

ارزیابی رضایتمندی شهروندان از کیفیت محیطی در فضاهای شهری (نمونه موردی: پیاده‌راه رشت)

سجاد دادفر^۱، حکمت امیری^۲

^۱ دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

^۲ استادیار گروه شهرسازی، دانشکده فنی و مهندسی، دانشگاه لرستان، لرستان، ایران.

چکیده

پیاده‌راه‌ها از جمله غالب‌ترین نمودهای بروز فضاهای عمومی در کالبد شهرها هستند که در بسیاری از کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه به دلیل تاثیر مستقیمی که بر افزایش کیفیت زندگی پیاده در شهر و افزایش رضایتمندی مردم از حضور در فضاهای شهری دارند، مورد توجه قرار گرفته‌اند. در این راستا شهرداری رشت با همکاری مهندسين مشاور بخش خصوصی و به تاسی از نمونه های موفق داخلی و خارجی، اقدام به پیاده‌راه سازی میدان شهرداری رشت که به عنوان نطفه اولیه و مرکزی شهر رشت شناخته شده و شامل بافت تاریخی ارزشمند و آثار معماری نفیس از دوران پهلوی و قاجار می‌باشد، نموده است. هدف پژوهش حاضر بررسی و ارزیابی میزان رضایت مردم از کیفیت‌های محیطی نظیر سرزندگی، پیاده‌مداری، ایمنی، امنیت اجتماعی، خوانایی و پایداری در قالب سه مؤلفه عملکردی، تجربی-زیبایی شناختی و زیست محیطی در بافت مرکزی شهر رشت، پس از اجرای پروژه پیاده‌راه سازی در غالب پروژه بازآفرینی می‌باشد. روش تحقیق از نوع توصیفی-تحلیلی بوده و سنجش داده‌های کمی از طریق نرم افزار SPSS انجام شده است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که بیشترین رضایتمندی مردم از کیفیت محیطی به ترتیب شامل مؤلفه‌های زیست محیطی، تجربی-زیبایی شناختی و عملکردی در پیاده‌راه رشت می‌باشد.

واژه‌های کلیدی: کیفیت محیطی، رضایتمندی، پیاده‌راه، فضاهای شهری، رشت.

۱- مقدمه

تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسبات عناصر شکل دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جابه جایی ها نیز بر اساس حرکت فرد پیاده بود (قریب، ۱۳۸۳)؛ یعنی عابر پیاده اندازه و فاصله ها را تعیین می کرد. این نوع جا به جایی، هزاران سال تجربه شده و در واقع، حرکت عابر پیاده، ساختار سکونتگاه ها را شکل می داده است. زیباترین مراکز قدیمی شهرهای متمدن نیز شاهدهی بر این مدعاست (کنف لاکر، ۱۳۸۷). با شروع انقلاب صنعتی و به دنبال آن حاکمیت تفکر مدرنیسم و به ویژه مطرح از نقش «شهر مناسب با اتومبیل شخصی» شدن تئوری و اهمیت فضاهای پیاده کاسته شد و به مرور فرد پیاده، جایگاه و اولویت خود را در فضای شهری از دست داد. از سوی دیگر، سیاستهای منطقه بندی و تفکیک عملکردها و کاربری های شهری در دوران شهرسازی مدرن، باعث از دست رفتن پویایی و حیات شهرها شد که حاصل آن وجود شهرهایی با تقسیم مناطق همگن، جدایی طبقات اجتماعی از یکدیگر و حذف فعالیت های متنوع از شهر بود که نتیجه ای جز از میان رفتن سرزندگی و حیات بخشهای مرکزی شهرها نداشت (عباس زادگان، ۱۳۸۳). این روند در بسیاری از شهرهای دنیا سبب بروز مسائل و مشکلات بی شمار و از آن میان، تضییع امکانات و منابع طبیعی، افول فعالیت های مراکز شهری، به ویژه مراکز سنتی، افزایش تعداد تصادفات شهری، انزوا گزینی انسان و به طور کلی، بیماریهای ناشی از ماشینیزم شد (محمد زاده، ۱۳۷۴).

به دنبال شکست شهرسازی مدرن و اهمیت یافتن مباحث توسعه انسانی و محیط زیست، انتقادات زیادی از سوی صاحب نظران مسائل شهری در مورد شهرسازی مدرن مطرح شد. لبه تیز انتقادات بیشتر متوجه کیفیات کالبدی- فضایی نامطلوب حاصل از نظام شهرسازی بود. از این رو، در تلاش برای یافتن راهکار مناسب برای طرح شهر مطلوب شهروندان در برابر اوضاع نابسامان شهرسازی مدرن، گرایشها و دیدگاههای جدیدی در عرصه شهرسازی جهان مطرح شده است که از آن با عنوان «جنبش پیاده گستری» یاد میشود (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹). ساخت پیاده راهها از جمله راهکارهای اساسی این جنبش در راستای ارتقاء کیفیت زندگی عمومی و همگانی شهرها می باشد. در واقع ساخت پیاده راه در شهرها موجب بهبود کیفیت محیطی برای آن ها شده است که پژوهش حاضر سعی در بررسی و کنکاش رضایتمندی مردم را دارد. در این راستا سوالات پژوهش که نگارندگان در صدد یافتن پاسخی منطقی و مستدل به آن ها هستند شامل موارد ذیل می باشد:

- آیا از دیدگاه مردم ایجاد پیاده راهها موجب بهبود کیفیت محیطی ارائه شده به کاربران محیطی فضاهای شهری خواهد شد یا نه؟
- پژوهش حاضر به دنبال پاسخگویی به این پرسش است که آیا پیاده راه سازی عرصه های عمومی شهری مانند شهرداری رشت نسبت به حال سواره، باعث ارتقاء رضایتمندی از کیفیت محیطی ارائه شده خواهد شد یا نه؟

۲- پیشینه پژوهش

فلئوری باهی و همکاران^۱ (۲۰۰۸) در تحقیقی به بررسی عوامل تأثیرگذار بر میزان رضایت از محیط پرداخته اند (فلئوری باهی و همکاران، ۲۰۰۸). در این تحقیق چهار دسته عوامل شامل تصور از محیط اجتماعی، دسترسی به خدمات، فضای سبز و روابط اجتماعی مورد سنجش قرار گرفتند. هر یک از این عوامل به شاخص هایی تقسیم شده است که وجود فضای سبز عمومی با ۰/۷۸۵، نوع مردمی که روزانه با آنها برخورد می شود ۰/۷۵۵، کیفیت فضای سبز محیط با ۰/۷۳۴، به ترتیب بیشترین همبستگی را با میزان رضایت از محیط داشته اند. بونز و همکاران^۲ (۱۹۹۱) در مطالعه ای عواملی را که بر میزان رضایت از محیط تأثیر منفی دارند از جمله تراکم اجتماعی (ازدحام و شلوغی) در یکی از محلات شهر رم بررسی کردند. استنباط ساکنان از مفهوم تراکم منوط به الف) الگوهای ارزیابی رضایتمندی از محیط در هر محله، ب) ویژگیهای فضایی - کالبدی مکان مورد مطالعه و ج) ویژگیهای اجتماعی - جمعیتی ساکنان می باشد (بونز و همکاران، ۱۹۹۱). در این تحقیق سه دسته عامل شامل تراکم فضایی - اجتماعی، امنیت اجتماعی / دوستداری محیط و تسهیلات اجتماعی مورد سنجش قرار گرفتند. رفیعیان و

^۱ Fleury-Bahi

^۲ Bonnes et al

خدائی (۱۳۸۸)، در مطالعه‌ای تحت عنوان "بررسی شاخص‌ها و معیارهای مؤثر بر رضایتمندی شهروندان از فضاهای عمومی شهری" نتیجه می‌گیرند که سه متغیر دسترسی به خدمات، امنیت اجتماعی و هویت مکانی از اثرگذارترین عوامل در رضایتمندی شهروندان از فضاهای عمومی شهری هستند. رنجبر و رئیس اسماعیلی (۱۳۸۹)، در پژوهشی با عنوان "سنجش کیفیت پیاده‌راه‌های شهری در ایران نمونه موردی پیاده‌راه صف (سپهسالار) تهران"، به این نتیجه می‌رسند که از ۱۱ مؤلفه اصلی سازنده کیفیت پیاده‌راه صف، ۷ مؤلفه تنوع، انعطاف‌پذیری، پاکیزگی، خوانایی، فرم و کالبدی، سرزندگی و هویت در رده کیفی خیلی کم و کم، ۳ مؤلفه کارایی، آسایش و تمایز و تشخیص در رده کیفی متوسط رو به پایین و ۲ مؤلفه دسترسی و نفوذپذیری در رده کیفی زیاد قرار می‌گیرند.

۳- فضاهای شهری

فضاهای شهری از دیر باز تاکنون به اشکال مختلف فرصت در کنار هم قرار گرفتن مردم در یک فضای مشترک را فراهم آورده اند. هر چند ویژگی‌های کمی و کیفی فضای باز شهری طی زمان و در اثر عوامل گوناگون چندی تغییر کرده است، اما همواره شهروندان و سایر استفاده‌کنندگان از شهر به چنین فضاهایی نیازمند بوده‌اند. امروزه علی‌رغم رواج پدیده‌های 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 ویژگی‌های روانی انسانهاست، مانند نیاز به ارتباط آگاهانه و متقابل با محیط مصنوع، نیاز به بیان ارتباط و ارائه اندیشه‌ها و افکار در فضای شهر و نیاز روانی به ایجاد مرکز در مجتمع زیستی که از این گونه‌اند. فضای باز شهری به مکانی اطلاق می‌شود که همه شهروندان بتوانند آزادانه از آن بهره‌برند و در ارتباط با یکدیگر قرار گیرند. (سلطانزاده، ۱۳۷۰).

تعریفی کالبدی از فضا در عرصه شهر، تعریفی بدون لحاظ نمودن معیارها زیبایی‌شناسی و جامعه‌شناسی از فضا را متبادر می‌کند، بدین ترتیب می‌توانیم «فضاهای بین ساختمان‌ها در شهرها و سایر مکان‌ها را فضای شهری قلمداد کنیم» (کریر، ۱۳۸۳)؛ اما فضا از دریچه تاریخ شهر تعریف دیگری دارد. فضای شهری «همراه با تاریخ یک ملت در ادوار مختلف به وجود می‌آید، شکل می‌گیرد و دگرگون می‌شود، این عنصر که فعالیت‌های مختلف فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی همواره در آن جریان داشته، همیشه با قلب تاریخ شهر می‌تپیده و سرگذشت شهر را رقم می‌زده است» (توسلی، ۱۳۸۶). همچنین بنا به تعریف دیگری «فضای شهری چیزی نیست جز فضای زندگی روزمره‌ی شهروندان که هرروز به صورت آگاهانه یا نا آگاهانه در طول راه، از منزل تا محل کار ادراک می‌شود» (پاکزاد، ۱۳۷۶).

بر پایه تبیین انسان‌شناسانه‌ای که هانری لوفور از فضا (به عنوان تولیدی اجتماعی) بدست می‌دهد، مکان حاضری که در آن زندگی می‌کنیم «از یک سو تجربه حافظه تاریخی ماست و از سوی دیگر تجربه زندگی روزمره ما» است (فکوھی، ۱۳۹۰). در واقع به زعم لوفور این مکان هم حاصل انباشت تجربه‌های گذشته و حافظه جمعی و هم حاصل زمان روزمرگی ما (زمان کار، فراغت و تردد) در محیط است. در این مکان و در روابط میان اشیاء، موجودات و فرایندهای آن است که پتانسیل‌های فضایی برای آینده شکل می‌گیرند. چنین امری نشان از واقعیت ثبات و دوام زندگی و پیوستگی میان گذشته، حال و آینده با تکیه بر موجودیت فضا دارد. هانا آرنٹ که به تعبیر علی مدنی پور تلاش دارد تا درکی جامع از قلمروی عمومی سیاسی و فضای عمومی کالبدی شهر ارائه دهد در این باره می‌نویسد: «موجودیت قلمرو عمومی و تبدیل جهان به مجموعه‌ای از اشیا که انسان‌ها را گرد هم می‌آورد و آن‌ها را به یکدیگر مرتبط می‌سازد وابسته به ثبات است. اگر جهان بخواهد دارای فضای عمومی باشد، نمی‌تواند برای فقط یک نسل و فقط برای آنانی که زنده‌اند برنامه‌ریزی کند بلکه باید فراتر از طول عمر انسان فانی رود». آرنٹ با ارائه این دیدگاه، به شیوه‌ای دیگر میان زندگی هر روزه انسان‌های کنونی در فضای عمومی شهری، تجربه تاریخی آن‌ها در این فضا و نیز آینده‌ای که در پیش است پیوند برقرار می‌کند (مدنی پور، ۱۳۸۷).

فضای شهری به عنوان عرصه تجمع انسان ها، فعالیت ها و رفتارها، در یک کلام رویدادهای مختلف عمل می نماید. رویداد هایی که در گذشته حادث شده و در خاطرات جمعی و فردی ثبت می شوند، وقایعی که در حال حاضر در زندگی روزمره شهروند نقش ایفا کرده و همچنین امیال و توقعاتی که از آن مکان برای بهبود زندگی جمعی اش تصور می کند. آنچه در دانش طراحی شهری برای فضای باز شهری ارزش می باشد نقش اجتماعی و تعاملی است که این فضا در زندگی جمعی شهروندان ایفا می کند (تصویر ۱). بررسی تاریخی شهر های مغرب زمین نیز شاهدهی بر این مدعاست. بر این ادعا. از دوران یونان باستان تا قرن بیستم، شهروند اروپایی مهمترین و مردمی ترین رویداد های جمعی خود را در میدان برگزار می کرد. واژه یونانی آگورا و رومی فوروم به معنای تجمع شهروندان بود. پلازا و انواع فضاهای مشابه در میان اقوام اروپایی، خواه انگلیسی، آلمانی یا فرانسوی و مانند این ها قلب تپنده شهر و محل گردهمایی و تعامل اجتماعی بود. در ایران سابقه فضاهای باز شهری به فضاهای باز وسیعی بر می گردد، که دارای محدوده ای محصور یا کمابیش معین بودند و در کنار راه ها یا در محل تقاطع آن ها قرار داشته و دارای کارکردی ارتباطی، اجتماعی، تجاری، ورزشی، نظامی یا ترکیبی از دو یا چند کارکرد مزبور بودند و میدان نامیده می شدند و نیز میدان های کوچک، بخصوص میدان های کوچک ارتباطی درون محله های مسکونی که میدانچه نام داشتند (سلطانزاده، ۱۳۷۰).



تصویر ۱. سرزندگی و حیات جمعی در پیاده‌راه رشت (www.memarnews.com).

۴- پیاده‌راه‌ها، جلوه‌ی متمایز بروز فضاهای شهری

پیاده‌راه‌ها 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. این فضاها، خیابان های محصور هستند که ترافیک سواره در آنها حذف شده و تسلط کامل با عابر پیاده است و از وسایط نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس دهی به زندگی جاری در معبر استفاده میشود. بنابراین، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است. این فضاها هم از نظر ارتباطی و هم به لحاظ کالبدی - فضایی از جایگاه ارزشمندی در ارتقا و بهبود کیفیت محیطی در مراکز شهری برخوردارند. این فضاها با توجه به ماهیتشان از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردارند و با جذب طیف وسیعی از گروههای اجتماعی به سوی

خود، حس همگرایی، تعامل و برخورد مستقیم شهروندان را با وجود بینشها، احساسها، خواسته ها و گرایشهای مختلف تقویت می‌نمایند (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹).



تصویر ۲. آب‌نمای موزیکال پیاده‌راه رشت.

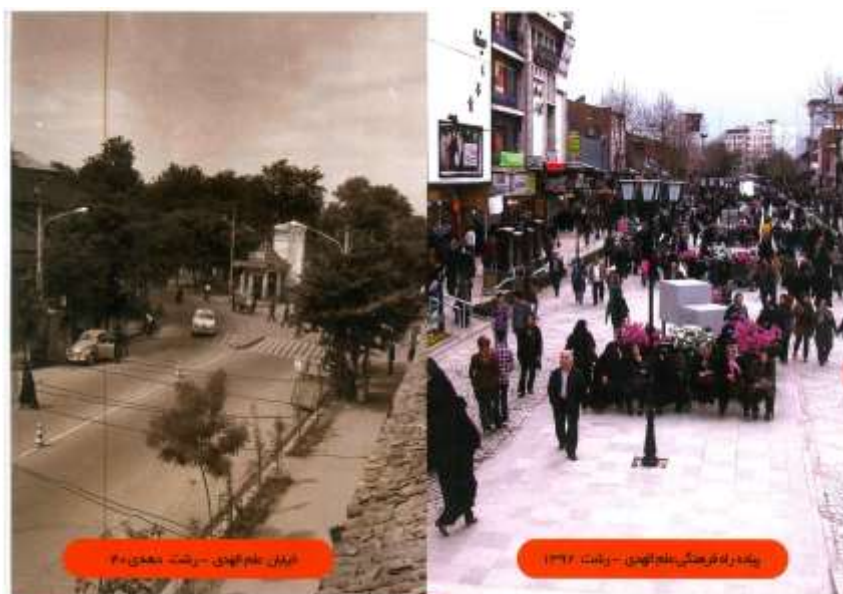
پیاده‌راه‌ها از جمله غالب‌ترین نمودهای بروز فضاهای عمومی در کالبد شهرها هستند و به سبب ساختار و ماهیت پیاده‌محور خود، همواره مورد توجه سازمان‌های دخیل در امور شهر نظیر شهرداری بوده‌اند. امروزه در جهان، فرهنگی جدید مبنی بر ارتقاء شأن و منزلت تصویر ذهنی از شهر شکل گرفته است زیرا اندیشمندان شهری معتقدند که حرکت پیاده طبیعی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در محیط است و هنوز هم مهم‌ترین امکان برای کشف جاذبه‌های نهفته در محیط است و چهره‌ی شهر بیشتر از طریق گام زدن در فضای شهری احساس می‌شود (پاکزاد، ۱۳۹۱).

پیشینه شکل‌گیری پیاده‌راه‌ها به شهر رم و زمان ژولیوس سزار بر میگردد. او مجبور شد به علت شلوغی و تراکم بیش از حد خیابان‌ها و برخوردهای مداوم سواره و پیاده، از عبور و مرور ارابه‌ها در داخل شهر در طول روز، به جزء ارابه‌های لازم برای کارهای ساختمانی و کالسکه‌های دولتی، ممانعت به عمل آورد (موریس، ۱۳۷۴)؛ اما آغاز توجه جدی به موضوع پیاده‌راه‌سازی به جریان بازسازی خرابی‌های شهرها طی جنگ جهانی دوم باز می‌گردد (نظریان و همکاران، ۱۳۹۱) و هنوز هم موضوع پیاده‌راه‌سازی محورهای اصلی شهر علاقه‌مندان زیادی دارد و دلیل آن هم دستاوردهایی است که این تغییر برای شهر به همراه می‌آورد. پیاده‌راه‌ها می‌توانند به عنوان جاذبه‌های توریستی به رونق یافتن صنعت گردشگری در منطقه کمک کنند و ارتقاء قابل توجهی از نظر افزایش سطح کیفیت زندگی، خصوصاً برای عابران پیاده در محیط‌های شهری به ارمغان بیاورند. 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 از استفاده می‌شوند (برامبیل و لونگو^۳، ۱۹۹۷). در این راستا شهر رشت نیز با بهره‌گیری از تجربیات کشورهای پیشرو در این زمینه اقدام به پیاده‌محور نمودن محدوده میانی و بافت مرکزی خود نموده است تا زمینه را برای تحقق اهدافی نظیر برندسازی شهری، توریست‌پذیری و ارتقاء کیفیت زندگی فضاهای شهری فراهم آورد.

³ Bramilla & Longo



تصویر ۳. روند تحول پیاده راه رشت (محدوده میدان شهرداری) (www.memarnews.com).



تصویر ۴. پیاده راه رشت (محور علم الهدی) قبل و بعد از پیاده راه شدن.

۵- کیفیت محیطی در پیاده‌راه‌ها

مبحث "کیفیت" در طراحی شهری، تواما از ابعاد "عملی" و "نظری" واجد اهمیتی قابل ملاحظه است. معنای لغوی واژه کیفیت" در فرهنگ زبان فارسی عمید، چگونگی، چونی، صفت و حالت چیزی عنوان گردیده است (عمید، ۱۳۶۳). فرهنگ انگلیسی آکسفورد نیز چهار معنا برای کیفیت ارائه می نماید: درجه خوبی و ارزشی چیزها، خوبی و کمال به مفهوم عام، صفات و خصوصیات و جنبه ویژه و علائم ممیزه. مفهوم چند پهلو و سرشت پیچیده مفهوم کیفیت و تلقی گوناگون افراد از آن باعث بروز نوعی پراکندگی و عدم انسجام در نقطه نظرات ارائه شده گردیده است (گلکار، ۱۳۷۸). مفهوم کیفیت به صورت ویژه زمانی در طراحی شهری مطرح شد که متخصصین مختلف نظریات هنجاری مختلفی در مورد کیفیت محیط شهری خوب را ارائه دادند. پاره ای از این نظریات شهودی بوده و پاره ای متکی بر پژوهش های سامان یافته بودند. با شروع قرن بیست و یکم دامنه مفهوم کیفیت به میزانی جایگاه خود را پیدا کرد که نهادها و موسسات مختلف با تکیه بر این موضوع به سنجش فضاهای عمومی شهری پرداختند. جستجو در میان نظریات ارائه شده از سوی متخصصین و نهادها در باب کیفیت طیف متنوعی از معیارها را در اختیار قرار می دهد. با این وجود مهمترین مواردی را که نزدیکی مفهومی بیشتری به موضوع پیاده راه دارند را می توان در جدول ۱ خلاصه کرد.

جدول ۱. کیفیت‌های محیطی مطرح شده از سوی صاحب نظران و نظریه پردازان شهری (مأخذ: نگارندگان).

مؤلفه‌های محیطی	کیفیت طراحی	نظریه پردازان
عملکردی	پیاده‌مداری	کلمن (۱۹۸۷)، تیبالدز (۱۹۹۲)، نلسن (۱۹۹۴)
	نفوذ پذیری	جیکوبز (۱۹۶۱)، بنتلی و همکاران (۱۹۸۵)، گودی (۱۹۹۳)، هاتن و هانتز (۱۹۹۴)، پانتز و کرمونا (۱۹۹۷)، راجرز (۱۹۹۹)
	دسترسی	لینچ (۱۹۸۱)، گرین (۱۹۹۲)، راجرز (۱۹۹۹)، PPS (2000)
	ایمنی	ساوت ورث (۱۹۸۹)، کرمونا (۲۰۰۳)، حبیبی (۱۳۸۰)، پاکزاد (۱۳۸۴)
	کارایی	لینچ (۱۹۸۱)، بنتلی و همکاران (۱۹۸۵)
	همه شمولی	جیکوبز و اپلیارد (۱۹۸۷)، ساوت ورث (۱۹۸۹)، کرمونا (۲۰۰۳)
	راحتی	کمیته مشورتی برنامه ریزی لندن (۱۹۹۳)، OPDM (2000)
	اختلاط	جیکوبز (۱۹۶۱)، نلسن (۱۹۹۴)، دپارتمان محیط، حمل و نقل و مناطق بریتانیا (۲۰۰۰)، کرمونا (۲۰۰۳)
	انعطاف پذیری	جیکوبز (۱۹۶۱)، بنتلی و همکاران (۱۹۸۵)، تیبالدز (۱۹۹۲)، گودی (۱۹۹۳)، هاتن و هانتز (۱۹۹۴)، حبیبی (۱۳۸۰)، پاکزاد (۱۳۸۴)،
	پاکیزگی	بنتلی و همکاران (۱۹۸۵)، ساوت ورث (۱۹۸۹)، کمیته مشورتی برنامه ریزی لندن (۱۹۹۳)، OPDM (2000)

سرزندگی	لینچ (۱۹۸۱)، جیکوبز و اپلیارد (۱۹۸۷)، کلمن (۱۹۸۷)، OPDM (2000)، گرین (۱۹۹۲)، گودی (۱۹۹۳)، حبیبی (۱۳۸۰)، پاکزاد (۱۳۸۴)	تجربی - زیبایی شناختی
حس مکان و تعیین فضایی	ساوت ورث (۱۹۸۹)، OPDM (2000)	
هویت‌مندی	ویولیچ (۱۹۸۳)، جیکوبز و اپلیارد (۱۹۸۷)، کمیته مشورتی برنامه ریزی لندن (۱۹۹۳)، دپارتمان محیط، حمل و نقل و مناطق بریتانیا (۲۰۰۰)	
امنیت اجتماعی	گرین (۱۹۹۲)، هاتن و هانتز (۱۹۹۴)، راجرز (۱۹۹۹)، کرمونا (۲۰۰۳)، حبیبی (۱۳۸۰)	
خوانایی	بنتلی و همکاران (۱۹۸۵)، تیبالدز (۱۹۹۲)، گودی (۱۹۹۳)، کمیته مشورتی برنامه ریزی لندن (۱۹۹۳)، پانتر و کرمونا (۱۹۹۷)، دپارتمان محیط، حمل و نقل و مناطق بریتانیا (۲۰۰۰)	
غناى حسی	بنتلی و همکاران (۱۹۸۵)، گودی (۱۹۹۳)	
مقیاس انسانی	پرنس چارلز (۱۹۸۹)، ساوت ورث (۱۹۸۹)، تیبالدز (۱۹۹۲)، هاتن و هانتز (۱۹۹۴)	
تعلق خاطر	ویولیچ (۱۹۸۳)	
تعاملات اجتماعی	ساوت ورث (۱۹۸۹)، PPS (2000)، جیکوبز و اپلیارد (۱۹۸۷)	
تنوع و گوناگونی	جیکوبز (۱۹۶۱)، بنتلی و همکاران (۱۹۸۵)، کلمن (۱۹۸۷)، گرین (۱۹۹۲)، نلسن (۱۹۹۴)، هاتن و هانتز (۱۹۹۴)	
پایداری	بنتلی و همکاران (۱۹۸۵)، پانتر و کرمونا (۱۹۹۷)، راجرز (۱۹۹۹)	زیست محیطی
طبیعت مندی	کلمن (۱۹۸۷)، کرمونا (۲۰۰۳)، حبیبی (۱۳۸۰)	
آلودگی صوتی و بصری	پانتر و کرمونا (۱۹۹۷)	
آسایش اقلیمی	تیبالدز (۱۹۹۲)، گرین (۱۹۹۲)، کمیته مشورتی برنامه ریزی لندن (۱۹۹۳)	

۶- روش تحقیق

روش تحقیقی که به وسیله آن به بررسی و تجزیه و تحلیل فرضیات و سوالات پژوهش پرداخته شده از نوع تحلیلی- توصیفی بوده است. فرآیند پژوهش بدین صورت بوده که در ابتدا از طریق مطالعات کتابخانه ای و انجام مصاحبه‌های باز با شهروندان و کاربران فضایی چهارچوب کلی و مفهومی پژوهش به دست آید. در مرحله بعد سعی شده از طریق طراحی پرسشنامه به

سنجش و بررسی رضایتمندی مردم از کیفیت محیطی محیطی که بعد از اجرای پروژه پیاده‌راه سازی در بافت میانی شهر رشت به وجود آمده پرداخته شود تا به یک جمع بندی در مورد رضایت یا عدم رضایت مردم از اجرای پروژه پیاده راه سازی رشت رسیده شود. جمع‌آوری داده‌های کمی از طریق پرسشنامه و در قالب سوالات واضح و بدون ابهام و به روش رو در رو البته به صورت مصاحبه بسته بوده است. پرسشنامه شامل ۵۶ گویه بوده و سیستم امتیازدهی افراد به سوالات، طیف پنج گانه لیکرت بوده است. جامعه‌ی آماری پژوهش، کاربران و استفاده‌کنندگان محدوده پیاده‌راه مرکزی شهرداری رشت بوده‌اند که سعی شده پراکنش مناسبی از نظر سن، جنسیت، تحصیلات و زمان ارائه پرسشنامه در انتخاب پاسخ‌دهندگان رعایت شود تا در حد امکان از وقوع یکنواختی و همگنی در پاسخ‌ها جلوگیری شود. همچنین با توجه به جامعه آماری پژوهش که شهروندان شهر رشت در نظر گرفته شده است و با توجه به فرمول کوکران، تعداد ۳۸۴ به طور تصادفی بین افراد حاضر در محیط توزیع گردیده است. در مرحله آخر جهت تجزیه و تحلیل داده‌های کمی استخراج شده از پرسشنامه، از نرم افزار SPSS و آزمون (t-Test) بهره برده شده است.



تصویر ۵. مدل مفهومی پژوهش (ماخذ: نگارندگان).

۷- معرفی محدوده مورد مطالعه

میدان شهرداری (شهدای سر پل ذهاب) به دلیل واقع شدن در هسته‌ی اولیه پیدایش شهر رشت، از اصلی‌ترین و مهم‌ترین فضاهای عمومی شهر رشت می‌باشد (مهندسين مشاور طرح و کاوش و پارسوماش (الف)، ۱۳۸۶). این مجموعه در اوایل دوره پهلوی توسط مهندسان آلمانی و با هدف متمرکز ساختن بخش‌های مختلف اداری شهر ساخته شده است و به همین دلیل عناصر معماری سازنده میدان از تلفیق عناصر معماری اروپا با معماری ایرانی خلق شده‌اند. البته هنوز هم عملکرد غالب میدان دولتی و اداری می‌باشد اما در محورهای چهار طرفه غلبه کاربری‌های تجاری، فرهنگی و خدماتی نمود بیشتر دارد (مهندسين مشاور طرح و کاوش و پارسوماش (ب)، ۱۳۸۶). محدوده مطالعاتی پژوهش حاضر، مجموعه پیاده‌محور میدان شهرداری رشت که شامل میدان شهرداری و چهار محور منتهی شده به آن یعنی از شمال خیابان سعدی، از جنوب خیابان امام خمینی (ره)، از شرق خیابان شریعتی و از غرب سبزه میدان می‌باشد (تصویر ۳) که در غالب پروژه بازآفرینی شهری، محورهای مذکور تبدیل به پیاده‌راه شدند. این مجموعه که به عنوان مرکز ثقل شهر، در منطقه دو شهر رشت و با طول تقریبی ۸۵۰ متر مربع و

مساحت تقریبی ۳۵ هزار متر مربع قرار گرفته است، شامل بافت واجد ارزش و دارای عناصر تاریخی نظیر برج ساعت و ساختمان شهرداری، کتابخانه ملی رشت، ساختمان پست و هتل اردیبهشت است و به واسطه همین موضوع در تاریخ ۲۶ آذر ۱۳۵۶ و با شماره ثبت ۱۵۱۶ به عنوان یکی از آثار ملی به ثبت رسیده است.



تصویر ۶. محدوده مجموعه پیاده راه شهرداری رشت و معابر منتهی به آن (ماخذ: نگارندگان).

۸- تجزیه و تحلیل یافته‌ها

با توجه به بازدیدهای میدانی و مصاحبه‌های باز صورت پذیرفته با کاربران محیطی پیاده راه رشت، به نظر می‌رسد که ایجاد پیاده راه به عنوان به عنوان تغییری مثبت و مطلوب بر شمرده می‌شود. در این راستا نگارندگان نیز به تأسی از این موضوع فرض پژوهش را اینگونه تعریف کرده‌اند:

به نظر می‌رسد که ایجاد پیاده راه تأثیر مستقیمی بر رضایتمندی مردم از کیفیت محیطی محدوده میانی و بافت مرکزی شهر رشت دارد.

جهت بررسی اثبات یا رد شدن فرض فوق از آزمون پارامتری (t-Test) با مقدار مورد آزمون ۳ استفاده می‌شود. علت انتخاب مقدار مورد آزمون ۳ به دلیل ارزیابی هر یک از گویه‌ها بر حسب طیف لیکرت می‌باشد. به عبارتی در طیف لیکرت مقدار امتیازات در دامنه‌ی اعداد ۱ تا ۵ جریان دارد و عدد ۳ بیانگر حد وسط مطلوبیت می‌باشد. به عبارتی در صورتی که میانگین این شاخص‌ها کمتر از عدد ۳ باشد وضعیت نامطلوب و در صورت بزرگتر بودن وضعیت مطلوب خواهد شد. در این تحقیق، فرض صفر و فرض مقابل به صورت زیر خواهد بود:

H_0H_0 : به نظر می‌رسد که ایجاد پیاده راه تأثیر مستقیمی بر رضایتمندی مردم از کیفیت محیطی محدوده میانی و بافت مرکزی شهر رشت ندارد.

H_1H_1 : به نظر می‌رسد که ایجاد پیاده راه تأثیر مستقیمی بر رضایتمندی مردم از کیفیت محیطی محدوده میانی و بافت مرکزی شهر رشت دارد.

$$H_0H_0: \mu < 3$$

$$H_1H_1: \mu \geq 3$$

جدول ۲. مولفه های رضایتمندی از پیاده راه رشت در آزمون t (ماخذ: نگارندگان).

مولفه ها	تعداد	میانگین	انحراف معیار	خطای معیار
عملکردی	۳۸۴	۳.۲۰۵۳	۰.۳۹۲۲۰	۰.۲۰۰۱
تجربی- زیبایی شناختی	۳۸۴	۳.۳۹۶۹	۰.۳۰۶۵۸	۰.۱۵۶۴
زیست محیطی	۳۸۴	۳.۴۵۱۶	۰.۴۴۴۱۴	۰.۲۲۶۶

در جدول بالا مقدار میانگین و انحراف معیار به همراه خطای معیار هر یک از عناصر محاسبه شده است. متغیر هایی که دارای میانگین بالاتر از عدد ۳ هستند از متغیر هایی با میانگین کمتر از ۳ تفکیک شده اند. در جدول بعدی نتایج حاصل از آزمون t مشاهده می شود.

جدول ۳. سنجش مولفه های رضایتمندی از پیاده راه رشت در آزمون t (ماخذ: نگارندگان).

	۳ = مقدار مورد آزمون					
	t	درجه آزادی	Sig. (2-tailed)	اختلاف میانگین	فاصله اطمینان ۹۵٪ برای اختلاف میانگین	
					کران پایین	کران بالا
عملکردی	۱۰.۲۵۹	۳۸۳	۰.۰۰۰	۰.۲۰۵۳۳	۰.۱۶۶۰	۰.۲۴۴۷
تجربی- زیبایی شناختی	۲۵.۳۶۶	۳۸۳	۰.۰۰۰	۰.۳۹۶۸۵	۰.۳۶۶۱	۰.۴۲۷۶
زیست محیطی	۱۹.۹۲۷	۳۸۳	۰.۰۰۰	۰.۴۵۱۶۴	۰.۴۰۷۱	۰.۴۹۶۲

۸-۱- مؤلفه عملکردی

با در نظر داشتن ضریب اطمینان ۹۵٪ و خطای ۵٪، مقدار آماره آزمون تی با درجه آزادی ۳۸۳، برابر ۱۰.۲۵۹ شده و اختلاف میانگین برای تفاضل میانگین نمونه و میانگین مورد آزمون (۳) برابر ۰.۲۰۵۳۳ بوده که نشانگر بیشتر بودن میانگین نمونه از مقدار مورد آزمون است و فواصل اطمینان برای این شاخص هم علامت می باشد و عدد ۰ را پوشش نداده اند و سطح معناداری آزمون برابر ۰.۰۰۰ شده است که کوچکتر از خطای ۵٪ می باشد، بنابراین نتیجه می گیریم که اختلاف مشاهده شده معنی دار و مثبت بودن اختلاف میانگین ها به وضعیت مطلوب این مولفه اشاره می نماید.

۸-۲- مؤلفه تجربی- زیبایی شناختی

با در نظر داشتن ضریب اطمینان ۹۵٪ و خطای ۵٪، مقدار آماره آزمون تی با درجه آزادی ۳۸۳، برابر ۲۵.۳۶۶ شده و اختلاف میانگین برای تفاضل میانگین نمونه و میانگین مورد آزمون (۳) برابر ۰.۳۹۶۸۵ بوده که نشانگر بیشتر بودن میانگین نمونه از مقدار مورد آزمون است و فواصل اطمینان برای این شاخص هم علامت می باشد و عدد ۰ را پوشش نداده اند و سطح معناداری

آزمون برابر ۰.۰۰۰ شده است که کوچکتر از خطای ۵٪ می باشد، بنابراین نتیجه می گیریم که اختلاف مشاهده شده معنی دار و مثبت بودن اختلاف میانگین ها به وضعیت مطلوب این مولفه اشاره می نماید.

۸-۳- مؤلفه زیست محیطی

با در نظر داشتن ضریب اطمینان ۹۵٪ و خطای ۵٪، مقدار آماره آزمون تی با درجه آزادی ۳۸۳، برابر ۱۹.۹۲۷ شده و اختلاف میانگین برای تفاضل میانگین نمونه و میانگین مورد آزمون (۳) برابر ۰.۴۵۱۶۴ بوده که نشانگر بیشتر بودن میانگین نمونه از مقدار مورد آزمون است و فواصل اطمینان برای این شاخص هم علامت می باشد و عدد ۰ را پوشش نداده اند و سطح معناداری آزمون برابر ۰.۰۰۰ شده است که کوچکتر از خطای ۵٪ می باشد، بنابراین نتیجه می گیریم که اختلاف مشاهده شده معنی دار و مثبت بودن اختلاف میانگین ها به وضعیت مطلوب این مولفه اشاره می نماید.

جدول ۴. شاخص رضایتمندی از پیاده راه در آزمون t (مأخذ: نگارندگان)

مؤلفه ها	تعداد	میانگین	انحراف معیار	خطای معیار
شاخص رضایتمندی از پیاده راه	۳۸۴	۳.۳۵۱۳	۰.۲۴۲۰۷	۰.۱۲۳۵

جدول ۵. آزمون t-test برای شاخص رضایتمندی از پیاده راه (مأخذ: نگارندگان)

	۳ = مقدار مورد آزمون					
	t	درجه آزادی	Sig. (2-tailed)	اختلاف میانگین	فاصله اطمینان ۹۵٪ برای اختلاف میانگین	
					کران بالا	کران پایین
شاخص رضایتمندی از پیاده راه	۲۸.۴۳۶	۳۸۳	۰.۰۰۰	۰.۳۵۱۲۷	۰.۳۲۷۰	۰.۳۷۵۶

با در نظر داشتن ضریب اطمینان ۹۵٪ و خطای ۵٪، مقدار آماره آزمون تی با درجه آزادی ۳۸۳، برابر ۲۸.۴۳۶ شده و اختلاف میانگین برای تفاضل میانگین نمونه و میانگین مورد آزمون (۳) برابر ۰.۳۵۱۲۷ بوده که نشانگر بیشتر بودن میانگین نمونه از مقدار مورد آزمون است و فواصل اطمینان برای این شاخص هم علامت می باشد و عدد ۰ را پوشش نداده اند و سطح معناداری آزمون برابر ۰.۰۰۰ شده است که کوچکتر از خطای ۵٪ می باشد، بنابراین نتیجه می گیریم که اختلاف مشاهده شده معنی دار و مثبت بودن اختلاف میانگین ها به وضعیت مطلوب این شاخص اشاره می نماید. بنابراین بر اساس توضیحات فوق فرضیه صفر پژوهش (یعنی عدم رضایت مردم از کیفیت محیطی پیاده راه رشت) رد و فرضیه محقق (یعنی رضایتمندی مردم از کیفیت محیطی پیاده راه رشت) تایید می گردد.

۹- نتیجه گیری

ضرورت بررسی رضایتمندی مردم، به عنوان صاحبان اصلی فضاهای شهری که سرزندگی و حیات آن وابسته به حضور و استفاده شده توسط مردم است، می تواند خط مشی مناسبی جهت اعمال اصلاحات و اتخاذ راهکارهای جدید از سوی صاحب نظران شهری و ارگان های ذی ربط جهت رفع نواقص موجود در راستای افزایش ضریب تاثیر گذاری پروژه های شهری و

استفاده حداکثری از پتانسیلهای بالقوه موجود در عرصه های عمومی شهر، جهت پیشبرد اهداف تعریف شده برای چنین فضاهایی بهره برد. در این راستا پژوهش حاضر ضمن دسته بندی کیفیت های محیطی به سه گروه عملکردی، تجربی-زیبایی شناختی و زیست محیطی، به بررسی میزان رضایتمندی مردم از این کیفیت در پیاده راه شهر رشت پرداخت. داده های کمی نشان می دهد که در مورد هر سه مؤلفه مذکور، اعداد به دست آمده از پرسشنامه ها از میانگین تعریف شده بالاتر بوده است. در واقع نتایج نشان دهنده رضایت نسبتاً بالای افراد از کیفیت محیطی در پیاده راه بافت میانی و مرکزی شهر رشت نسبت به گذشته که دسترسی سواره برای عموم آزاد بود، می باشد؛ بنابراین می توان نتیجه گیری کرد که ایجاد پیاده راه رشت اقدامی مؤثر و مثبت در راستای افزایش میزان رضایتمندی مردم از کیفیت محیطی در فضاهای عمومی شهر بوده است. همچنین پیشنهاد می گردد جهت تکمیل و تبیین مقاله حاضر، پژوهشی تطبیقی بین رضایتمندی مردم از کیفیت محیطی بافت مرکزی شهر رشت، قبل و بعد از احداث پیاده راه رشت صورت پذیرد.

منابع

۱. پاکزاد، جهانشاه. (۱۳۷۶). طراحی شهری چیست، مجله ی آبادی، شماره ۲۵، ص ۳۰-۳۶.
۲. پاکزاد، جهانشاه. (۱۳۹۱). راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، انتشارات شهیدی، تهران.
۳. توسلی، محمود. (۱۳۸۶). طراحی فضای شهری (فضاهای شهری و جایگاه آنها در زندگی و سیمای شهری)، انتشارات شهیدی، تهران.
۴. رنجبر، اسماعیل؛ رییس اسماعیلی، فاطمه. (۱۳۸۹). سنجش کیفیت پیاده راه های شهری در ایران نمونه موردی پیاده راه صف (سپهسالار تهران)، شماره ۴۲، ص ۸۳-۹۳.
۵. رفیعیان، مجتبی؛ خدائی، زهرا. (۱۳۸۸). بررسی شاخص ها و معیارهای مؤثر بر رضایتمندی شهروندان از فضاهای عمومی شهری، شماره ۵۳، ص ۲۲۷-۲۴۸.
۶. سلطانزاده، حسین. (۱۳۷۰). فضاهای شهری در بافت تاریخی ایران، دفتر پژوهش های فرهنگی، تهران.
۷. عباس زادگان، مصطفی. (۱۳۸۳). نگرش نهضت مدرن معماری، شهری به فضاهای شهری، مجله شهرداریها، شماره ۶۷، ص ۳۹-۴۵.
۸. عمید، حسن. (۱۳۶۳). فرهنگ فارسی عمید، انتشارات امیرکبیر، تهران.
۹. فکوهی، ناصر. (۱۳۹۰). انسان شناسی شهری، نشر نی، تهران.
۱۰. قربانی، رسول؛ جام کسری، محمد. (۱۳۸۹). جنبش پیاده گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده راه تربیت تبریز، شماره ۶، ص ۵۵-۷۲.
۱۱. قریب، فریدون. (۱۳۸۲). ضوابط ساماندهی و معیارهای طراحی شهری برای مبادی ورودی شهرها، مجله هنرهای زیبا، شماره ۱۵، ص ۴۴-۵۷.
۱۲. کریر، راب. (۱۳۸۳). فضای شهری، ترجمه خسرو هاشمی نژاد، نشر خاک، تهران.
۱۳. کنف لآخر، هرمان. (۱۳۸۱). اصول برنامه ریزی (طراحی) تردد پیاده و دوچرخه، ترجمه فریدون قریب، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
۱۴. گلکار، کوروش. (۱۳۷۸). کند و کاوی در تعریف طراحی شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، تهران.
۱۵. مدنی پور، علی. (۱۳۸۷). فضای عمومی و خصوصی شهر، انتشارات شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران.
۱۶. موریس، جیمز. (۱۳۷۴). تاریخ شکل شهر، ترجمه راضیه رضا زاده، انتشارات علم و صنعت، تهران.
۱۷. مهندسین مشاور طرح و کاوش و مهندسین مشاور پارسوماش (الف). (۱۳۸۶). طرح جامع شهر رشت، جلد پنجم، وزارت مسکن و شهرسازی.

۱۸. مهندسین مشاور طرح و کاوش و مهندسین مشاور پارسوماش (ب). (۱۳۸۶). طرح جامع شهر رشت، جلد هفتم، وزارت مسکن و شهرسازی.

۱۹. نظریان، اصغر؛ زال نژاد، کاوه؛ ایرانی، شهروز. (۱۳۹۲). مبلمان شهری مسائل و چالش‌ها، انتشارات پژوهشگران نشر دانشگاهی، تهران.

20. Bonnes, M., Bonaiuto, M., & Ercolani. A. P. (1991) Crowding and Residential Satisfaction in the Urban Environment: A Contextual Approach, Environment and Behavior, Vol.23, 531-552.
21. Bramilla.R & Longo.G. (1997). Pedestrian zones: A design guide, Columbia University.
22. Fluery-Bahi, G., Felonneau, M., & Marchand, D. (2008) Processes of Place Identification and Residential Satisfaction, Environment and Behavior, Vol 40, pp 669-682.
23. www.memarnews.com

Evaluation Satisfaction Citizens of Environmental Qualities in Urban Spaces (Case Study of Rasht Pedestrian Zone)

Sajjad Dadfar¹, Hekmat Amiri²

²Assistant Professor of Urban ¹Department of Art and Architecture, Payame Noor University (PNU), P.O. Box, 19395- 3697, Tehran, Iran
Planning, Faculty of Engineering and Engineering, Lorestan University, Lorestan, Iran

Abstract

Pedestrian ways are the most dominant emergence form of public spaces in urbans context that in many developed and under developed countries are taken into consideration because of their direct impact on pedestrian quality of life increase in city and increase of people's satisfaction from their presence in urban spaces. In this regard, Rasht municipality with cooperation of private sector consulting engineers and imitating successful domestic and foreign samples changed the Rasht municipality square (which is known as primary and central sprout of Rasht and contains valuable historical districts and exquisite architectural works from Qajar and Pahlavi era) to pedestrian way. This research aims to study and evaluate amount of people's satisfaction of peripheral qualities such as vivacity, walkability, safety, social security, legibility and sustainability in form of three components: functional, aesthetic-empirical and environmental in Rasht central district after enforcement of pedestrian way project in form of urban regeneration. Research method is descriptive-analytical and quantitative data assessment is done by SPSS. Research results show that the most people's satisfaction of peripheral qualities respectively contains environmental, aesthetic-empirical and functional in Rasht pedestrian way.

Keywords: Environmental Qualities, Satisfaction, Pedestrian Zone, Urban Spaces, Rasht.
