برخی از فضاهای تاریخی امکان بالا بردن سرانه گردشگری و پذیرایی در پیاده راه جهت جذب گردشگر به دلیل پراکنش زیاد کاربری گردشگری و جهانگردی امکان ایجاد مسیرها به صورت پیاده راه جهت اتصال بناهای تاریخی و ارزشمند 	<ul style="list-style-type: none"> عدم وجود کاربری‌های ۲۴ ساعته عدم استفاده از فناوری‌های نوین دیجیتال در بناهای با کاربری خاص نظیر کافه، رستوران و... عدم تنوع زیاد کاربری‌ها در پیاده راه عدم سرزندگی در پیاده راه به خصوص در شب وجود ناسازگاری در بین برخی از کاربری‌ها 	<ul style="list-style-type: none"> بالا بودن تنوع کاربری‌ها وجود خرده فروشی‌ها سرریز فعالیت‌ها سبب ایجاد محیط مانوس پراکنش زیاد کاربری نشان دهنده بافت، پرازش و دارای سابقه تاریخی حضور دستفروشها سبب سرزندگی فضا اختلاط کاربری در پیاده راه 	<p>کادری و فعالیت</p> <p>نظام عملکردی</p>
<ul style="list-style-type: none"> تنگ و باریک بودن کوچه ها، حضور وسایل نقلیه ی اضطراری را با مشکل مواجه می سازد. بارش باران با توجه به آسفالت نامناسب باعث آبگرفتگی می شود. استفاده از خیابان‌های محلی به عنوان میانبر. عدم وجود پارکینگ‌های عمومی تهدیدی برای ایجاد ازدحام بویژه در ساعات پیک ترافیک تداخل حرکت سواره و پیاده تهدیدی در نسبت با امنیت پیاده‌ها ترافیک سواره موجود در محدوده‌ها تهدیدی است در جهت ایجاد آلودگی، امنیت روانی ساکنین، اغتشاش بصری و... عدم دسترسی و آرامش به حمل و نقل عمومی در زمان ازدحام 	<ul style="list-style-type: none"> امکان ایجاد محیطی پیاده‌مدار در مسیر و درون بافت. امکان ایجاد مسیرهای دوچرخه‌سواری برای ساکنین شهروندان احیاء گذرهای قدیمی در اطراف پیاده راه به عنوان راه- موزه به ویژه در مسیرهایی که دارای تعدد ابنیه تاریخی می باشند. امکان ایجاد پارکینگ‌های عمومی به ویژه در نقاط ورود به بافت قدیم 	<ul style="list-style-type: none"> کمبود پارکینگ و توقف خودرو در معابر ارگانیک بودن مسیرها سبب افزایش جرم و جنایت در محلات اطراف عدم مدیریت و زمانبندی مناسب در حرکت وسایل حمل و نقل عمومی اختلاط نامناسب سواره و پیاده و ازدحام بیش از حد خیابان‌های اطراف اولویت حرکت سواره در محدوده و پایین بودن ایمنی پیاده در مقابل سواره عدم رعایت سلسله مراتب دسترسی در برخی معابر اطراف پیاده راه سبب افزایش عدم ایمنی ارگانیک بودن شبکه دسترسی داخل بافت و عدم پاسخگویی به نیازهای امروز عدم دسترسی مناسب در بعضی نقاط برای وسایل نقلیه اضطراری شیب نامناسب خیابان‌ها و کوچه ها عاملی برای آبگرفتگی سطحی نفوذ پذیری پایین بافت به دلیل پیچ در پیچ بودن معابر 	<ul style="list-style-type: none"> افزایش امنیت پیاده و افزایش استفاده از خودرو فاصله‌ی مناسب برای پیاده روی و دسترسی به حمل و نقل عمومی 	<p>حرکت و دسترسی</p>

جدول ۳. تحلیل ویژگی‌های پیاده راه و بافت تاریخی شهر رشت (ادامه)

تهدید	فرصت	ضعف	قوت	نظام
<ul style="list-style-type: none"> افزایش فضاهای غیرقابل دفاع در صورت بی توجهی به ساختمان‌های فرسوده سبب کاهش توریست و گردشگر نامناسب بودن بافت با مصالح کم دوام (آجر و خشت) امکان خسارت زیاد در صورت بروز بلایای طبیعی و غیر طبیعی را به وجود می‌آورد. ریزدانگی بافت مسکونی در اطراف پیاده راه و ناخوانایی محدودیت‌های اعمال شده از طرف میراث فرهنگی طرح‌های موردی نامرتبط با هم آسیب‌پذیری بدنه برخی از آثار تاریخی توسط مردم (الصاق اعلامیه، دیوارنویسی روی ابنیه، خراشیدن رویه دیوارهای بناهای تاریخی) فرسودگی کالبدی و عملکردی تهدیدی است جهت کاهش میزان خوانایی افزایش خطر پذیری در برابر آسیب‌های طبیعی. ساخت و ساز نامتناسب و از بین رفتن ارزش شهری و معماری مسیرها. روند رو به رشد فرسودگی بناهای با ارزش تاریخی آسیب‌پذیری بدنه برخی از آثار تاریخی توسط مردم (الصاق اعلامیه، دیوارنویسی روی ابنیه، خراشیدن رویه دیوارهای بناهای تاریخی) 	<ul style="list-style-type: none"> امکان استفاده از الگوهای معماری تاریخی و بهره‌گیری از آن در طول محور پیاده، به منظور تعریف یک محور با هویت بومی وجود فضاهای عمومی امکان احیای ارزش‌های تاریخی امکان استفاده از فضاهای عمومی برای به راه اندازی وسایل فناوری‌های نوین جهت نظر سنجی و استفاده از نظرات مردم از طریق وب سایت‌ها، پیام کوتاه و نمایشگرهای تماسی. القای حس‌های متفاوت حضور در کالبد. امکان توسعه میان افزا امکان ایجاد نوسازی و بهسازی بناهای تاریخی بر مبنای اقلیم امکان استفاده از الگوهای معماری تاریخی و بهره‌گیری از آن در طول محور پیاده، به منظور تعریف یک محور با هویت بومی فرصت بهره‌برداری به‌عنوان مسیر پیاده گردشگری و افزایش درآمد. 	<ul style="list-style-type: none"> عدم تعادل توده و فضا عدم رعایت نظامات ارتفاعی عدم هماهنگی در مصالح، رنگ و ... در بناهای اطراف پیاده راه نورپردازی مناسب پیاده راه و نورپردازی نامناسب بافت‌های طرف، بنابراین اکثر کوچه‌ها به صورت فضاهای بی دفاع در آمده‌اند. نبود قلمرو فضایی در مقابل ابنیه جاذب جمعیت تعداد زیاد ابنیه متروکه و مخروبه. فرسودگی و عدم توجه به هویت ارزشمند مسیر. عدم تعادل توده و فضا عدم رعایت نظامات ارتفاعی آلودگی هوا ناشی از تراکم ترافیکی عدم راهنماهای کافی در سایت غفلت از حفاظت بهنگام آثار تاریخی بی دوامی بناها و فرسودگی عمومی بافت 	<ul style="list-style-type: none"> وجود محصوریت‌های متفاوت در حوزه. وجود معابر کهن و تاریخی در اطراف پیاده راه وجود عناصر باارزش معماری و تاریخی در محدوده 	<p>مدیریت شهری</p> <p>فصلنامه مدیریت شهری Urban Management ضمیمه شماره ۴۸ پاییز ۱۳۹۶ No.48 Autumn 2017</p> <p>۲۱۸</p>

نظام کالبدی

مدیریت شهری

فصلنامه مدیریت شهری
Urban Management
ضمیمه شماره ۴۸ پاییز ۱۳۹۶
No.48 Autumn 2017

۲۱۸

جدول ۳. تحلیل ویژگی‌های پیاده راه و بافت تاریخی شهر رشت (ادامه)

تهدید	فرصت	ضعف	قوت	نظام
<ul style="list-style-type: none"> از بین رفتن کالدهای ارزشمند و هویت مند در پیاده راه به هم خوردن حریم آسمانی ابنیه تاریخی در اثر ساخت و سازهای جدید در پیاده راه از بین رفتن تدریجی زیبایی بصری ابنیه تاریخی در صورت عدم مرمت، بهسازی و ساماندهی آنها در پیاده راه 	<ul style="list-style-type: none"> اغتشاش بصری (تابلوهای تبلیغاتی، خطوط انتقال هوایی برق و کانالهای کولر-) سبب عدم ایمنی وجود موانع بصری و مخدوش شدن دید به عناصر شاخص و باارزش امکان استفاده از فضاهای شاخص در جهت تقویت تصویرذهنی از محدوده تقویت حس جستجو و کنجکاوی به دلیل وجود سکانس‌های دید مختلف در پیاده راه 	<ul style="list-style-type: none"> وجود بی نظمی‌های بصری فراوان در کاربری انبار. عدم وجود قوانین و یا رعایت آن در جهت کنترل و نظارت بر نماسازی و همسان سازی آنها در پیاده راه اغتشاش بصری (تابلوهای تبلیغاتی، خطوط انتقال هوایی برق و کانالهای کولر-) خاطره انگیز بودن محدوده ابنیه تاریخی ارزشمند ترکیب مختلط کاربریها در نظام کالبدی تاریخی وجود موانع بصری و مخدوش شدن دید به عناصر شاخص عدم رعایت نظام ارتفاعی مناسب در پیاده راه نوسازی بدون توجه به دید عناصر شاخص 	<ul style="list-style-type: none"> وجود عناصر تاریخی به عنوان عوامل ایجاد مطلوبیت بصری در پیاده راه دید راهبردی به عناصر شاخص در پیاده راه بالا بودن غنای حسی در بعضی از قسمت‌های پیاده راه خاطره انگیز بودن پیاده راه 	نظام منظر شهری
<ul style="list-style-type: none"> احتمال افزایش آلودگی محیطی با بالارفتن ترافیک سواره در اطراف پیاده راه 	<ul style="list-style-type: none"> ایجاد مکان‌های خاطره‌انگیز در کنار فضای سبز در پیاده راه 	<ul style="list-style-type: none"> عدم حضور پررنگ آب و گیاه در پیاده راه عدم وجود شیب مناسب سبب آبرفتگی در معابر و میادین سازه‌های ساختمان‌ها متناسب با اقلیم نیستند 	<ul style="list-style-type: none"> وجود تک درخت‌های هویت بخش آب و هوای مناسب و معتدل 	نظام زیست محیطی

جدول ۴. راهکارهای ارتقا امنیت در جهت ارتقا کیفیت فضاها؛ منبع: نگارندگان.

شاخص ارتقا کیفیت	ارتقا امنیت
نفوذپذیری	با توجه به تحلیل‌های صورت گرفته از پیاده راه: افزایش پیاده مداری در بافت‌های تاریخی اطراف پیاده راه علم الهدی امکان نفوذپذیری عابران پیاده را بیشتر خواهد کرد. ایجاد مسیرهای مختص دوچرخه سواری جهت ارتقا حضور افراد و افزایش نفوذپذیری کالبدی و بصری توسط مردم ایجاد پارکینگ‌های عمومی در اطراف بافت تاریخی جهت اختصاص فضاهای بافت تاریخی به پیاده احیای بافت کالبدی این محدوده و اختصاص کاربری‌های مسکونی در کنار کاربری‌های تجاری و ... جهت افزایش چشمان ناظر به فضاها امکان اختصاص فضاهای همکف به کاربری تجاری جهت افزایش نفوذپذیری کالبدی و بصری در جهت افزایش امنیت در فضاها
تنوع	ایجاد اختلاط کاربری‌های در بافت جهت حضور افراد مختلف در زمان‌های مختلف در بافت‌های تاریخی در جهت ارتقا امنیت ایجاد کاربری‌های جاذب جمعیت نظیر سینما، کافه‌ها و رستوران‌ها در جهت ارتقا کیفیت فضاهای بافت تاریخی و افزایش امنیت در محدوده امکان استفاده از فضاها به خصوص فضای پیاده راه در جهت برگزاری مراسم مختلف دینی، آیینی و ملی در جهت جذب مردم تنوع در وسایل حمل و نقل عمومی در جهت جذب مردم
ایمنی	اختصاص بیشتر فضاها به عابران پیاده نورپردازی در شب کاهش سرعت اتومبیل‌ها از طریق ایجاد سرعت ۳۰ در بافت‌های تاریخی
انعطاف پذیری	تنوع فعالیت‌ها در بافت‌های تاریخی جهت جذب گردشگران و مردم تنوع استفاده از فضا در ساعات مختلف با استفاده از فعالیت‌های متنوع ایجاد تنوع فعالیت‌ها در جهت جذب اقشار مختلف
سرزندگی	ایجاد کاربری‌های متنوع ایجاد کاربری‌های ۲۴ ساعته افزایش فعالیت پیاده و فعالیت‌های موقت در فضا امکان فعال نمودن فضا در ساعات مختلف و برای گروه‌های مختلف در فضا
حس تعلق	تقویت نشانه‌های تاریخی در محل هویت بخشی به فضا تناسب عناصر مصنوع و اقلیم ایجاد قرارگاه‌های رفتاری افزایش روابط اجتماعی و مشارکت مردمی اقدامات کالبدی و اجتماعی برای ایجاد امنیت ایجاد مشارکت شهروندان سعی در ایجاد نقاط مکث در محله ایجاد نظارت اجتماعی از بین بردن نقاط بی دفاع
خوانایی	تقویت گره‌ها، لبه‌ها، راه‌ها و نشانه‌ها در جهت افزایش خوانایی و امنیت اسامی معابر با هویت نقشه‌های ذهنی شفاف

of man. (H. Naghi, Trans.) Tehran: National University Press.

- Haginegad, A., Rafieian, M., & Zamanei, H. (2010). Investigation of Effective Individual Variables on Citizens Satisfaction with Environmental Quality; Case Study :Comparison of Old and New Urban Pattern of Shiraz. *Geographi and Development Iranian journal*, 8(17), 63-82.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life Great American Cities, The Failure of Town Planning*. New York: Vintage.
- Kamruzzamanmajumder, A., Hossain, E., Islam, N., & Sarwar, I. (2007). URBAN ENVIRONMENTAL QUALITY MAPPING: A PERCEPTION STUDY ON CHITTAGONG METROPOLITAN CITY. *Journal of Science, Engineering and Technology*, 1-14. Retrieved from http://www.ku.edu.np/kuset/fourth_issue/original/6%20A.Kamruzzaman-Edited.pdf
- Lang, J. (2007). *Urban design (typology of procedures and designs)*. (S. Bahreyni, Trans.) tehran: tehran University Press.
- Linch, K. (2002). *Theory of City Shape*. (S. Bahreyni, Trans.) Tehran: Tehran university Press.
- Mirpadiyab, S. (2015). Sustainable architecture elements on the pavement and its role in the treatment of mental and psychological disorders (Case Study on the Walking Road of Alam Haddah, Rasht). *The 3th International Congress On Civil Engineering, Architecture & Urban Development*. Tehran: Shahid Beheshti University.
- Mortazavi, S. (2008). *The psychology of the environment and its application*. Tehran: Shahid Beheshti University Press and Publishing Center.
- Newman, O. (1996). *Creating Defensible Space*. Center for urban policy research. Rutgers

بار مسیر علم الهدی به پیاده راه تبدیل شده است. در ادامه ویژگی‌های کامل این بافت و پیاده راه مورد پژوهش قرار گرفتند و در انتها راهکارهای ارتقا کیفیت فضاها براساس ارتقا امنیت بیان گردید.

منابع و ماخذ

- Abbaszadegan, M., & Roosta, M. (2008). Upgrading the quality of urban spaces in the process of renovation and renovation of worn tissues Case study: Soap area Tehran. *First Conference on the Modernization and Renovation of Urban Textile Trash*.
- Alexander, C. (2007). *The architecture and the secret of immortality, the way to make time* (2 ed.). (M. Ghayoumibidhendi, Trans.) Tehran: Shahid Beheshti Press.
- Altman, I. (2003). *The environment and social behavior, privacy, personal space, territory and congestion*. (A. Namazian, Trans.) Tehran: Shahid Beheshti University Press.
- Ansarinia, S. (2007). Responsibility for Urban Design and Mission Responsibilities. *Journal of Soffe*, 25.
- Blomquist, G., Berger, M., & Hoehn, J. (1988). New estimates of quality of life in urban areas. *American Economic Review*, 78(1), 89-107.
- Boyer, R., & Savageau, D. (1981). *Places Rated Almanac*. Chicago: Rand McNelly.
- Felahat, M. (2006). The concept of the sense of place and its constituent elements. *Honar Ha Ye Ziba Journal*, 26, 57-66.
- Gehl, J. (1987). *life Between Building: Using Public Space*. New York: Van nor strand Reinhold.
- Golkar, K. (2001). Components of Urban Design Quality. *Journal of Soffe*, 32, 38-65.
- Golkar, K. (2007). The Concept of Quality Vitality in Urban Design. *Soffeh Journal*, 44.
- Gothen, A. (1979). *Urbanization in the service*



- metropolis of Ahwaz. *Journal of Geography and Urban Development*, 6(18), 187-214. Retrieved from http://gaij.usb.ac.ir/article_2376_en.html
- Schuessler, K., & Fisher, A. (1985). Quality of Life Research and Sociology. *Annual Review of Sociology*, 11, 129-149. Retrieved from <http://www.annualreviews.org/doi/abs/10.1146/annurev.so.11.080185.001021>
 - Seyfeddini, F. (1999). *Dictionary of Urban and Regional Planning* (1 ed.). Shiraz: Shiraz University Press.
 - Sufian, A. (1993). A multivariate analysis of the determinants of urban quality of life in the world's largest metropolitan areas. *Urban Studies*, 30(8), 1319-1329.
 - Toozandejani, O., Tabatabaei, S., & Sargolzaei, S. (2013). Pedestrian movement A new approach to the restoration and sustainability of Islamic centers; Case study: Janand Mashhad Walk. *Sixth National Conference on Urban Planning and Management with Emphasis on Components of Islamic City*.
 - Ulengin, B., Ulengin, F., & Guvenc, U. (2001). A multidimensional approach to urban quality of life: The case of Istanbul. *European Journal of Operational Research*, 130, 361-374.
 - Van Kamp, I., Leidelmeijer, K., Marsman, G., & Hollander, A. (2003). Urban Environmental Quality and Human Well-being towards a Conceptual Framework and Demarcation of Concepts; a Literature Study. *Journal of Landscape and Urban Planning*, 65, 5-18.
 - University.
 - Pacione, M. (2003). Urban Environmental Quality and Human Wellbeing – a Social Geographical Perspective. *Landscape and Urban Planning*, 65, 18-30.
 - Pakzad, J. (2006). *Theoretical foundations and urban design process* (3 ed.). Tehran: Ministry of Housing and Urban Development, Deputy City Council and Architecture, Secretariat of the Supreme Council for Urban Development and Architecture.
 - Pakzad, J. (2009). *Theoretical Foundations and Urban Design Process* (3 ed.). Tehran: Ministry of Housing and Urban Development, Deputy City Council and Architecture, Secretariat of the Supreme Council for Urban Development and Architecture.
 - Porteous, J. (1971). Design with People-the Quality of the Urban Environment, Environmental and Behavior. *Environment and behavior: eb; an interdisciplinary journal*, 3, 155-178.
 - Rafieyan, M., Taghvaivi, A., Khademi, M., & Alipoor, R. (2013). A Comparative Study of Quality Measurement Approaches in Designing Urban Public Spaces. *Iranian Architecture and Urbanism*, 4, 35-43.
 - RIVM. (2002). the morbidity AF asthma and chronic obstructive pulmonary disease in the nether elands. *workshop livability, P 13, rapport*.
 - Sajjadian, N., Nemati, M., Damanbagh, S., & Shojaeyan, A. (2016). Analysis on the rapid growth of urbanization and quality of life in the