

فصلنامه علمی - پژوهشی مطالعات برنامه‌ریزی سکونتگاه‌های انسانی
دوره ۱۳، شماره ۱ (پیاپی ۴۲)، بهار ۱۳۹۷
شاپای چاپی ۵۹۶۸-۲۵۳۵ شاپای الکترونیکی ۲۵۳۸X-۵۹۵
<http://jshsp.iaurasht.ac.ir>
صص. ۱۲۳-۱۰۵

ارزیابی مؤلفه‌های مؤثر بر تقویت سرزندگی در مسیرهای پیاده شهری (مطالعه موردی: پیاده‌راه علم‌الهدی شهر رشت)

مریم قربان پور* - دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه گیلان، رشت، ایران
نادر زالی - دانشیار گروه شهرسازی، دانشگاه گیلان، رشت، ایران
مختار یوردخانی - استادیار گروه جغرافیه، دانشگاه پیام نور تهران، تهران، ایران
سیدرضا آزاده - دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه اصفهان، اصفهان، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۰۱/۲۷

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۳/۲۱

چکیده

در دهه‌های اخیر به دنبال گسترش بی‌رویه شهرها و اهمیت روزافزون اتومبیل، نقش عابر پیاده در فضاهای شهری کمتر شده که این امر سبب ایجاد محیط‌های کسل‌کننده در شهرها و کاهش سرزندگی فضاهای شهری شده است. از این رو سرزندگی فضاهای شهری یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های دانش شهرسازی است. در این تحقیق باهدف سنجش وضعیت سرزندگی پیاده راه‌های شهری و با روش توصیفی-تحلیلی، پیاده‌راه علم‌الهدی شهر رشت بررسی شده است. در این راستا، مدل مفهومی پژوهش با چهار معیار (کاربری و فعالیت، کالبدی، دسترسی و ارتباطات، اقلیمی و زیست‌محیطی) و ۱۶ شاخص تدوین شد. سپس این معیارها به شیوه پرسش‌نامه در چارچوب طیف لیکرت توسط ۳۸۰ نفر از استفاده‌کنندگان پیاده‌راه علم‌الهدی ارزیابی شد. در معیار کاربری و فعالیت، تنوع فعالیت‌های مردم در پیاده‌راه، در معیار کالبدی، مبلمان شهری، در معیار دسترسی و ارتباطات، سهولت حرکت در معابر اطراف پیاده‌راه و در معیار اقلیمی و زیست‌محیطی، آسایش اقلیمی پایین‌ترین میانگین هر معیار را کسب کردند. سپس راهبردهای مستخرج از سوات با تکنیک AHP و نظرخواهی از ۲۰ کارشناس رتبه‌بندی شدند. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که راهبرد تجهیز محیط بر اساس اقلیم رشت در راستای افزایش حضور افراد در فضا رتبه اول و راهبرد افزایش پیوستگی حرکت پیاده رتبه آخر را به دست آورد. در نهایت بر اساس راهبردها، سیاست‌های اجرایی در زمینه تقویت سرزندگی ارائه شد.

واژه‌گان کلیدی: شهر سرزنده، سرزندگی، پیاده‌راه، فضای شهری، علم‌الهدی رشت

نحوه استناد به مقاله:

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

http://jshsp.iaurasht.ac.ir/article_54050.html

مقدمه

براساس مطالعات انجمن برنامه‌ریزان شهری، جمعیت شهری در دنیا به طور پیش‌بینی نشده‌ای در حال افزایش است. طبق بررسی‌های این انجمن امروزه بیش از نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی می‌کنند (Shamsuddin et al, 2012: 168). پیش‌بینی‌های انجام شده توسط سازمان ملل متحد نشان می‌دهد که تقریباً تمامی رشد جمعیت جهان در ۳۰ سال آینده در مناطق شهری رخ خواهد داد (Azade & Zare, 2013: 1). افزایش جمعیت شهری علی‌رغم اینکه با رشد و توسعه اقتصادی توأم بوده، تبعات حاصل از آن در تشدید مسائل اجتماعی، سیاسی، مدیریتی و زیست‌محیطی شهرها نقش اساسی داشته است. در واقع، رشد فزاینده جمعیت در نقاط شهری، پیامدهای منفی اجتماعی-اقتصادی، کالبدی و زیست‌محیطی زیادی را برای شهرها به وجود می‌آورد. از این رو شهرهای امروز به فضاهای عمومی شهری فراوانی نیاز دارند تا از اثرات منفی تراکم جمعیتی و ساختمانی آن‌ها کاسته شود.

سلطه تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر شهری، برنامه‌ریزی و طراحی شهری را از مقیاس‌ها و نیازهای انسان پیاده دور ساخته و در نتیجه، از ارزش‌ها و جاذبه‌های اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری کاسته است. تداوم چنین روندی باعث شده حیات مدنی فضاها و تمدن شهری با خطر روبه‌رو شود (Karimi Moshaver & Negintaji, 2012: 7). در واقع شهر تنها تراکم فیزیکی بناها و راه‌ها نیست، بلکه بستری است که موجد تعالی، کمال و تبلور مدنی جامعه است (Ashouri, 2010: 44). از آنجا که معبر پیاده در فضای عمومی شهری برای حرکت عابر پیاده است، موجب تقویت رابطه اجتماعی و معنوی شهروندان تلقی می‌شود (Moeini, 2006: 11). بنابراین در شهرهای امروزی توجه به حرکت پیاده به عنوان سالم‌ترین روش حمل‌ونقل شهری که ضامن سلامتی و حیات اجتماعی شهرهاست، ضرورت می‌یابد. توجه به موضوع "حرکت پیاده" همواره با نیازها و خواسته‌های انسان درمی‌آمیزد و می‌تواند از پراهمیت‌ترین و ضروری‌ترین موارد در حقوق طبیعی استفاده‌کنندگان از فضای شهر تلقی شود. لذا توجه به مسئله ارتقاء کیفیت محیط‌های شهری به منظور ارتقاء رضایتمندی افراد از این محیط‌ها از جهات مختلف حائز اهمیت می‌باشد (Rafiean & Seyfaee, 2005: 40). رضایتمندی بیشتر افراد از این محیط‌ها سبب استفاده بیشتر از این فضاها شده و در نهایت سرزندگی را به همراه می‌آورد.

امروزه، تأمین نشاط و سرزندگی شهری به یکی از دغدغه‌های اصلی نظام‌های مدیریت شهری به‌ویژه در کشورهای توسعه یافته تبدیل شده است (Golkar, 2007: 67). سرزندگی یکی از نیازهای اساسی شهرهاست که با توسعه روند شهرنشینی و آسیب‌های اجتماعی، اهمیت آن روزبه‌روز بیشتر می‌شود (Sci, 2014: 363). در همین راستا در روند بررسی کیفیت فضاهای شهری، وضعیت سرزندگی آن‌ها هم بررسی می‌شود. پیاده‌راه علم‌الهدی در بافت تاریخی شهر رشت قرار دارد و یک فضای شهری محسوب می‌شود. از این رو پژوهش حاضر با هدف ارزیابی وضعیت سرزندگی پیاده‌راه علم‌الهدی در کلان‌شهر رشت انجام شده و اهداف دیگری همچون شناسایی معیارها و شاخص‌های مؤثر بر تقویت سرزندگی فضاها و پیاده‌راه‌های شهری، ارزیابی وضعیت فعلی پیاده‌راه علم‌الهدی با تکیه بر معیارها و شاخص‌های تعیین شده، ارائه راهبردهای مؤثر بر ارتقاء سرزندگی پیاده‌راه علم‌الهدی و رتبه‌بندی آن‌ها را دنبال می‌کند.

پیاده‌راه (خیابان پیاده) مفهومی است که از سال ۱۹۵۰ میلادی مطرح شد که برای رقابت با حومه‌های شهری، اقدام به کاهش بار ترافیک از خیابان‌های قدیمی مرکز شهر می‌نمود (Southworth, 2005: 163). از سوی دیگر پرداختن به مفهوم سرزندگی و حیات خیابان از اواخر دهه شصت به بعد در برنامه‌ریزی فیزیکی مورد توجه قرار گرفته‌اند (Aminzade & Daeenejad, 2002: 52). اولین بار واژه سرزندگی در ادبیات تخصصی طراحی شهری با انتشار اثر کلاسیک دانلد اپیلیارد^۱ در سال ۱۹۸۱ مطرح شد (Golkar, 2007: 68). در این راستا پژوهش‌های گوناگونی تا به امروز در زمینه سرزندگی فضاها و پیاده‌راه‌های شهری انجام شده است که در ادامه به برخی از مهم‌ترین آن‌ها اشاره می‌شود:

مطالعه هونگ و همکارانش در سال ۲۰۱۰ با موضوع پیمایش پیاده‌مداری در هنگ کنگ، به عنوان یک مطالعه جامع در راستای کمک به برنامه‌ریزان جهت آگاه شدن از شرایط پیاده‌روی در شهر و شناساندن کم و کاستی‌های مربوط به پیاده‌روها قابل ذکر است. این مطالعه نشان داد که تنها ۵۰ درصد مردم از وضعیت فعلی راضی بوده و افراد ناراضی، بهبود روشنایی خیابان‌ها، پاکیزگی،

1. Donald Appleyard

ایجاد سایه‌بان و عریض‌سازی پیاده‌روها، کاهش ترافیک و سرعت در خیابان‌ها را ضروری دانسته‌اند (Hung et al., 2010). جلال‌الدینی و اوکتای در سال ۲۰۱۲ مطالعه‌ای را در زمینه تجزیه و تحلیل اجتماعی - فضایی سرزندگی در خیابان‌های شهر قبرس انجام داده‌اند. در این مطالعه دو خیابان سالامیس و کیرنیا از مرکز شهر قبرس بر اساس مفهوم سرزندگی و از نظر عواملی همچون نوع استفاده، گروه‌های اجتماعی استفاده‌کننده، فعالیت‌ها و زمان وقوع فعالیت و زمان سرزنده خیابان در طول روز با هم مقایسه شده‌اند. نتایج نشان می‌دهد سرزندگی خیابان پالامیس بیشتر از کیرنیاست (Jalaladdini & Oktay, 2012: 664). سماواتی و همکاران در سال ۲۰۱۳ به بررسی نقش سرزندگی و زیست‌پذیری خیابان‌های شهری در ارتقای کیفیت پیاده‌محروری بلوارهای شهری می‌پردازند. در این تحقیق، سرزندگی خیابان بوعلی همدان با توجه به چهار بعد: دسترسی، علت مراجعه، رسیدگی شهرداری و تنوع استفاده کنندگان مورد بررسی قرار گرفته است (Samvati et al., 2013: 554). زرین و همکاران در سال ۲۰۱۵ در مقاله جنبه‌های فیزیکی و اجتماعی سرزندگی مطالعه موردی: خیابان سنتی و خیابان مدرن در تهران یک چارچوب نظری برای درک ارزش‌های اجتماعی و نقش فضاهای عمومی شهری در کیفیت زندگی شهری ارائه می‌کنند. سپس، عوامل مؤثر بر سرزندگی را در خیابان نارمک (خیابان سنتی) و گلستان (خیابان مدرن) تهران بررسی کرده و سطح سرزندگی را از طریق توزیع پرسش‌نامه و تحلیل داده‌ها با استفاده از روش تجزیه و تحلیل چندمتغیره و رگرسیون چند متغیره استاندارد می‌سنجند. نتایج نشان می‌دهد سرزندگی در هر دو خیابان در سطح متوسطی قرار دارد (Zarin et al, 2015). محمودی و همکاران در سال ۲۰۱۵ در پژوهشی با عنوان "خیابان‌های سرزنده: اثرات مشکلات فیزیکی بر کیفیت و سرزندگی خیابان‌های کوالالامپور" با هدف درک تأثیر ویژگی‌های فیزیکی بر سرزندگی خیابان‌های کوالالامپور برای پاسخ به سؤال که آیا کاهش کیفیت فیزیکی خیابان‌ها بر تنزل سرزندگی فضاهای شهری تأثیر می‌گذارد؟ درک افراد در مورد کیفیت فیزیکی خیابان‌های چندمنظوره را مورد بررسی قرار داده است. بر اساس مرور جامع ادبیات تحقیق چهارده ویژگی فیزیکی خیابان شناسایی و از طریق نظرسنجی‌ها، مشخصات فیزیکی هر مطالعه موردی ارزیابی و مشکلات فیزیکی شناسایی شد. علاوه بر این، درک استفاده‌کنندگان از مشکلات شناسایی شده و تأثیر آن‌ها بر سرزندگی مناطق مورد مطالعه بررسی شد. نتیجه نشان داد که مشکلات فیزیکی مانند سنگفرش نامناسب مسیر پیاده، خدمات عمومی ناکافی علاوه بر تراکم ترافیک، سبب کاهش سرزندگی خیابان‌ها می‌شود (Mahmoudi et al., 2015).

خستو و سعیدی رضوانی در سال ۱۳۸۹ در مقاله‌ای با عنوان "عوامل مؤثر بر سرزندگی فضاهای شهری" سرزندگی فضاهای شهری را با تکیه بر مرکز پیاده مورد بررسی قرار می‌دهند. هدف این تحقیق با توجه به اهمیت فعالیت خرید و نقش پیاده‌روی در کیفیت زندگی شهروندان، در قالب مفهومی تحت عنوان مرکز خرید پیاده، برقراری ارتباط مؤثر میان فعالیت خرید، ایمنی و سرزندگی در خیابان ستارخان تهران است. نتایج نشان می‌دهد که میان مرکز خرید پیاده و امنیت و ایمنی و سرزندگی فضای شهری رابطه معنی‌دار و مثبت وجود دارد (Khashtu & Saeedi Rezvani, 2010). دادپور در سال ۱۳۹۱ معیارهای سرزندگی فضاهای شهری (مطالعه موردی: بخشی از خیابان ولیعصر تهران) را مورد بررسی قرار داده است. در این مطالعه پس از تدقیق تعریف سرزندگی و شناسایی معیارهای مؤثر بر سرزندگی فضاهای شهری، دو بخش از خیابان ولیعصر تهران مورد بررسی قرار گرفته که بخشی از آن دارای سرزندگی و بخشی دیگر فاقد سرزندگی بوده است. در نهایت معیارهای سرزندگی خیابان‌های شهری در شهر تهران ارائه می‌گردد (Dadpour, 2012). فرازمنند و صحی‌زاده در سال ۱۳۹۲ در مقاله‌ای با عنوان "بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر سرزندگی از دیدگاه تعاملات اجتماعی در ارزیابی عملکرد فضاهای عمومی شهری (نمونه مطالعاتی: محدوده پارکینگ شهرداری کرمانشاه)" جنبه‌های مختلف سرزندگی اجتماعی در فضاهای عمومی را شناسایی و با کمک پرسش‌نامه و جدول سوات تحلیل کرده‌اند. نتایج نشان می‌دهد که محیط مورد بررسی کیفیت لازمه برای سرزندگی را ندارد (Farazmand & Sohizade, 2013). پوراحمد و همکاران در سال ۱۳۹۵ به تحلیل نقش پیاده‌راه‌های شهری در ارتقای سرزندگی فضاهای شهری مطالعه موردی: پیاده‌راه ۱۷ شهریور، تهران به روش توصیفی - تحلیلی به دنبال تحلیل نقش پیاده‌راه ۱۷ شهریور به منزله فضای عمومی در سرزندگی فضای شهری پرداخته‌اند. نتایج پرسش‌نامه با نرم افزار PLS تحلیل شد و نشان داد این پیاده‌راه با توجه به کارکرد و ساختار کنونی خود نتوانسته موجب سرزندگی محیط شود (Pourahmad et al, 2016). اکبرزاده و همکاران در سال ۱۳۹۵ به ارزیابی مطلوبیت پیاده‌راه علم الهدی شهر رشت در چهار بخش کاربری و فعالیت، آسایش و راحتی، زیست‌محیطی و کالبدی پرداخته‌اند. نتایج پژوهش انجام شده نشان داد که این پیاده‌راه از لحاظ شاخص‌هایی همچون طراحی جداره‌ها، محوطه

آرایی، فضای سبز، نورپردازی در شب و حفاظت از پیاده‌ها در مقابل تغییرات جوی، وضعیت بسیار نامناسبی دارد (Akbarzade (Moghaddam et al., 2016).

حال به بررسی چارچوب نظری تحقیق پرداخته می‌شود. لازم به ذکر است که پیاده‌راه‌ها قسمتی از فضاهای شهری هستند که به دلایل ویژه عمدتاً به خاطر دارا بودن برخی ظرفیت‌های 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. فلسفه وجودی این فضاهای شهری پیاده‌مدار را می‌توان 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 (Kashanijo, 2010: 56). در واقع در پیاده‌راه‌ها تمرکز بر نیازهای افراد پیاده می‌باشد. از سوی دیگر در برنامه‌ریزی مدرن، تمرکز بر نیازهای اتومبیل به جای نیازها و انتظارات عابران پیاده بوده است و در نتیجه، شهرها کیفیت‌های بسیاری را که در شهرهای قدیمی‌تر مورد استفاده بوده است، از دست داده‌اند. این امر تأثیر منفی بر روی کیفیت زندگی روزانه مردم در شهرها داشته است (Jalaladdini and Oktay, 2012: 665). بروز این مسائل، اهمیت وجود فضاهای پیاده را آشکار می‌سازد.

از بعد ارزش‌های کالبدی - کارکردی، محورهای پیاده از عوامل مهم جذب گردشگری داخلی و خارجی است. همچنین مکانی برای تبلور فرهنگ بومی و ملی که به دنبال خود ارتباط انسان با زمان، تداوم تاریخی، فرهنگ، سنت، هویت و خاطره را در پی دارد، تلقی می‌گردند. تشویق و ترویج پیاده‌روی، عامل مهم در کاهش میزان ترافیک و اثرات سوء ناشی از آن مانند اتلاف زمان و ارتباط نداشتن افراد در شهرها است. ایجاد فعالیت‌های متنوع و مبادلات تجاری، حس مشارکت، ایجاد امنیت با امکان برقراری ارتباط نزدیک افراد با هم، از دیگر مزایای خلق پیاده‌راه‌ها است، زیرا حضور عموم مردم و انجام فعالیت‌های مختلف، امکان نظارت دائمی افراد و جلوگیری از بروز ناهنجاری‌های اجتماعی را در پی خواهد داشت (Aultman, 2006: 15-17). از بعد زیست محیطی نیز کاهش استفاده از وسایل نقلیه شخصی، منجر به کاهش مصرف سوخت و کاهش آلودگی هوا خواهد شد (Wolch, 2005: 43). بر اساس مطالب ذکر شده، پیاده‌راه‌ها از ابعاد گوناگون حائز اهمیت هستند، از این رو بررسی وضعیت سرزندگی آن‌ها نیز مهم تلقی می‌گردد.

موضوع اصلی این پژوهش در رابطه با سرزندگی پیاده‌راه‌های شهری است. در این چارچوب می‌توان گفت سرزندگی یکی از مؤلفه‌های سازنده کیفیت کلی طراحی شهری یک محیط است (Golkar, 2006: 25). تعریف مفهومی سرزندگی در لغت‌نامه دهخدا، حالت و چگونگی سرزنده و با نشاط بودن معنی شده است. رابرت کوآن در دیکشنری شهرسازی، سرزندگی (livability) را "مناسب برای زندگی و فراهم‌کننده کیفیت زندگی مطلوب" تعریف می‌کند (Cowan, 2010: 363). از سوی دیگر با توجه به اصولی که هانری لئارد^۱ برای شهر سرزنده در کتاب سرزنده‌سازی شهرها، منتشر شده در سال ۱۹۹۷، ارائه داده است، تعریف عملیاتی سرزندگی به صورت زیر بیان می‌شود: امکان تماشای مردم و شنیدن صدای آن‌ها، امکان گرد هم آمدن غیررسمی مردم در عرصه‌های عمومی، تأیید و ارزش قائل‌شدن همه شهروندان برای یکدیگر و احترام به معرفت و آگاهی‌های تمام ساکنان (Dadpour, 2012: 35). سرزندگی با ابعاد اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و زیست‌محیطی توصیف می‌شود و تعریف آن در "کیفیت زندگی" تجلی می‌یابد (Timmer & Seymoat, 2005: 24).

درک یک فضای شهری، به تناسب جنس، سن، سطح و محل زندگی، سطح فرهنگ، نوع فعالیت و ... برای هر فرد، متفاوت است (Cullen, 2008: 435). تنوع فعالیت‌هایی که در یک مکان در ۲۴ ساعت روز، هفت روز هفته رخ می‌دهد، شاخصی از سرزندگی مکان است (Chapman, 2007: 149). جیکوبز^۲ چهار شرط اصلی را برای خلق تنوع بارور در خیابان‌ها و نواحی شهری و در نتیجه سرزندگی شهری بیان می‌نماید: ۱) محدوده ترجیحاً دارای بیش از دو کارکرد اصلی باشد. محدوده باید به افرادی که با برنامه‌های زمانی مختلف و به مقاصد مختلف از منازل خود بیرون می‌روند، درباره حضور سایر افراد اطمینان دهد. زیرا این افراد قادرند به طور مشترک از بسیاری از تسهیلات استفاده کنند. ۲) غالب بلوک‌ها کوتاه باشند. ۳) منطقه ترکیبی از ساختمان‌هایی با سن و شرایط متفاوت باشد. ۴) تراکم فشرده کافی مردم صرف نظر از علت حضورشان وجود داشته باشد. جیکوبز معتقد است که هیچ‌یک از این شرایط به تنهایی کافی نیستند. تمامی این چهار مورد در ترکیب با یکدیگر لازم هستند تا تنوع را به وجود آورند.

1 Henry Lennard

2 Jacobs

نبود هر یک از این چهار عامل سبب از بین رفتن توان ناحیه خواهد شد (Tybalzt, 2008: 34). لینچ (سرزندگی را یکی از هفت محور اصلی کیفیت یک شهر می‌داند. این هفت محور اصلی عبارت‌اند از: سرزندگی، معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار، کارایی و عدالت. وی سرزندگی را این‌گونه تعریف می‌کند: سرزندگی یعنی اینکه تا چه اندازه شکل شهر حامی عملکردهای حیاتی، نیازهای بیولوژیکی و توانایی‌های انسانی بوده و از همه مهم‌تر چگونه بقاء همه موجودات را ممکن می‌سازد. این یک معیار انسان محوری است (Lynch, 2005: 152).

زندگی بین ساختمان‌ها، تنها عبور و مرور پیاده‌ها یا فعالیت‌های تفریحی و اجتماعی نیست. زندگی بین ساختمان‌ها فعالیت‌های متعددی را در برمی‌گیرد که با یکدیگر ترکیب می‌شوند تا فضاهای عمومی شهرها و محله‌های مسکونی را معنی‌دار و جذاب کنند (Cremona & Tisdale, 2011: 241). یک مکان سرزنده جایی است که مردم آن را برای درنگ، ماندن و ملاقات انتخاب می‌کنند؛ به جای اینکه بخواهند سریع از آن عبور کنند (Dadpour, 2012: 35-36). دیدگاه سالزانو آذرباره یک شهر سرزنده با عنوان هفت هدف برای رسیدن به شهر سرزنده در سال ۱۹۹۷ منتشر شده، چنین است: هویت داشتن، وجود زندگی اجتماعی در شهر، خوشبختی و پیشرفت اجتماع و اشخاص و پایداری اکولوژیکی (Salzano, 1997: 5-11). حیات و زندگی فرد در میان جمع بودن است و آنچه به یک فضا زندگی می‌بخشد، مردم و حضور فعال و پرشور و نشاط آن‌ها در فضا است (Pakzad, 2003: 98). سرزندگی، انعطاف و ایمنی سه ویژگی اساسی و اصلی پیاده‌راه‌ها است (Pakzad, 2012: 271-289). از دید کرمونا^۱ مکان سرزنده مکانی است که عمده فعالیت‌های آن به خوبی صورت می‌پذیرد و در آن به کاربری‌های مکمل اجازه رشد و گسترش داده می‌شود (Carmona, 2007: 27). علاوه بر تمامی مطالب ذکر شده، ادراک مردم از فضای شهری در ارزیابی وضعیت سرزندگی فضا مؤثر است.

عموم مردم به عنوان داور نهایی برای ارزیابی فضای شهری در نظر گرفته می‌شوند. بنابراین، غیرممکن است که کیفیت و سرزندگی فضاهای شهری مثل خیابان بدون بهره‌گیری از درک کاربران در آن فضای شهری ارزیابی شود (Mahmoudi et al, 2015: 107). در این تحقیق، مدل مفهومی زیر که شامل معیارهای کاربری و فعالیت، کالبدی، دسترسی و ارتباطات و اقلیمی و زیست محیطی و زیست‌محیطی برای بررسی وضعیت سرزندگی پیاده‌راه‌های شهری است، در نظر گرفته می‌شود و برای ارزیابی این معیارها از استفاده کنندگان از این پیاده‌راه نظرخواهی می‌گردد.



شکل ۱. مدل مفهومی: معیارها و شاخص‌های سرزندگی فضای شهری

1Lynch

2Salzano

3Carmona

روش پژوهش

پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر روش، توصیفی-تحلیلی است. برای گردآوری اطلاعات از مطالعات میدانی و تکنیک پرسش‌نامه استفاده شده است. در این راستا و در گام اول پرسش‌نامه پژوهش بر اساس مدل مفهومی تحقیق طراحی شد. در گام دوم به بررسی روایی پرسش‌نامه طراحی شده اقدام شد. در این زمینه باید گفت اعتبار یا روایی پرسش‌نامه به این سؤال پاسخ می‌دهد که ابزار اندازه‌گیری تا چه حد خصیصه مورد نظر را می‌سنجد. بدون آگاهی از اعتبار ابزار اندازه‌گیری نمی‌توان به دقت داده‌های حاصل از آن اطمینان داشت. ابزار اندازه‌گیری ممکن است برای اندازه‌گیری یک خصیصه ویژه دارای اعتبار باشد، در حالی که برای سنجش همان خصیصه بر روی جامعه دیگر از هیچ‌گونه اعتباری برخوردار نباشد. در این پژوهش خصیصه مورد نظر سرزندگی پیاده راه علم الهدی است که برای تأیید روایی پرسش‌نامه از نظرات اساتید دانشگاهی و کارشناسان بخش اجرایی کلان‌شهر رشت استفاده شد که در این بررسی برخی از سؤال‌ها حذف و با سؤال‌های دیگری جایگزین شد.

در یک پژوهش برای تکمیل پرسش‌نامه‌ها باید به تعیین حجم جامعه آماری و اندازه نمونه اقدام کرد. در پژوهش حاضر جامعه آماری شامل افرادی است که در پیاده‌راه علم‌الهدی تردد دارند. می‌توان گفت آمار دقیقی در این زمینه وجود ندارد و در واقع جامعه آماری این تحقیق نامحدود است؛ زیرا مراجعه‌کنندگان به این پیاده‌راه شامل افراد از مناطق مختلف شهر رشت و حتی سایر شهرها و استان‌ها می‌باشند. به همین دلیل جامعه آماری این تحقیق را نمی‌توان به تعداد محدودی از جمعیت که در یک ناحیه مشخص از شهر سکونت دارند نسبت داد. فرمول کوکران یکی از معتبرترین روش‌ها برای تعیین اندازه نمونه است.

$$n = \frac{z^2 pq}{d^2} \quad (1)$$

که در این رابطه، Z مقدار متغیر نرمال با سطح اطمینان ۹۵ درصد برابر ۱/۹۶؛ p نسبت برخورداری از صفت مورد نظر و q برابر با $(1-p)$ ، نسبت عدم برخورداری از صفت مورد نظر می‌باشد که $p=q=0/5$ در نظر گرفته شده است و d که مقدار اشتباه مجاز (مقدار خطا) می‌باشد، ۰/۰۵ است. با توجه به فرمول کوکران زمانی که حجم جامعه آماری نامحدود باشد، حداکثر اندازه نمونه برابر با ۳۸۶ مورد می‌شود. لذا در این پژوهش نویسندگان اقدام به تکمیل ۴۰۰ پرسش‌نامه در محدوده پیاده راه علم‌الهدی کردند که در نهایت ۳۸۰ پرسش‌نامه بدون خطا جمع‌آوری و از نرم‌افزار SPSS به منظور آنالیز داده‌های پرسش‌نامه استفاده شد. در گام بعدی به بررسی پایایی پرسش‌نامه اقدام شد. در واقع میزان پایایی پرسش‌نامه سازگاری درونی سؤال‌های پرسش‌نامه را نشان می‌دهد. یکی از روش‌های معروف در زمینه بررسی پایایی پرسش‌نامه، محاسبه ضریب آلفای کرونباخ است. این ضریب مقداری بین صفر تا یک را شامل می‌شود. در صورتی ضریب مذکور از ۰/۷۰ بیشتر باشد می‌توان گفت پرسش‌نامه از پایایی بالایی برخوردار است. در پژوهش حاضر ضریب آلفای کرونباخ در نرم‌افزار SPSS محاسبه شده است. نتایج بررسی نشان می‌دهد که ضریب آلفا در پرسش‌نامه این تحقیق با ۱۶ شاخص برابر با ۰/۷۴ است که نشان از پایایی بالا دارد (جدول ۱)

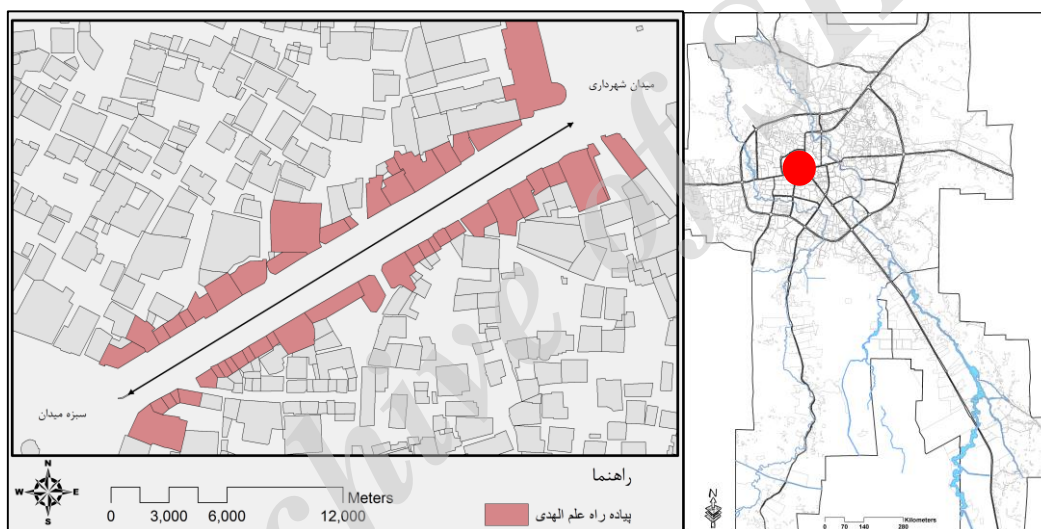
جدول ۱. بررسی ضریب آلفای کرونباخ

Cronbach's Alpha	N of Items
.740	16

پس از ورود اطلاعات در نرم‌افزار مذکور، با استفاده از تکنیک مقایسه میانگین‌ها به ارزیابی میزان رضایت‌مندی هر یک از شهروندان از شاخص‌های مورد بررسی اقدام شد. در واقع در این مرحله میانگین هر شاخص با حد متوسط رضایت‌مندی یعنی عدد ۳، مقایسه شد. سپس با تکنیک سوات نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید در راستای ارزیابی وضعیت سرزندگی پیاده‌راه علم‌الهدی بررسی شد و راهبردهای انطباقی، تدافعی، تهاجمی و اقتضایی ارائه گردید. سپس از ۲۰ کارشناس در حوزه شهرسازی به منظور اولویت‌بندی راهبردها نظرخواهی شد و در نهایت از تکنیک AHP به منظور امتیازدهی و رتبه‌بندی راهبردها استفاده گردید. در پایان برای راهبردهای تدوین شده، سیاست‌های اجرایی تنظیم شد.

محدوده مورد مطالعه

برای بررسی وضعیت سرزندگی پیاده‌راه‌های شهری، پیاده‌راه علم‌الهدی رشت به عنوان مطالعه موردی انتخاب شده است. این خیابان در اواخر اسفند سال ۱۳۹۱ سنگ‌فرش شده است. پیاده‌راه علم‌الهدی از جمله فضاهای شهری مهم در مرکز شهر رشت است که دو میدان مهم و پرتحرک شهر رشت (میدان شهدای ذهاب و سبزه‌میدان) را به هم متصل می‌سازد و خیابان‌های مهم و پررفت‌وآمد شهر در اطراف آن قرار دارد. طول این پیاده‌راه ۲۷۵ متر و عرض آن ۲۸/۴ متر می‌باشد که شامل دو پیاده‌روی شش و نیم متری است. این پیاده‌راه از اصلی‌ترین محورهای اقتصادی شهر رشت است که غالباً بوتیک‌ها و فروشگاه‌های کفش و لباس در آن متمرکز هستند و از این رو جمعیت زیادی را به سوی خود می‌کشاند. در واقع این محور به دلیل بهره‌مندی از جاذبه قوی تجاری و قرارگیری در مرکز شهر به پیاده‌راه تبدیل شده است. بر اساس مطالعات میدانی نگارندگان، غالب کاربری‌ها در این محور تجاری و خدماتی است و این محور تنها دارای سه کاربری فرهنگی شامل سینما سپیدرود، سینما میرزا کوچک و کتابخانه ملی می‌باشد. بنابراین می‌توان گفت پیاده‌راه علم‌الهدی بر اساس جاذبه‌های تجاری و خدماتی به یک محور پیاده تبدیل شده و بر اساس اصول پیاده‌محوری طراحی نشده است. از این رو، این مقاله به دنبال نظرسنجی از مردم در جهت ارزیابی وضعیت سرزندگی پیاده‌راه علم‌الهدی می‌باشد.



شکل ۲. موقعیت محدوده مورد مطالعه در شهر رشت

یافته‌ها و بحث

برای بررسی وضعیت سرزندگی پیاده‌راه علم‌الهدی، معیارها و شاخص‌های مطرح شده در مدل مفهومی بر اساس مطالعات، مشاهدات میدانی و نتایج حاصل از تحلیل ۳۸۰ پرسشنامه مورد سنجش و ارزیابی قرار می‌گیرند. اولین معیاری که در اینجا به بررسی نتایج آن پرداخته می‌شود، معیار کاربری و فعالیت است. در رابطه با این معیار، نتایج در جدول شماره ۲ ارائه شده است. مطابق با این جدول شاخص میزان استفاده مردم از پیاده‌راه با میانگین ۴/۵ در رتبه اول قرار دارد. همچنین شاخص فعال بودن جداره جلویی ساختمان‌های رو به پیاده‌راه با میانگین ۴ در رتبه دوم قرار دارد. در بین شاخص‌های کاربری و فعالیت، شاخص تنوع فعالیت‌های مردم در فضا با میانگین ۲/۸ کمترین رضایت را در بین پاسخ‌دهندگان داشته است. به طور کلی نمره میانگین برای معیار کاربری و فعالیت برابر با ۳/۶۴ برآورد شده است که نشان از سطح متوسط این معیار دارد.

جدول ۲. نتایج محاسبه نمره میانگین برای شاخص‌های کاربری و فعالیت

شاخص‌های کاربری و فعالیت	خیلی خوب	خوب	متوسط	ضعیف	خیلی ضعیف	میانگین	آماره آزمون	اختلاف
تنوع فعالیت‌های مردم در پیاده‌راه			✓			۲/۸	۳	-۰/۱۵
میزان استفاده مردم از پیاده‌راه	✓					۴/۵	۳	+۱/۵
فعال بودن جداره جلویی ساختمان‌های رو به پیاده‌راه		✓				۴	۳	+۱
اختلاط کاربری			✓			۳/۲	۳	+۰/۲۰
میانگین کلی = ۳/۶۴								

دومین معیار مورد بررسی، کالبدی است. در رابطه با این معیار، نتایج در جدول (۳) ارائه شده است. مطابق با این جدول شاخص نورپردازی و سطح امنیت با میانگین ۳/۵ در رتبه اول قرار دارد. لازم به ذکر است که منظور از خوانایی در این مطالعه وجود نشانه‌های شاخص در فضا است که نتایج حاصل از پرسش‌نامه نشان می‌دهد که شاخص خوانایی با میانگین ۳/۲ در رتبه دوم قرار دارد. در بین شاخص‌های کالبدی، شاخص میلمان شهری (در این تحقیق مطابق با شکل (۳) علاوه بر سایر میلمان‌ها، به بررسی تندیس‌ها نیز پرداخته شد) با میانگین ۲/۶ کمترین رضایت را در بین پاسخ‌دهندگان داشته است. به طور کلی نمره میانگین برای معیار کالبدی برابر با ۳/۱۱ برآورد شده است که بیانگر سطح متوسط این معیار است.



شکل ۳. تندیس‌های موجود در پیاده‌راه

جدول ۳. نتایج محاسبه نمره میانگین برای شاخص‌های کالبدی

معیارها	خیلی خوب	خوب	متوسط	ضعیف	خیلی ضعیف	میانگین	آماره آزمون	اختلاف
نورپردازی و سطح امنیت			✓			۳/۵	۳	+۰/۵
میلمان شهری (نشیمنگاه‌ها، مجسمه‌ها و فواره آب)			✓			۲/۶	۳	-۰/۳۸
خوانایی			✓			۳/۲	۳	+۰/۲
تنوع در کالبد (مصالح، قدمت و کیفیت)			✓			۳	۳	+۰
میانگین کلی = ۳/۱۱								

سومین معیاری که به بررسی آن پرداخته می‌شود، دسترسی و ارتباطات است. نتایج حاصل از داده‌ها در رابطه با این معیار در جدول (۴) ارائه شده است. شاخص موقعیت مکانی با میانگین ۴/۱ در رتبه اول قرار دارد. همچنین شاخص دسترسی به پارکینگ با میانگین ۳/۱ در رتبه دوم قرار دارد. در بین شاخص‌های دسترسی و ارتباطات، شاخص سهولت حرکت در معابر اطراف پیاده‌راه با میانگین ۲/۵ کمترین رضایت را در بین پاسخ‌دهندگان داشته است. به طور کلی نمره میانگین برای معیار دسترسی و ارتباطات برابر با ۳/۰۶ برآورد شده است که نشانگر سطح متوسط این معیار است.

جدول ۴. نتایج محاسبه نمره میانگین برای شاخص‌های دسترسی و ارتباطات

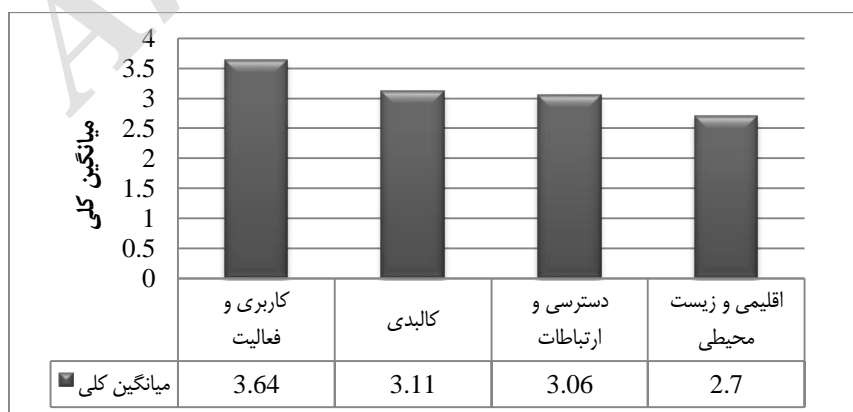
معیارها	خیلی خوب	خوب	متوسط	ضعیف	خیلی ضعیف	میانگین	آماره آزمون	اختلاف
دسترسی به گزینه‌های متنوع حمل‌ونقل در اطراف پیاده‌راه			✓			۲/۹	۳	-۰/۱
دسترسی به پارکینگ			✓			۳/۱	۳	+۰/۱
میزان پیوستگی حرکت پیاده			✓			۲/۷	۳	-۰/۳
سهولت حرکت در معابر اطراف پیاده‌راه			✓			۲/۵	۳	-۰/۵
موقعیت مکانی	✓					۴/۱	۳	+۱/۱
میانگین کلی = ۳/۰۶								

سپس به بررسی معیار اقلیمی و زیست‌محیطی پرداخته می‌شود. بر اساس جدول (۵) شاخص بهداشت محیطی با میانگین ۳/۱ در رتبه اول قرار دارد و همچنین در بین شاخص‌های اقلیمی و زیست‌محیطی، شاخص آسایش اقلیمی با میانگین ۲ کمترین رضایت را در بین پاسخ‌دهندگان داشته است. بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد که در ساعات آفتابی امکاناتی برای تعدیل گرمی هوا (سایبان مبلمان‌ها، سایبان مغازه‌ها، درختان سایه‌دار و...) در این پیاده‌راه وجود ندارد. از سوی دیگر مشاهده رفتار مردم در شرایط اقلیمی نامناسب نشان داده است که در آب‌وهوای نامناسب افراد با سرعت بیشتری از این پیاده‌راه عبور کرده و به مقصد خود در جایی دیگر می‌روند که این امر بیانگر آن است که این فضا متناسب با اقلیم این خطه طراحی نشده است. به طور کلی نمره میانگین برای معیار اقلیمی و زیست‌محیطی برابر با ۲/۷ است که نشان می‌دهد این معیار در پیاده‌راه علم‌الهدی در سطح متوسط قرار دارد.

جدول ۵. نتایج محاسبه نمره میانگین برای شاخص‌های اقلیمی و زیست‌محیطی

معیارها	خیلی خوب	خوب	متوسط	ضعیف	خیلی ضعیف	میانگین	آماره آزمون	اختلاف
بهداشت محیطی			✓			۳/۱	۳	+۰/۱
میزان پوشش گیاهی			✓			۳	۳	+۰/۰
آسایش اقلیمی			✓			۲	۳	-۱
میانگین کلی = ۴/۷								

حال به ارزیابی چهار معیار ذکر شده با توجه به میانگین کلی آن‌ها پرداخته می‌شود. مطابق شکل (۴) که میانگین کلی معیارهای مورد بررسی را با هم مقایسه می‌کند، معیار کاربری و فعالیت بیشترین میانگین و معیار اقلیمی و زیست‌محیطی کمترین میانگین را به خود اختصاص داده است. در واقع در بین چهار معیار از نظر کاربری و فعالیت، پیاده‌راه علم‌الهدی در بهترین وضعیت قرار دارد و معیار اقلیمی و زیست‌محیطی رتبه چهارم را در بین معیارها به خود اختصاص داده است. به بیانی دیگر شاخصی که کمترین میانگین کلی را به خود اختصاص داده، در اولویت برنامه‌ریزی برای افزایش سرزندگی قرار خواهد گرفت.



شکل ۴. مقایسه میانگین کلی معیارها

بر اساس نتایج حاصل از مطالعات میدانی که در قالب پرسش‌نامه، رفتارشناسی و عکاسی صورت گرفت، به بررسی وضعیت سرزندگی پیاده‌راه علم‌الهدی در قالب سوات پرداخته می‌شود. روش تجزیه و تحلیل SWOT، ابزاری بسیار کاربردی برای درک و تصمیم‌گیری مسائل شهری است که شامل قوت‌ها، ضعف‌ها، فرصت‌ها و تهدیدها است. همچنین ماتریس "سوات" امکان تدوین چهار راهبرد متفاوت را فراهم می‌آورد. راهبرد تدافعی کاهش ضعف‌های سیستم به منظور کاستن و خنثی‌سازی تهدیدات است و راهبرد انطباقی تلاش دارد تا با کاستن از ضعف‌ها بتواند حداکثر استفاده را از فرصت‌های موجود ببرد. همچنین هدف راهبرد اقتضایی به حداکثر رساندن نقاط قوت و به حداقل رساندن تهدیدات است و راهبرد تهاجمی قوت و فرصت‌ها را به حداکثر می‌رساند. لازم به ذکر است که مجموعه جدول سوات و راهبردهای منتج از آن در جدول (۶) ارائه می‌گردد.

جدول ۶. تحلیل سوات و ارائه راهبردها

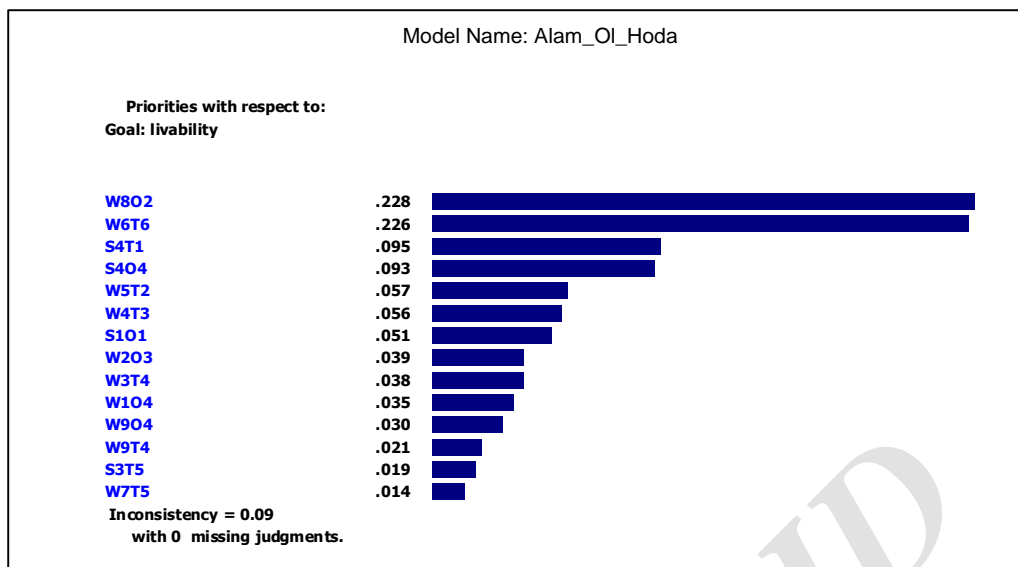
تهدید	فرصت	
<p>T1: امکان کاهش استفاده مردم از پیاده‌راه به علت تنوع کم فعالیت‌های مردم در فضا به ویژه برای رده‌های پایین سنی</p> <p>T2: نشانه نشدن تندیس‌های موجود در پیاده‌راه با مرور زمان در ذهن مردم و عدم ایجاد حس هویت</p> <p>T3: از بین رفتن هویت معماری سنتی گیلانی به علت عدم تبعیت بناهای جدیدالاحداث از معماری بومی</p> <p>T4: کاهش دعوت‌کنندگی فضا به علت اغتشاش بصری، کمبود تجهیزات شهری و ترافیک سنگین مسیرهای اطراف</p> <p>T5: خطر از بین رفتن گونه‌های گیاهی داخل باغچه به علت عبور افراد از روی آن‌ها</p>	<p>O1: امکان شاخص شدن برخی بناهای واجد ارزش و افزایش جاذبه توریستی با مرمت و نورپردازی متفاوت آن‌ها در شب</p> <p>O2: افزایش استفاده از فضا در شرایط نامناسب جوی با افزایش درختان سایه‌دار و ایجاد جلوخان برای مغازه‌ها</p> <p>O3: رونق بیشتر پیاده‌راه در ساعات خلوت با ساماندهی دست‌فروشان</p> <p>O4: سرزندگی بیشتر فضا با اختلاط کاربری بیشتر و ظرفیت بیشتر پارکینگ‌ها</p>	
<p>S3 T5: بهبود وضعیت پوشش گیاهی</p> <p>S4 T1: برنامه‌ریزی در راستای فعالیت‌های متنوع برای گروه‌های مختلف سنی</p>	<p>S1 O1: تقویت بناها و نشانه‌های شاخص</p> <p>S4 O4: تقویت فضاهای فرهنگی در راستای افزایش تعاملات اجتماعی شهروندان</p>	<p>S1: وجود چندین بنای واجد ارزش در محور و شاخص بودن آن‌ها نظیر کتابخانه و ساختمان شهرداری</p> <p>S2: داشتن موقعیت مرکزی</p> <p>S3: شرایط اقلیمی مناسب برای رشد پوشش گیاهی</p> <p>S4: استفاده نسبتاً بالای مردم از پیاده‌راه</p> <p>S5: فعال بودن جداره جلویی بدنه پیاده‌راه</p> <p>S6: نورپردازی خوب و سطح امنیت نسبتاً بالا</p>
<p>W3 T4: تدوین و اعمال ضوابط مربوط به تابلوهای تبلیغاتی</p> <p>W4 T3: اعمال ضوابط تبعیت نمای ابنیه جدیدالاحداث از معماری سنتی رشت</p> <p>W5 T2: طراحی تندیس‌های با هویت از سنت و فرهنگ اصیل گیلانی</p> <p>W6 T6: جانمایی مبلمان و تجهیزات شهری متناسب با اقلیم رشت و کاربری‌های مجاور آن</p> <p>W7 T5: افزایش پیوستگی حرکت پیاده</p> <p>W9 T4: تقویت حمل‌ونقل عمومی و ترویج پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری در مسیرهای دسترسی به پیاده‌راه</p>	<p>W1 O4: ایجاد فضاهای اقامتی در طبقه بالای بناهای پیاده‌راه و معابر اطراف</p> <p>W2 O3: ساماندهی حضور دست‌فروشان در پیاده‌راه</p> <p>W8 O2: تجهیز محیط بر اساس اقلیم رشت در راستای افزایش حضور افراد در فضا</p> <p>W9 O4: افزایش ظرفیت پارکینگ‌های موجود در حوالی پیاده‌راه</p>	<p>W1: تنوع کم کاربری‌ها</p> <p>W2: وجود دست‌فروش‌ها در برخی ساعات و سد معبر کردن آن‌ها</p> <p>W3: اغتشاشات بصری و عدم درک محیطی از سیمای فضا به علت نصب تابلوهای تبلیغاتی</p> <p>W4: تضاد شدید بین تناسبات، مصالح نما و ارتفاع بناها</p> <p>W5: نبود ارتباط معنایی بین مردم و تندیس‌های موجود در فضا</p> <p>W6: نقص و کمبود تجهیزات رفاهی</p> <p>W7: عدم پیوستگی حرکت پیاده و گاه‌آه عبور و مرور مردم از روی باغچه‌ها</p> <p>W8: عدم تناسب طراحی فضا با اقلیم رشت</p> <p>W9: ترافیک بالا، ظرفیت کم پارکینگ‌ها و ضعف در سیستم حمل‌ونقل عمومی در معابر اطراف</p>

بر اساس جدول (۶)، پیاده‌راه علم‌الهدی دارای نقاط قوت تأثیرگذاری نظیر وجود چندین بنای واجد ارزش تاریخی، فعال بودن جداره جلویی بدنه پیاده‌راه و داشتن موقعیت مرکزی می‌باشد، از سوی دیگر اغتشاشات بصری ناشی از نصب تابلوهای تبلیغاتی، تضاد شدید بین تناسبات، مصالح و ارتفاع ابنیه و کمبود تجهیزات رفاهی برخی از مهم‌ترین نقاط ضعف فضاست که خللی در وضعیت سرزندگی این پیاده‌راه می‌باشد. توجه به ابنیه واجد ارزش و برنامه‌ریزی برای آن‌ها، افزایش درختان سایه‌دار و ایجاد جلوخان برای مغازه‌ها و اختلاط کاربری بیشتر فرصت‌هایی برای سرزندگی فضا ایجاد می‌کنند و همچنین تنوع کم فعالیت‌های مردم در فضا به ویژه برای رده‌های سنی پایین، اغتشاشات بصری، کمبود تجهیزات رفاهی و ترافیک سنگین معابر اطراف تهدیدهایی در جهت کاهش سرزندگی فضاست. در نهایت بر اساس نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید راهبردهای تهاجمی، انطباقی، اقتضایی و تدافعی داده شده است. مطابق جدول (۷) این راهبردها با تکنیک AHP و پرسش از ۲۰ کارشناس حوزه شهرسازی امتیازدهی و رتبه‌بندی می‌شوند.

جدول ۷. امتیازدهی و رتبه‌بندی راهبردها با تکنیک AHP

رتبه	امتیاز	راهبرد	نوع
۷	۰/۰۵۱	تقویت بناها و نشانه‌های شاخص	تهاجمی
۴	۰/۰۹۳	تقویت فضاهای فرهنگی در راستای افزایش تعاملات اجتماعی شهروندان	
۱۰	۰/۰۳۵	بهبود و گسترش فضاهای اقامتی در ساختمان‌های موجود در پیاده‌راه	
۸	۰/۰۳۹	ساماندهی حضور درختان در پیاده‌راه	انطباقی
۱	۰/۲۲۸	تجهیز محیط بر اساس اقلیم رشت در راستای افزایش حضور افراد در فضا	
۱۱	۰/۰۳۰	افزایش ظرفیت پارکینگ‌های موجود در حوالی پیاده‌راه	
۱۳	۰/۰۱۹	بهبود وضعیت پوشش گیاهی	اقتضایی
۳	۰/۰۹۵	برنامه‌ریزی در راستای فعالیت‌های متنوع برای گروه‌های مختلف سنی	
۹	۰/۰۳۸	تدوین و اعمال ضوابط مربوط به تابلوهای تبلیغاتی	تدافعی
۶	۰/۰۵۶	اعمال ضوابط تبعیت نمای ابنیه جدید/احداث از معماری سنتی رشت	
۵	۰/۰۵۷	طراحی تندیس‌های باهویت از سنت و فرهنگ اصیل گیلانی	
۲	۰/۲۲۶	جانمایی مبلمان و تجهیزات شهری متناسب با اقلیم رشت و کاربری‌های مجاور آن	
۱۴	۰/۰۱۴	افزایش پیوستگی حرکت پیاده	
۱۲	۰/۰۲۱	تقویت حمل‌ونقل عمومی و ترویج پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری در مسیرهای دسترسی به پیاده‌راه	

همان‌طور که در جدول (۷) مشخص است، از میان ۱۴ راهبرد بیان شده، راهبرد "تجهیز محیط بر اساس اقلیم رشت در راستای افزایش حضور افراد در فضا" که جز راهبردهای انطباقی است، با بالاترین امتیاز، رتبه اول را به خود اختصاص داده است. در واقع این راهبرد در راستای ارتقاء وضعیت سرزندگی پیاده‌راه در اولویت اول قرار دارد، بعد از آن راهبرد "جانمایی مبلمان و تجهیزات شهری متناسب با اقلیم رشت و کاربری‌های مجاور آن" که جز راهبردهای تدافعی است، با امتیاز ۰/۲۲۶ رتبه دوم را دارد. همچنین راهبرد "بهبود وضعیت پوشش گیاهی" با امتیاز ۰/۰۱۹ رتبه سیزدهم را داشته و از دید کارشناسان این راهبرد در اولویت رسیدگی و اجرا نمی‌باشد. بعد از آن، راهبرد "افزایش پیوستگی حرکت پیاده" که از راهبردهای تدافعی می‌باشد، با امتیاز ۰/۰۱۴ رتبه چهاردهم (آخرین رتبه) را دارد. در واقع از دید کارشناسان این راهبرد تأثیر کمتری در میزان سرزندگی فضا دارد. شکل ۵ امتیاز راهبردها را به ترتیب اولویت نشان می‌دهد.



شکل ۵. رتبه‌بندی راهبردها بر اساس تکنیک AHP

برای ارتقاء سرزندگی پیاده‌راه علم‌الهدی رشت نیاز به تهیه برنامه‌ای جامع است. در این راستا بر اساس راهبردهای مستخرج از جدول سوات که بر مبنای نظر متخصصین شهری رتبه‌بندی شده‌اند، سیاست‌های اجرایی در زمینه تقویت سرزندگی پیاده‌راه ارائه می‌گردد:

جدول ۸. سیاست‌های اجرایی بر اساس راهبردهای رتبه‌بندی شده

اولویت راهبردها	سیاست‌های اجرایی
۱ W8O2: تجهیز محیط بر اساس اقلیم رشت در راستای افزایش حضور افراد در فضا	کاشت درختان سایه‌دار نظیر سرو، صنوبر و نارون در باغچه‌های شرقی-غربی نصب جلوخان برای تمامی مغازه‌ها ایجاد سایبان بر روی نشیمنگاه‌های موجود در سرتاسر پیاده‌راه نصب رواق‌های موقت در جداره‌های شرقی-غربی در پاییز و زمستان
۲ W6T6: جانمایی مبلمان و تجهیزات شهری متناسب با اقلیم رشت و کاربری‌های مجاور آن	جانمایی تجهیزات بهداشتی بیشتر نظیر سطل زباله در نزدیکی کاربری‌های پذیرایی به ویژه در ابتدای پیاده‌راه از سمت سبزه میدان جانمایی مبلمان شهری مقاوم در برابر باران و رطوبت در سرتاسر پیاده‌راه
۳ S4T1: برنامه‌ریزی در راستای فعالیت‌های متنوع برای گروه‌های مختلف سنی	نصب وسایل بازی (کم‌حجم) برای کودکان در قسمت مرکزی پیاده‌راه و نصب وسایل بازی سکه‌ای در نزدیکی ورودی مغازه‌های بزرگ نصب تلویزیون شهری در ابتدای پیاده‌راه از سمت سبزه میدان فراهم ساختن امکان رصد و تماشای آسمان، ماه و ستاره‌ها با ابزار نجوم در روز مشخصی از هفته در قسمت ورودی پیاده‌راه گسترش خدمات رستوران‌ها و کافه‌ها به داخل فضای پیاده‌راه
۴ S4O4: تقویت فضاهای فرهنگی در راستای افزایش تعاملات اجتماعی شهروندان	استقرار نمایشگاه‌های موقت متنوع نظیر نمایشگاه صنایع دستی و تابلوهای نقاشی برگزاری آیین‌های عبادی (شب‌های محرم، رمضان و قدر و ..) در روزهای میلاد و شهادت ائمه و اجرای جشن‌های ملی (جشن سال نو) اجرای تئاترهای خیابانی و اجرای موسیقی در سکویی مشخص در قسمت مرکزی پیاده‌راه به صورت هفتگی تغییر کاربری برخی از بناهای واجد ارزش نظیر طبقه بالای بنای پیتزا پدربزرگ به کاربری فرهنگی (موزه و ..)

ادامه جدول ۸.

اولویت راهبردها	سیاست‌های اجرایی
۵ W ₅ T ₂ : طراحی تندیس‌های باهویت از سنت و فرهنگ اصیل گیلانی	طراحی و نصب تندیس بزرگان و مشاهیر گیلانی نظیر آذر اندامی و محمد شمس لنگرودی در مسیر پیاده‌راه طراحی و نصب تندیس زنان و مردان زحمت کش گیلانی با لباس‌های محلی گیلان در مسیر پیاده‌راه
۶ W ₄ T ₃ : اعمال ضوابط تبعیت نمای ابنیه جدیدالاحداث از معماری سنتی رشت	مدون‌سازی ضوابط ویژه سیمای شهری و نمای ساختمان‌های پیاده‌راه هماهنگ با معماری سنتی رشت به منظور وحدت روبه تهیه و اجرای طرح هماهنگی فرم کالبدی ابنیه با بناهای واجد ارزش پیاده‌راه نظیر ساختمان شهرداری (بازطراحی نماهای ابنیه موجود در پیاده‌راه) نماسازی یا نقاشی دیواری به سبک معماری سنتی رشت روی بدنه بدون نماسازی ساختمان‌ها
۷ S ₁ O ₁ : تقویت بناها و نشانه‌های شاخص	نوسازی بدنه‌های شاخص و بافت فرسوده واجد ارزش تاریخی ساختمان پیتزا پدربزرگ و ساختمان مجاور مرکز خرید پاسارگاد نورپردازی منحصر به فرد ابنیه واجد ارزش تاریخی (کتابخانه ملی، ساختمان شهرداری، ساختمان پیتزا پدربزرگ و ساختمان مجاور مرکز خرید پاسارگاد) در شب
۸ W ₂ O ₃ : ساماندهی حضور دستفروشان در پیاده‌راه	در نظر گرفتن مکان‌هایی مشخص در بخش شرقی-غربی پیاده‌راه برای حضور دستفروشان نظیر بساط کردن دستفروشان روبه‌روی بانک‌های موجود در پیاده‌راه (صادرات، شهر، سپه) از پایان ساعت اداری تا نیمه‌های شب اعطای مجوز حضور دستفروشان در پیاده‌راه در بازه زمانی مشخص شناسنامه‌دار کردن دستفروشان پیاده‌راه و تعیین نوع کالاهای مجاز برای عرضه از سوی شهرداری
۹ W ₃ T ₄ : تدوین و اعمال ضوابط مربوط به تابلوهای تبلیغاتی	تعیین رنگ، جنس و ابعاد تابلوهای تبلیغاتی در راستای جلوگیری از اغتشاش بصری در نظر گرفتن مکان‌هایی مناسب برای نصب تابلوهای تبلیغاتی و محدودیت نصب آن‌ها
۱۰ W ₁ O ₄ : بهبود و گسترش فضاهای اقامتی در ساختمان‌های موجود در پیاده‌راه	اختصاص کاربری اقامتی در طبقه بالای ساختمان مجاور مرکز خرید پاسارگاد اعطای مجوز تغییر کاربری طبقه بالای تعدادی از بناهای موجود در خیابان‌های اطراف به هتل‌ها و مسافرخانه‌ها
۱۱ W ₉ O ₄ : افزایش ظرفیت پارکینگ‌های موجود در حوالی پیاده‌راه	اعطای مجوز طبقاتی کردن پارکینگ‌های مجاور پیاده‌راه از سوی شهرداری (پارکینگ‌های بیستون، سبزه‌میدان، شریعتی و امام خمینی) شبانه‌روزی کردن پارکینگ‌های مجاور پیاده‌راه (پارکینگ‌های بیستون، سبزه‌میدان، شریعتی و امام خمینی)
۱۲ W ₉ T ₄ : تقویت حمل‌ونقل عمومی و ترویج پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری در مسیرهای دسترسی به پیاده‌راه	تدقیق زمان‌بندی حرکت ایستگاه‌های اتوبوس مجاور پیاده‌راه افزایش سرویس‌دهی اتوبوس‌ها با توجه به میزان تقاضای استفاده‌کنندگان اختصاص مسیر عبور دوچرخه به عرض ۲/۵ متر و مسقف از سمت بیستون و لاکانی به طرف پیاده‌راه
۱۳ S ₃ T ₅ : بهبود وضعیت پوشش گیاهی	افزایش تراکم کاشت درختان در باغچه‌ها و کاشت درختان گیلانی نظیر درخت گلابی وحشی و خرمالوی وحشی کاشت درختچه‌های کاهنده آلودگی صوتی نظیر افاقیا، بلوط و چنار در باغچه‌های پیاده‌راه نصب حصارهای چوبی دورتادور باغچه‌ها برای حفاظت از گونه‌های گیاهی نصب شبکه پای درخت برای حفاظت از ریشه درختان
۱۴ W ₇ T ₅ : افزایش پیوستگی حرکت پیاده	اصلاح طرح هندسی باغچه‌های موجود در بخش شرقی-غربی پیاده‌راه به منظور بیشتر شدن دسترسی‌ها برای عبور و مرور راحت‌تر در عرض پیاده‌راه و افزایش پیوستگی حرکت

راهبردهایی که در راستای ارتقا سرزندگی پیاده‌راه علم‌الهدی از اهمیت بیشتری برخوردار هستند، طبعاً دارای سیاست‌های اجرایی مهم‌تری هستند، در واقع سیاست‌های اجرایی راهبردهای با امتیاز بالاتر، در تقویت سرزندگی پیاده‌راه نقش پررنگ‌تری خواهند داشت.

نتیجه‌گیری

با توجه به رشد فزاینده جمعیت در شهرها و پیامدهای منفی اجتماعی-اقتصادی، کالبدی و زیست‌محیطی، 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 عرصه‌ای برای حضور مردم باشد. در این تحقیق به بررسی وضعیت سرزندگی پیاده‌راه‌های شهری پرداخته شده است و پیاده‌راه علم‌الهدی در شهر رشت به عنوان مطالعه موردی بر اساس معیارهای کاربری و فعالیت، کالبدی، دسترسی و ارتباطات، اقلیمی و زیست‌محیطی مورد بررسی قرار می‌گیرد. در مقام مقایسه با پژوهش‌های پیشین می‌توان گفت، در مطالعات قبلی در حوزه سرزندگی، معیارهای مؤثر بر سرزندگی با توجه به محیط مورد بررسی شناسایی و با تکنیک معینی میزان سرزندگی در یک فضای شهری ارزیابی می‌شد. با این حال کمتر تحقیقی

وجود دارد که ارزیابی سطح سرزندگی پیاده‌راه را مورد توجه قرار دهد. اکثر مطالعات قبلی به بررسی میزان سرزندگی در یک خیابان یا مقایسه میزان سرزندگی دو خیابان پرداخته‌اند یا تنها نقش یک معیار و میزان تأثیر آن بر سرزندگی فضا را ارزیابی کرده‌اند، اما این تحقیق مؤلفه‌های مؤثر بر تقویت سرزندگی را منحصراً در مسیرهای پیاده شهری با مطالعه موردی پیاده‌راه علم‌الهدی شهر رشت به طور یکپارچه و جامع ارزیابی می‌کند. لازم به ذکر است که تحقیق‌های قبلی صرفاً به بررسی میزان سرزندگی فضای شهری بسنده کرده‌اند ولی این تحقیق پس از بررسی میزان سرزندگی و امتیازدهی معیارها، به ارائه راهبردها و اولویت‌دهی آن‌ها و سپس پیشنهاد سیاست‌های اجرایی پرداخته است.

در معیار کاربری و فعالیت، شاخص‌های تنوع فعالیت‌های مردم در پیاده‌راه و اختلاط کاربری به ترتیب با میانگین $2/8$ و $3/2$ در سطح متوسط ارزیابی شده‌اند، در واقع این دو شاخص نسبت به سایر شاخص‌های کاربری و فعالیت در اولویت برنامه‌ریزی باید قرار بگیرند. از سوی دیگر در معیار کالبدی، مبلمان شهری با میانگین $2/6$ در سطح ضعیفی قرار دارد و همچنین در معیار دسترسی و ارتباطات، میزان پیوستگی حرکت پیاده با میانگین $2/7$ و سهولت حرکت در معابر اطراف با میانگین $2/5$ در سطح ضعیف ارزیابی شده‌اند که نشان می‌دهد برنامه‌ریزی برای این شاخص‌ها در اولویت قرار دارد. برای معیار اقلیمی و زیست‌محیطی، آسایش اقلیمی در پیاده‌راه علم‌الهدی کمترین میانگین را به خود اختصاص داده است که نسبت به دو شاخص دیگر در این معیار در اولویت قرار دارد. به طور کلی در هر معیار، شاخص‌هایی که کمترین درصد میانگین را دارند، بیشترین لطمه را به وضعیت سرزندگی فضا وارد می‌کنند و در برنامه‌ریزی برای ارتقاء وضعیت سرزندگی پیاده‌راه در اولویت قرار دارند.

پیاده‌راه علم‌الهدی دارای نقاط قوت فراوانی نظیر وجود چندین بنای واجد ارزش تاریخی و داشتن موقعیت مرکزی می‌باشد، از سوی دیگر تضاد شدید بین تناسبات، مصالح و ارتفاع ابنیه و کمبود تجهیزات رفاهی برخی از مهم‌ترین نقاط ضعف فضا است. علاوه بر آن توجه به ابنیه واجد ارزش و برنامه‌ریزی برای آن‌ها، افزایش درختان سایه‌دار و ایجاد جلوخان برای مغازه‌ها از نقاط فرصت برای افزایش سرزندگی پیاده‌راه است و همچنین تنوع کم فعالیت‌های مردم در فضا به ویژه برای رده‌های سنی پایین، کمبود تجهیزات رفاهی و ترافیک سنگین معابر اطراف تهدیدهایی در جهت کاهش سرزندگی فضا است. در نهایت بر اساس نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید راهبردهای تهاجمی، انطباقی، اقتضایی و تدافعی داده شده و نظرات ۲۰ کارشناس به منظور امتیازدهی و رتبه‌بندی راهبردها با تکنیک AHP بررسی گردیده است که راهبردهای "تجهیز محیط بر اساس اقلیم رشت در راستای افزایش حضور افراد در فضا" و "جانمایی مبلمان و تجهیزات شهری متناسب با اقلیم رشت و کاربری‌های مجاور آن" به ترتیب رتبه‌های اول و دوم را کسب کرده‌اند. در واقع راهبردهایی که امتیاز بالاتری دارند، نسبت به راهبردهای با امتیاز کمتر در اولویت برنامه‌ریزی قرار خواهند گرفت چرا که تأثیر بیشتری در وضعیت سرزندگی پیاده‌راه علم‌الهدی از دید کارشناسان دارند و در نهایت راهبرد "افزایش پیوستگی حرکت پیاده" کمترین امتیاز را در تکنیک AHP به دست آورده است و از آخرین معیارهایی است که در میزان سرزندگی پیاده‌راه اثر چشم‌گیری دارد. در مرحله آخر بر اساس راهبردهای مستخرج از جدول سوات که بر مبنای نظر متخصصین شهری رتبه‌بندی شده‌اند، سیاست‌های اجرایی در زمینه تقویت سرزندگی پیاده‌راه ارائه گردید. لازم به ذکر است که سیاست‌های اجرایی راهبردهای با امتیاز بالاتر، در تقویت سرزندگی پیاده‌راه نقش پررنگ‌تری خواهند داشت.

References

- Akbarzade Moghaddam, A., Ahmadi, H., & Azade, R. (2016). Evaluating the Utility of Urban Walkways Based on Qualitative Components; Case Study: Alam-al-hoda Walkway in Rasht. *Research and Urban Planning Journal*, 7 (25), 125-140. (In Persian)
- Aminzade, B., & Daeenejad, F. (2002). Environmental considerations in the design and improvement of urban streets. *Fine arts Journal*, 11 (11), 50-61. (In Persian)
- Ashouri, A. (2010). Study of the role of walkway in city life. *Landscape Journal*, 2 (8), 44-47. (In Persian)
- Aultman-Hall, L., Roorda, M., & Baetz, B.W. (2006). Using GIS for evaluation of Neighborhood pedestrian accessibility. *Journal of Urban Planning and Development*, 123 (1), 10-17.
- Azade, R., Zare, M. (2013). Sustainable Environment and Challenge of the Urban Thermal Island, Emphasizing Sustainable Urban Approaches, First National Conference of Architecture and Sustainable Urban Spaces, Mashhad. (In Persian)

- Carmona, M., Heath, T., Oc, T. & Tiesdell, S. (2007). Public Places-Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design, *Architectural Press*.
- Chapman, D. (2007). *Creation of neighborhoods and places in the human environment*. translated by Shahrzad Faryadi & Manouchehr Tabibian, (2nd Ed.). Tehran: Tehran University Publication. (*In Persian*)
- Cowan, R. (2010). *The Dictionary of Urbanism*, translated by Yalda Belarak, (1th Ed). Tehran: Parham Naghsh Publication. (*In Persian*)
- Cremona, M., & Tisdale, S. (2011). *Reading urban design concepts*. translated by Kamran Zekavat & Farnaz Farshad, (1th Ed). Tehran: Azarakhsh Publication, first edition. (*In Persian*)
- Cullen, G. (2008). *Selection of urban landscape*. translated by Manouchehr Tabibian, Tehran: Tehran University Publication. (*In Persian*)
- Dadpour, S. (2012). Criteria for the vitality of urban spaces: Case Study: Part of Valiasr Street in Tehran. *Search in Urban Planning Journal*, 37 & 38, 34-40. (*In Persian*)
- Farazmand, R., & Sohizade, M. (2013). Study and analyzing the components affecting vitality from the point of view of social interaction in evaluating the performance of urban public spaces (case study: Parking Area of Kermanshah Municipality). *Haft Shahr: Journal of Environmental Studies*, 2 (6), 29-42. (*In Persian*)
- Golkar, K. (2006). Peace and vitality in the city with the help of urban design, *Shahrnegar Journal*, 7 (39), 24-28. (*In Persian*)
- Golkar, K. (2007). The concept of quality of vitality in urban design. *Soffe Journal*, 44, 66-75. (*In Persian*)
- Hung, W. T., Manandhar, A., & Ranasinghege, S. A. (2010). A Walkability Survey in Hong Kong. In *Conference paper delivered at The 12th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED) held in Hong Kong*.
- Jalaladdini, S., & Oktay, D. (2012). "Urban Public Spaces and Vitality: A Socio-Spatial Analysis in the Streets of Cypriot Towns. *Journal of Social and Behavioral Sciences*, 35, 664-674.
- Karimi Moshaver, M., & Negintaji, S. (2012). Walkway Design in Tehran (with emphasis on social needs), *Knowledge of the city Journal*, 123. (*In Persian*)
- Kashanijo, K. (2010). *Walkways, from design basics to functional features*, (1th Ed). Tehran: Azarakhsh Publication. (*In Persian*)
- Khastu, M., Saeedi Rezvani, N. (2010). Effective factors on the Vitality of Urban Spaces, Creating a lively urban space based on the concept of the pedestrian shopping mall. *City Identity Journal*, 4 (6), 63-74. (*In Persian*)
- Lynch, K. (2005). *A Theory of Good City Form*. translated by Hossein Bahraini, (3rd Ed). Tehran: Tehran University Publication. (*In Persian*)
- Mahmoudi, M., Ahmad, F., & Abbasi, B. (2015). Livable streets: The effects of physical problems on the quality and livability of Kuala Lumpur streets, *cities*, 43, 104-114.
- Moeini, M. (2006). Increasing walking capability, a step towards a more humane city, *Fine arts Journal*, 27 (27), 5-16. (*In Persian*)
- Pakzad, J. (2003). Qualitative criteria for place evaluation. *Abadi Journal*, 39, Tehran. (*In Persian*)
- Pakzad, J. (2012). *Design Guide for Urban Spaces in Iran*, (6th Ed). Tehran: Shahidi Publication, Department of Housing and Urban Development, Department of Urbanism and Architecture. (*In Persian*)
- Pourahmad, A., Zangane Shahraki, S., & Safaee Rine, M. (2016). Analysis of the role of urban walkways in promoting the vitality of urban spaces: Case Study: walkway of 17 Shahrivar in Tehran. *Geographical Research of Urban Planning Journal*, 4 (2), 175-195. (*In Persian*)
- Rafiean, M., & Seyfaee, M. (2005). Urban public space; review and qualitative assessment. *Fine Arts Journal*, 23 (23), 35-42. (*In Persian*)
- Salzano, E. (1997). Seven Aims for the Livable City. In Lennard, S. H., S von Ungern-Sternberg, H. L. Lennard, eds. Making Cities Livable. *International Making Cities Livable Conferences*. California, USA: Gondolier Press.

- Samvati, S., Nikookhooy, M., & Izadi, M. S. (2013). The role of vitality and viability of urban streets in enhancement the quality of pedestrian-oriented urban venues. *Journal of Basic and Applied Scientific Research*, 3 (7), 554-561.
- Sci, I.J. (2014). Factors affecting the vitality of streets in Downtown Johor Bahru City. *Indian Journal of Scientific Research*, 7 (1), 361-374.
- Shamsuddin, S., Hassan, N. R. A., & Bilyamin, S. F. I. (2012). Walkable environment in increasing the livability of a city. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 50, 167-178.
- Southworth, M. (2005). Reinventing Main Street: From Mall to Townscape Mall. *Journal of Urban Design*, 10 (2), 151-170.
- Timmer, V., & Seymoat, N. (2005). The Livable City-The World Urban Forum 2006. Vancouver Working Group Discussion Paper.
- Tybalzr, F. (2008). *Human-centered cities: Improving the public environment in big and small cities*. translated by HassanAli Laghaee & Firooze Jadali, (2nd Ed). Tehran: Tehran University Publication. (In Persian)
- Wolch, J., Wilson, J.P., & Fehrenbach, J. (2005). Parks and park funding in Los Angeles: an equity-mapping analysis. *Urban Geography*, 26 (1), 4-35.
- Zarin, S. Z., Niroomand, M., & Heidari, A. A. (2015). Physical and Social Aspects of Vitality Case Study: Traditional Street and Modern Street in Tehran. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 170, 659-668.

How to cite this article:

Ghorbanpour, M., Zali, N., Yourdkhani, M. and Azadeh, R. (2018). Evaluation of effective factors on strengthening the vitality of urban walkways (Case study: Alam-al-hoda walkway in Rasht). *Journal of Studies of Human Settlements Planning*, 13 (1), 105-123.

http://jshsp.iaurasht.ac.ir/article_540507_en.html

Evaluation of effective factors on strengthening the vitality of urban walkways (Case study: Alam-al-hoda walkway in Rasht)

Maryam Ghorbanpour*

M.A. Student, Urban planning, University of Guilan, Rasht, Iran

Nader Zali

Associate professor, Dep. of Urban Design, University of Guilan, Rasht, Iran

Mokhtar Yourdkhani

Assistant professor, Dep. Of Geography, University of Payam Noor, Tehran, Iran

Seyed reza Azadeh

Ph. D Candidate of Geography & Urban Planning, Faculty of Geographical Science and Planning, University of Isfahan, Isfahan, Iran

Received: 11/06/2017

Accepted: 16/04/2018

EXTENDED ABSTRACT

Introduction

Increasing population growth in urban areas and car dependency creates many negative socio-economic, physical and environmental impacts for cities, so cities today need many urban public spaces to reduce the negative impacts of population and building density. If urban spaces as a space accessible to everyone for social actions are not in a high quality, they will have undesirable impacts on the various aspects of urban life. The emergence of these issues reveals the importance of the existence of walkways and their vitality. On the other hand, more people's satisfaction from urban spaces leads to more use of these spaces and ultimately brings vitality.

Methodology

In this study, with the purpose of assessing the status of walkways' vitality and with the descriptive-analytical research, Alam-al-Hoda walkway of Rasht is evaluated. Questionnaire is designed based on the conceptual model and within the framework of Likert scale. Validity and reliability of the questionnaire is approved. In this regard, questionnaires have been asked out of 380 users of this space randomly. SPSS software is used to analyze the data of the questionnaire. Then, Strategies were presented with the help of the SWOT technique and 20 experts in the field of urban planning were interviewed to prioritize strategies with the help of the AHP technique. Finally, action plans are presented for each strategy.

Results and discussion

In order to assess the vitality of Alam_al_Hoda walkway, land use and activity, physical, access and connection and environmental and climatic criteria are evaluated based on the results of the questionnaire analysis. In the land use and activity Criterion, the index of people's use of pedestrian walking and the index of diversity of people's activities in the place have gained in order the first and the last rank. Also, in the physical criteria, the index of lighting and level of

* Corresponding Author:

Email: Maryam.ghorbanpour20@gmail.com

security ranked the first and the urban furniture index ranked the last. In the access and communication criterion, the location index and the index of movement fluency on the streets around the walkway have gained the first and the last rank in order. Also, in the climatic and environmental Criterion, the environmental health index ranked first and climatic comfort index had the lowest score. On the other hand, among the criteria, the criterion of land use and activity has the highest mean, and the climate and environmental index has the lowest average. Then, in the table of SWOT, the status of vitality of Alam_of_Hoda walkway is evaluated and strategies are presented. According to table 1, these strategies are ranked by the AHP technique.

Table1-Ranking strategies with the AHP technique

strategy	score	rank
Strengthening specified buildings and Signs	0.051	7
Strengthening cultural places in order to increase the social interactions of citizens	0.093	4
Creating living spaces on the top floor of the buildings in the walkway and Streets around	0.035	10
Organizing the pedlars in the walkway	0.039	8
equipping the place based on the climate of Rasht to increase the presence of people in the space	0.228	1
Increasing parking capacity around the walkways	0.030	11
Improving vegetation status	0.019	13
Planning for diverse activities for different age groups	0.095	3
Compilation and implementation of rules for billboards	0.038	9
Applying the criteria for new buildings' facade according to the traditional architecture of Rasht	0.056	6
Designing statues with identity of the Gilani's original tradition and culture	0.057	5
Locating urban furniture and equipment appropriate to the climate of Rasht and its adjacent land uses	0.0226	2
Increasing the continuity of the walkway	0.014	14
Improving public transport and promoting walking and cycling in the routes access to the walkway	0.021	12

Among the strategies, the strategy of "equipping the place based on the climate of Rasht to increase the presence of people in the space" is ranked first. In fact, this strategy is the first priority to promote the vitality of the walkway. The strategy of "Increasing the continuity of the walkway" has been rated the last rank. In fact, according to the experts, this strategy has a very little effect on the level of space vitality. Then, action plans for each strategy are presented.

Conclusion

Due to the increasing population growth in cities and the negative consequences, walkability should be taken into consideration. Formation of a walkable urban space is the first step. After the formation of these places, it is important to improve their quality and vitality. This research studies the viability of walkways and Alam-al-Hoda walkway of Rasht as the case study based on four criteria (land use and activity, physical, access and connection and environmental and climatic) is evaluated. In the land use and activity Criterion, the index of diversity of people's activities in the place, in the physical criteria, the urban furniture index, in the access and communication criterion, the index of movement fluency on the streets around the walkway and in the climatic and environmental Criterion, climatic comfort index have the lowest score.

Finally, strategies were presented based on the SWOT table and ranked by AHP technique. The strategy of "equipping the place based on the climate of Rasht to increase the presence of people in the space" is ranked first and the strategy of "Increasing the continuity of the walkway" is rated the last rank. In fact, strategies with higher privileges will prioritize to less privileged

strategies, because they have greater impacts on the vitality of the Alam-al-Hoda walkway from the viewpoint of experts. In the final stage, based on the strategies of the SWOT table, which are rated according to the opinion of the urban experts, action plans are ranked to enhance the vitality of the walkway. It should be noted that the action plans of higher-ranking strategies will play greater roles in strengthening the walkway vitality.

Key words: vitality, walkway, urban space, Alam-al-Hoda in Rasht

Archive of SID