

# طراحی پیاده‌راه و تأثیر آن بر کیفیت زندگی در بافت تاریخی شهرها، مطالعه موردی پیاده‌راه تربیت تبریز

حسین کلانتری خلیل‌آباد \*

سعیده سلطان محمدلو \*\*

نازی سلطان محمدلو \*\*\*

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۱۰/۱۵ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۴/۵

## چکیده

کیفیت زندگی به‌عنوان مفهومی پیچیده در ارتباط با علوم مختلف، بسته به حوزه علمی مورد بحث، معانی متعددی دارد. امروزه کاربرد پیاده‌راه‌ها به‌ویژه در حفاظت از بافت‌های کهن شهری، جایگاه خود را در مباحث شهرسازی یافته و به‌عنوان ابزاری مفید در جهت حفظ فضاهای بافت شهری کهن و آشتی آن با فضاهای مدرن شهری و ساکنان آن استفاده می‌شود. فضایی که فرد در آن آزادانه بدون خطر تصادف با وسایل نقلیه حرکت می‌کند، مخصوص پیادگان است و برای ایجاد پیاده‌روی آسان، ضمن حفظ بافت تاریخی شهری خلق شده‌اند. توجه به عابران پیاده به‌عنوان عامل حیات‌بخش فضاهای شهری در طراحی این فضاها و مانعی بر متروک شدنشان ویژگی مشترک پیاده‌راه‌ها است. نمونه موردی مقاله، پیاده‌راه تربیت تبریز است که با روش توصیفی موردی تحت بررسی قرار گرفته است. ابتدا با استفاده از روش‌های کتابخانه‌ای اطلاعات جمع‌آوری شده، سپس از طریق روش میدانی، با مصاحبه و پرسشنامه، نظر عابران پرسیده شده است. در مرحله میدانی، جامعه آماری با استفاده از نرم‌افزار G Power با احتمال عدم برگشت‌پذیری برآورد شده است. شاخص‌های کیفیت زندگی مورد بررسی پرسشنامه شامل دیدگاه نظریه‌پردازان شهرسازی است که در مرحله کتابخانه‌ای بررسی شده و در دسته‌بندی‌های جزئی عناصری چون سرزندگی شهری، حفظ هویت شهری، حفظ امنیت و... را در بر می‌گیرد. در نتایج، شاخص‌ها در دو دسته کیفیت کالبدی و اجتماعی جمع‌بندی شدند که نشانگر بهبود کیفیت زندگی اجتماعی در تربیت پس از اجرای این فناوری نوین است. نتایج حاصل از کیفیت‌های کالبدی هرچند نشان‌دهنده اثرات سازنده بر کیفیت زندگی از نظر کالبدی پس از کاربرد پیاده‌راه است، ضعف‌هایی نیز در برخی از شاخص‌ها دیده می‌شود. در پایان با توجه به کیفیت زندگی حاصل شده در این نمونه، راه‌حلی در بستر کیفیت‌های کالبدی برای این پیاده‌راه پیشنهاد شده است تا با افزایش کیفیت زندگی در این بافت، ضمن حفظ ماندگاری حیات بافت، بتوان آن را به‌عنوان الگویی زنده در بافت‌های مشابه مطرح ساخت.

## کلیدواژه‌ها

پیاده‌راه، کیفیت زندگی شهری، بافت تاریخی، خیابان تربیت تبریز.

\* دانشیار جهاد دانشگاهی

\*\* کارشناس ارشد مرمت بنا و بافت‌های تاریخی، دانشگاه آزاد اسلامی اهر، نویسنده مسئول، s\_soltanmohammadlo@yahoo.com

\*\*\* کارشناس ارشد مرمت بنا و بافت‌های تاریخی، دانشگاه هنر تهران

## پرسش‌های پژوهش

۱. از نظر عابران پیاده، تغییرات ایجادشده در کیفیت زندگی مردم با ایجاد پیاده‌راه، چگونه ارزیابی می‌شود؟
۲. شاخص‌های مؤثر در کیفیت زندگی در پیاده‌راه تربیت کدام‌اند؟

### مقدمه

از آنجایی که کیفیت زندگی مفهومی میان‌رشته‌ای و پیچیده است، تعاریف متعددی از آن ارائه شده است. کیفیت زندگی شهری در باب معماری و شهرسازی مفهومی است که در این مقاله مورد بررسی قرار گرفته است. هدف از ارائه این تعریف، ایجاد معیاری برای سنجش کیفیت زندگی در بافت‌های شهری امروز و تأثیری است که پیاده‌راه‌سازی به‌عنوان یک ابزار حفظ بافت کهن شهری در آن دارد. فناوری پیاده‌راه به‌معنی فرایندی است که در آن فضای خیابان از خودروها و دیگر وسایل نقلیه پس گرفته شده و اقدامات مناسبی همچون سنگفرش خیابان، اضافه نمودن مبلمان و جزئیات دیگر انجام می‌شود (Hass- Khao, 1993, 21-26). این فرایند یکی از سیاست‌های محدودیت ترافیک است که کاهش اثرات زیان‌بار زیست‌محیطی در نتیجه خودرومحوری، افزایش ایمنی افراد پیاده، پس گرفتن فضاها برای فعالیت‌های پیاده و بهبود محیط شهری به‌عنوان مکانی برای زندگی را در پی خواهد داشت. این طرح برای اولین بار در شهرهای اروپایی از دهه میانی قرن بیستم به بعد برای حفظ مراکز تاریخی و در شهرهای آمریکا در قالب طراحی مجموعه‌های تجاری بزرگ و با عنوان مال‌ها به‌وجود آمد (Brambilla and Longo 1976 به نقل از Watson et al 2003, 11-67).

مسیرهای پیاده، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آن‌ها تسلط کامل با عابر پیاده است. مسیرهای فوق را می‌توان ابزاری برای فعالیت جمع دانست که کیفیت محیطی را بالا برده و سلامت اجتماعی را تقویت می‌کنند. یک پیاده‌راه اغلب شامل تجهیزاتی برای ارتباطات اجتماعی وسیع‌تر، گسترده‌تر و نزدیک‌تر است (پاکزاد ۱۳۸۶، ۲۷۹-۲۸۱). برخی مسیرها توسط نمایش اجناس، کافه‌های خیابانی و... جان گرفته و زنده به‌نظر می‌آیند. چنین مسیرهایی مقصد نیز هستند. مکان‌هایی هستند برای آمدن، ماندن و شرکت در زندگی شهری. به‌عبارت دیگر، مسیر تبدیل به اتاق شهری می‌شود، جایی نه فقط برای عبور، بلکه برای ماندن و متعلق بودن (کرمونا ۲۰۰۷، ۱۸۶). با توجه به رواج پیاده‌راه‌سازی‌ها در شهرهای تاریخی ایران، اجرای خیابان تربیت به‌عنوان یک نمونه زنده و قابل بررسی از این فناوری شهرسازی مدرن به‌شمار می‌رود. در این مقاله، تأثیر طراحی این پیاده‌راه و شیوه‌های متنوع به‌کارگرفته‌شده در آن به‌عنوان نمونه موردی بر کیفیت زندگی عابران بررسی شده است. روش بررسی به‌صورت مطالعه توصیفی-تحلیلی-موردی با استفاده از منابع کتابخانه‌ای-میدانی شامل کتاب، آرشیو میراث‌فرهنگی و حضور در محل برای عکاسی، تهیه پرسشنامه و برداشت میدانی بوده است. آنچه مقاله به دنبال آن است، میزان اثرات ایجاد پیاده‌راه تربیت بر کیفیت زندگی عابران است.

امروزه تعریف شاخص‌های تعیین کیفیت زندگی شهری از مطلوبیت بیشتری برخوردار است؛ زیرا مردم به‌جای متخصصان می‌گویند که چه زمان احساس خوشبختی می‌کنند. اساس روش بررسی مقاله حاضر هم بر اصل پرسش از خود مردم متکی است. پس از مطالعات کتابخانه‌ای، در مرحله میدانی براساس مطالعات انجام‌شده بخش میانی نظری، پرسشنامه‌ای برای بررسی متغیرهای نمونه موردی (پیاده‌راه تربیت تبریز) تنظیم شده تا براساس آن، کیفیت زندگی از دیدگاه عابران مورد بررسی قرار گیرد. در این بررسی، نظریات عابران به‌عنوان متغیر تحقیق با استفاده از مصاحبه و پرسشنامه مورد بررسی قرار گرفته‌اند. جامعه آماری به‌صورت تصادفی از بین عابران مختلف از ساعت ۱۶ تا شب انتخاب شده‌اند. از آن‌ها خواسته شده درخصوص سؤالات نظرسنجی با بله یا خیر پاسخ دهند و برای مقایسه کمی در مورد موضوع مورد نظر از یک تا ده امتیاز دهند. تعداد نمونه‌های جامعه آماری با استفاده از نرم‌افزار

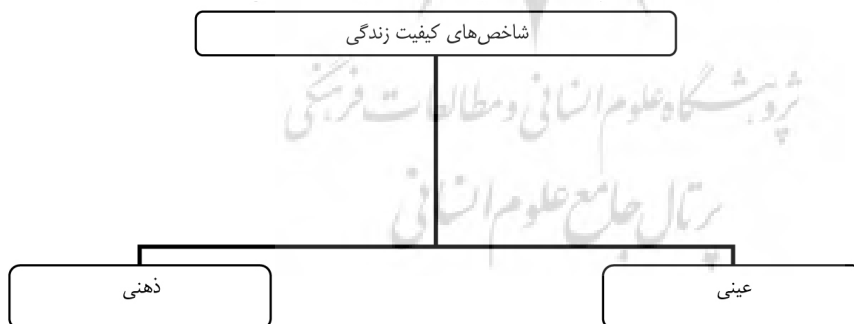
G Power با احتمال عدم برگشت پذیری ۱۵۰ برآورد شده است. بدین ترتیب تعداد ۲۵۰ پرسشنامه در پیاده‌راه تربیت پخش گردیده و نتایج زیر از تعداد ۱۸۰ نمونه بررسی شده به دست آمدند. پس از بررسی با استفاده فرمول معدل گیری، متوسط نظریات عابران در هر شاخص کیفیتی به دست آمد و نموداری براساس آن‌ها ترسیم گردید تا نتایج، تأثیر کیفیت زندگی ناشی از فناوری پیاده‌راه تربیت را نشان دهند.

## ۱. مفهوم کیفیت زندگی از نظر شهرسازی

کیفیت زندگی، مفهومی میان‌رشته‌ای و پیچیده بوده و دارای تعاریف متعددی است. از جمله تعاریفی که در باب معماری و شهرسازی در این باره ارائه شده، می‌توان چنین گفت: کیفیت زندگی شهری احتمالاً حس خوبی است و از ترکیب عوامل مرتبط با حس مکان یا هویت مکان از قبیل خوانایی، خاطر جمع و حس تعلق تاریخی تشکیل شده است (Profect & ET al 1992, 134-170). کیفیت زندگی مناسب‌ترین فرصت را برای مطالعه رابطه انسان و محیط زندگی‌اش در اختیار محققان قرار می‌دهد (Pacione 2003, 21). در برخی تحقیقات که به بعد ذهنی کیفیت زندگی پرداخته شده، رابطه مستقیمی بین تأمین نیازها و احساس بهزیستی و خوشبختی افراد وجود ندارد، چه بسا افرادی که در شرایط پایین‌تری از خدمات، تسهیلات و... نسبت به دیگران قرار دارند، اما احساس بهتری نسبت به زندگی خود دارند (Clark & Lee 2008, 45). منظور از کیفیت به‌عنوان شالوده و اساس مفهوم کیفیت زندگی شهری، خاصیت‌ها و ویژگی‌های اصلی یک چیز است (پاکزاد ۱۳۸۶، ۱۰۶). کیفیت زندگی مفهومی نامشخص است و معنی آن بستگی به بستر مورد استفاده دارد. برخلاف پدیده‌های طبیعی مانند دما، اقلیم، تعداد جمعیت، کیفیت زندگی مستقیماً قابل مشاهده و اندازه‌گیری با ملاک‌های پذیرفته‌شده عموم نیست، بلکه یک انتزاع فکری تمهیدشده است تا در نظر گرفتن چگونگی زندگی مردم را در چارچوب‌هایی تسهیل کند که در آن‌ها داور دربارۀ اینکه چه چیزی می‌تواند بهتر یا بدتر باشد مطرح می‌شود. بنابراین، مشابه با مفاهیمی مانند توسعه، رفاه و بهزیستی است (اسمیت ۱۳۸۱، ۱۶۰). نتایج به دست آمده در زمینه کیفیت زندگی شهری، مبین این موضوع است که اصطلاحات حاکم بر آن به صورت بسیار مشکلی تعریف پذیر بوده و نشان از عدم توافق در این موضوع دارد (Camanho 2010, 399). کیفیت زندگی، ادراک فرد از موقعیت خود در زندگی در زمینه‌های فرهنگی و سیستم‌های ارزش‌گذاری است که به اهداف، استانداردها و انتظارات بستگی دارد (سیف‌الدینی ۱۳۸۹، ۳۲۳). از نظر آمریکو و آراگونس، متغیر رضایت‌مندی مسکونی، ماهیتی دوگانه دارد: در بررسی‌های مربوط به کیفیت زندگی به‌عنوان متغیر وابسته و در تحلیل علت‌های رفتاری سوژه در سکونت‌گاه خود متغیر مستقل محسوب می‌شود. در این مورد رضایت‌مندی به پیشگویی رفتار می‌پردازد و در نتیجه، یک متغیر مستقل است. بنابراین رضایت‌مندی از محیط مسکونی معیاری برای سنجش کیفیت زندگی محسوب می‌شود (Amerigo & Aragonés Bonaiuto & Others 1997, 46-47). برای ساماندهی فضای شهر و بهبود کیفیت زندگی شهری در ابعاد مختلف محیط شهر، مطالعات متعددی انجام گرفته که از آن جمله می‌توان به مطالعات E.L.J et al Spinney در سال ۲۰۰۹ با موضوع حمل‌ونقل و کیفیت زندگی و بررسی‌های Preuss and Vemuri درباره کاربری زمین و کیفیت زندگی در سال ۲۰۰۴ و انواع مختلفی از مطالعات دیگری اشاره کرد که در حوزه کیفیت زندگی و ساماندهی محیط شهری انجام شده است. کیفیت عینی زندگی، شرایط بیرونی زندگی را نمایش می‌دهد (Das 2008, 298) کیفیت عینی زندگی با استفاده از شاخص‌های عینی که مرتبط با واقعیات قابل مشاهده و ملموس زندگی هستند، اندازه‌گیری می‌شود. این شاخص‌ها از داده‌های ثانویه مانند تراکم جمعیت، نرخ جرم، میزان تحصیلات، خصوصیات خانوار و... حاصل می‌شود (Foo 2000, 34). کیفیت زندگی در ابعاد ذهنی، ادارک و ارزیابی افراد را از وضعیت زندگی خود منعکس ساخته و با استفاده از شاخص‌های ذهنی اندازه‌گیری می‌شود. کیفیت ذهنی زندگی به روش‌های مختلفی قابل اندازه‌گیری است. در یکی از مهم‌ترین روش‌ها، کیفیت ذهنی زندگی می‌تواند میزان تجمعی از سطح رضایت در قلمروهای مختلف زندگی باشد. براساس این روش، زندگی به قلمروهای مختلفی تقسیم شده و ترکیب میزان رضایت حاصل از هر یک از قلمروها، کیفیت کلی زندگی را نشان می‌دهد. در روش دیگر، کیفیت ذهنی زندگی برحسب رضایت کلی افراد از زندگی و به‌عنوان

یک کل اندازه‌گیری می‌شود. در این روش، رضایت کلی از زندگی را می‌توان با استفاده از پاسخ شهودی یا منطقی ارزیابی کرد. در روش شهودی، افراد درباره زندگی خود به‌عنوان یک کل مورد سؤال قرار می‌گیرند، اما در روش منطقی، ابتدا افراد در مورد احساس خود از قلمروهای مختلف زندگی همچون مسکن، محیط طبیعی، امنیت، شغل، درآمد و... مورد سؤال قرار می‌گیرند و هنگامی که افراد به این سؤال‌ها پاسخ دادند، احساس آن‌ها در مورد زندگی به‌عنوان یک کل مورد سؤال قرار می‌گیرد. بنابراین آن‌ها می‌توانند پاسخ‌های منطقی با توجه به جنبه‌های مختلف زندگی ارائه دهند (Das 2008, 304). مطالعات کیفیت زندگی هر دو بعد ابعاد ذهنی و عینی را در بر می‌گیرد، هرچند مطالعات زیادی در راستای هر یک از ابعاد عینی و ذهنی به‌طور جداگانه انجام گرفته است؛ برای مثال در چارچوب ابعاد ذهنی، می‌توان از مطالعات فو در سال ۲۰۰۰ که از طیف لیکرت پنج‌تایی، از بسیار راضی تا بسیار ناراضی طبقه‌بندی شده و مطالعه بررتون و همکارانش در سال ۲۰۰۸ یاد کرد که از مقیاس هفت‌تایی لیکرت استفاده کرده‌اند. همچنین لی نیز معتقد است که برای سنجش کیفیت زندگی، می‌بایست از روشی استفاده کرد که مردم در رابطه با کیفیت زندگی خود نظر بدهند. آنچنان که چانگ نیز بر این باور است که ابعاد ذهنی کیفیت زندگی به مراتب از ابعاد عینی، در راستای برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری مناسب‌تر است؛ چراکه بازخوردهای قابل‌پذیرشی را فراهم می‌کند. ابعاد عینی کیفیت زندگی، نشان‌دهنده شرایط بیرونی زندگی، مانند آموزش، مسکن و مانند آن‌هاست. در این رابطه می‌توان به مطالعات لی و وانگ در سال ۲۰۰۷ و نیز آپاریش و همکارانش در سال ۲۰۰۸ اشاره کرد. در رابطه با داده‌های مستخرج از منابع دیگر می‌توان به وضعیت مسکن، درآمد، آموزش یا ویژگی‌های خانوار اشاره کرد. باید توجه داشت که کیفیت زندگی، به‌تنهایی و با استفاده از ابعاد عینی قابل سنجش و اندازه‌گیری نیست و می‌بایست با ابعاد ذهنی، به‌صورت ترکیبی اندازه‌گیری شود. پژوهشگران در اینکه این دو شاخص تا چه اندازه در رابطه با یکدیگر هستند نظر جامعی ندارند، اندازه‌گیری کیفیت زندگی با استفاده از دو بعد عینی و ذهنی، برای فهم کیفیت زندگی امری ضروری است. در برخی مطالعات گفته می‌شود که رابطه ضعیفی میان ابعاد عینی و ذهنی کیفیت زندگی وجود دارد. در هر حال با توجه به مطالعات انجام‌شده، به‌کارگیری ترکیبی شاخص‌های هر دو بعد عینی و ذهنی، در تعدیل خطاها نقش مؤثری دارند (نمودار ۱).

نمودار ۱: تقسیم‌بندی شاخص‌های زندگی



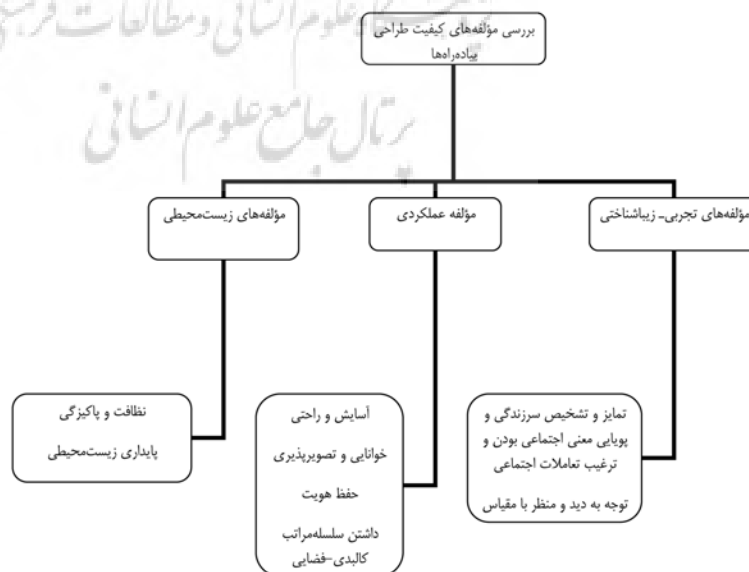
امروزه تعریف شاخص‌های ذهنی در تعیین کیفیت زندگی شهری از مطلوبیت بیشتری برخوردار است؛ زیرا به‌جای اینکه متخصصان بگویند مردم چه زمان احساس خوشبختی می‌کنند، خود مردم درباره آن اظهار نظر می‌کنند. می‌توان از خودشان پرسید که تا چه اندازه از زندگی خود راضی هستند. سنجش با این روش مشکل است و وقت و هزینه بیشتری نسبت به شاخص‌های عینی به خود اختصاص می‌دهند، اما نتایج حاصل از آن به واقعیت نزدیک‌تر است (لطفی ۱۳۸۸، ۷۵). به‌طور کلی سرزنده کردن یک مسیر یا یک فضای شهری، حضور مردم اعم از پیر و جوان، مرد و زن را به دنبال دارد. این حضور فعالیت‌هایی را در فضای شهری به همراه دارد که در کنار هم منجر به افزایش تعاملات اجتماعی بین شهروندان در این خیابان می‌گردد؛ برای مثال، وقتی کاربری‌های جاذب جمعیت مانند سینما یا مبلمان

مناسب در فضا جانمایی گردد، خود باعث حضور مردم و افزایش تعاملات اجتماعی می‌گردد (kalantari khalilabad, 2015, 60). در این تحقیق کیفیت اجتماعی و کالبدی شهر با توجه به دیدگاه‌های عابران مورد بررسی قرار می‌گیرد. برای این منظور با استفاده از دیدگاه‌های نظریه‌پردازان شهرسازی که در بخش قبلی بررسی شد، جدول (۱) برای بررسی کیفیت زندگی در محدوده مورد مطالعه تنظیم شد.

جدول ۱: بررسی کیفیت زندگی در محدوده مورد مطالعه

محقق	شاخص‌های کیفیت محیط
چین جاکوبز، ۱۹۶۱	ملحوظ داشتن فعالیت‌های مختلف، توجه به عنصر خیابان، نفوذپذیری بافت، اختلاط اجتماعی و انطباق‌پذیر بودن فضا
اپلیارد و اوکاموت، ۱۹۶۸	صدا، نور، گرد و غبار، میکرو اقلیم، تعامل اجتماعی
لانسنینگ و مارانز، ۱۹۶۹	باز بودن، راحتی، جذابیت، نگهداری، صدا و ارتباط با صاحبان مکان‌ها
سانوف و ساونی، ۱۹۷۲	ایمنی و آتش‌سوزی، امنیت، جمع‌آوری زباله، پیاده‌راه مناسب، ارتباط با مردم، پارکینگ
اپلیارد و لینتل، ۱۹۷۲	خطرات ترافیک، استرس، صدا و آلودگی، خلوت، ملاقات، شناسایی و دل‌بستگی
کارپ و همکاران، ۱۹۷۶	ایمنی، زیبایی، صدا، تحرک و دسترسی، آزار و اذیت
کوئین لینچ، ۱۹۸۱	دسترسی، سرزندگی، حس سازگاری، کنترل و نظارت، کارایی و عدالت
دوهال، ۱۹۸۴	بالا بودن بهداشت، قابلیت دسترسی مکان‌های بهداشتی، بالا بودن کیفیت زندگی، بالا بودن کیفیت محیط کالبدی، وجود روابط اجتماعی در حد معقول، وجود اقتصاد متنوع و خودکفا، تنوع فعالیت‌های فرهنگی، الگوی متناسب شهری
بنتلی و همکاران، ۱۹۸۵	سازگاری بصری، تنوع، نفوذپذیری، خوانایی، انعطاف‌پذیری، کارایی از نظر مصرف انرژی، پاکیزگی
آن جیکوبز و اپلیارد، ۱۹۸۷	سرزندگی، هویت، کنترل دسترسی، تخیل و شادی، اصالت و معنا، زندگی اجتماعی و همگانی، خوداتکایی شهری، محیطی برای همه
مایکل ساوت ورت، ۱۹۸۹	ساختار، خوانایی، فرم، حس مکان، هویت، دیدها و مناظر، مقیاس انسانی با پیاده
رومانا و همکاران، ۲۰۰۳	زباله، آلودگی آب، آلودگی هوا، شلوغی و ترافیک

نمودار ۲: مؤلفه‌های کیفیت طراحی



## ۲. پیاده‌راه

توجه جدی و عملی به ساماندهی حرکت پیاده و پیاده‌راه‌ها به حدود نیم قرن پیش برمی‌گردد. به طوری که اولین گذرهای پیاده در دهه ۱۹۵۰ در کشورهای آلمان، هلند و دانمارک جهت بازسازی شهرهای آسیب‌دیده در طول جنگ دوم جهانی و نوسازی مراکز تاریخی شهرها با هدف جداسازی معابر پیاده و سواره احداث شد و تا سال ۱۹۶۶، گذرها و مناطق ویژه تردد پیاده و مزایای ایجاد پیاده‌راه‌ها منحصر به چند شهر اروپایی می‌شد. تعداد بسیار اندکی هم در برخی از شهرهای آمریکا وجود داشت (مهندسان مشاور گذرراه ۱۳۷۵، ۲۲۰). در پی نزول کیفیت زندگی شهری در اروپا که در اواخر دهه پنجاه قرن بیستم شدت گرفت، توجه به مسئله حضور انسان و حرکت پیاده افزایش یافت. تفاهم بر اهمیت فضای پیاده در مقابل پیامدهای سرعت و ماشینیسم در فضای مدرن شهری، از ابتدای قرن بیستم و به موازات آن، تحول رویکردهای نظری در زمینه فضاهای مطلوب شهری، افکار عمومی را متوجه اصلاح و تعبیه کندراه‌های امن و قابل کنترل برای پیاده کرد. ضرورت توجه به نیازهای ادراکی پیاده، با تأثیر از اندیشمندانی چون بنیامین و زیمل که به مخاطب اثر اهمیت می‌دادند، منجر به ساختار شکنی در طرح‌های یک‌جانبه‌نگر و بزرگ‌مقیاس شهرسازان و معماران شد. به این ترتیب، موضوعات آسیب‌شناسی رفتاری، مقیاس‌های ادراکی و کیفیات خاطره‌ساز در نگاه شخص پیاده به حوزه‌های شهری و طراحی فضاهای عمومی وارد شدند (Thomas 2010, 63). در برخورد با این مسئله، چند روش کلی برای انجام اقدامات انتخاب شد، مجموعه این اقدامات یا شامل ایجاد محدوده‌های خاص (اغلب در مراکز شهرها) با حذف کامل تردد سواره یا شامل ایجاد محدودیت زمان و سرعت ترافیک سواره بوده است که به نام طرح‌های آرام‌سازی ترافیک شناخته می‌شوند (جدلی ۱۳۸۲، ۱۱۲). در شهرهای آمریکایی نیز، در قالب طراحی مجموعه‌های تجاری خطی تحت عنوان مال‌ها، مبحث توجه به ایجاد مسیرهای پیاده با نگاهی متفاوت با اروپا و شرق به اجرا درآمد (پروند ۱۳۷۲، ۹۰). در واقع مزایای ایجاد مسیرهای پیاده شامل موارد زیر است:

۱. اولویت حرکت پیاده به سواره؛ ۲. ادراک زمان؛ ۳. تسلاهی خاطر، ایجاد حس مکان، امنیت محیط، ایمنی عابرین پیاده و مقیاس انسانی، آرامش روحی و روانی حاصل از تدابیر کالبدی و تحکیم رابطه انسان و محیط؛ ۴. ملاحظات زیست‌محیطی، اقلیمی و پایداری؛ ۵. بهبود و افزایش برخوردهای اجتماعی؛ ۶. ایجاد فعالیت‌های متنوع و مبادلات تجاری؛ ۷. فرهنگ؛ ۸. ایجاد حس مشارکت (Andren 1999, 6).

فضاهای شهری پیاده پاسخی برای نیاز عالی انسان در شهر است. شهر تنها تراکم فیزیکی بناها و راه‌ها نیست، بلکه بستری است که موجب تعالی، کمال و تبلور مدنی جامعه است. بازتعریف نواحی و فضاهای شهری پیاده و ایجاد کیفیت در آن‌ها امکانی است برای پرکردن خلأ ناشی از مناسبات به اصطلاح مدرن که البته ملزم به برنامه‌ریزی است. از یک سو نواحی شهری، جاذبه‌های تاریخی و فرهنگی و طبیعی و اجتماعی بسیاری دارند که می‌تواند آن‌ها را به‌عنوان مقصد گردشگری و خاطره تعریف کند. مراکز تاریخی، روددره‌ها، باغ‌براه‌ها، مراکز خرید، اماکن مذهبی، محورهای ارزشمند فرهنگی و... از این دسته‌اند. از سوی دیگر دیدار دوستان، خرید، تفریح، بازدید از میراث فرهنگی و طبیعی، زیارت، حضور در مراسم اجتماعی و سفرهای روزانه، انگیزه‌های گوناگونی است که می‌توان با انطباق این دو بعد، یکی از زمینه‌های توسعه پایدار شهری را فراهم کرد. همچنین در کنار توجه به مسیرهای پیاده در درون بافت تاریخی، حریم‌گذاری و تعیین حریم درون بافت تاریخی و بناها، به‌معنای جلوگیری از خسارت و آسیب به آن‌هاست که با برنامه‌ریزی در طرح‌های حفاظتی برای تعیین سیرکولاسیون حرکتی در بناها و بافت‌ها می‌توان با به‌کارگیری تجهیزات مناسب با وضع موجود برای جلوگیری از آسیب، بیشترین استفاده را برد (عاشوری ۱۳۸۹، ۴۴). این فضاها هم از نظر ارتباطی و هم به لحاظ کالبدی-فضایی، از جایگاه ارزشمندی برخوردارند و با توجه به ماهیتشان، برای ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی، از اهمیت اساسی برخوردارند. باید راحت، بالارزش و سودمند باشد و آن‌ها قربانی حوادث نشوند. مردم ترجیح می‌دهند به جایی بروند که دیگر شهروندان حضور دارند (Hall & Portelield 2001, 128-131).



### ۳. شناخت عرصه مورد مطالعه

محدوده مورد مطالعه خیابان تربیت است که در محله‌ای به همین نام در بخش مرکزی و بافت قدیم شهر تبریز واقع شده است. ورودی خیابان از مرکز شهر در میدان ساعت و خیابان امام خمینی (پهلوی سابق) امکان‌پذیر است که اصلی‌ترین خیابان شهر به‌شمار می‌رود و در انتها به بازار قدیم تبریز منتهی می‌شود. ورودی اصلی خیابان تربیت، دروازه نوبر بوده که دروازه اصلی ورود کاروان‌ها و مسافران از مناطق شرقی ایران محسوب می‌شده و در انتهای خیابان، بازار کهن تبریز قرار داشته است. در واقع خیابان تربیت، پل ارتباطی ورودی شهر و بازار اصلی بوده است. خیابان تربیت که در بخش مرکزی محله تربیت قرار دارد، با فاصله حدودی ۱۳۱ متری جنوب شرقی محله تربیت (میدان ساعت) شروع شده و با طی مسیری حدود ۳۳۱ متر به طرف شمال با یک تغییر ملایم زاویه، تا شمال غربی محله تربیت ادامه مسیر داده و پس از طی مسافتی حدود ۱۵۱ متر توسط خیابان فردوسی قطع و به دو بخش تربیت بزرگ و کوچک (اصطلاح عامیانه) یا تربیت غربی و شرقی محدود می‌شود و در نهایت در شمال غربی محله تربیت، در کوچه‌ای به نام پستخانه خاتمه می‌یابد. از این رو خیابان تربیت را با طول حدودی ۴۸۱ متر شرقی و ۲۷۱ متری غربی و در بخش میانی محله مشاهده خواهیم کرد (تصویر ۱). در فاصله سال‌های ۱۳۰۷ تا ۱۳۱۰ طبق برنامه‌ای از جانب محمدعلی تربیت، شهردار وقت تبریز حدفاصل دروازه نوبر و دیگ‌باشی تعریض گردید و خیابانی جدید به نام خیابان تربیت ایجاد شد (تصاویر ۲ و ۳) (زمانی ۱۳۸۷، ۷۹).



تصویر ۱: جانمایی محدوده محور تربیت و خیابان‌کنشی‌های معاصر بر روی تصویر هوایی سال ۱۳۳۵ (اسمعیلی سنگری ۱۳۹۳، ۴۴)



تصاویر ۲ و ۳: پیاده گذر تربیت در زمان احداث (جدیدالاسلام ۱۳۸۶، ۶۵)

محلۀ تربیت از چند نظر حائز اهمیت است. خیابان تربیت که از قطب‌های تجاری و فرهنگی تبریز محسوب می‌شود، در داخل مجموعه قرار دارد و از طرف دیگر قطب‌های باارزش تاریخی آن را احاطه کرده‌اند. مجموعه ارگ علیشاه که از ابنیه کهن و عظیم تبریز است، در گوشۀ جنوب شرقی آن قرار دارد. مسجد کبود یا فیروزه اسلام در ۲۰۰ متری جنوب شرقی تربیت و مجموعه بازار کهن تبریز در شمال محدوده واقع شده‌اند. بازار تبریز در گذشته به وسیله راستۀ شیشه‌گرخانه با خیابان تربیت مرتبط بوده که در اثر احداث خیابان جمهوری اسلامی این ارتباط قطع شده است. تا پیش از ایجاد پیاده‌راه در این خیابان، نماهای قدیمی و معماری خاصی که بدنه‌های این خیابان را تشکیل می‌دهند، رو به فرسودگی داشت و بار ترافیکی سنگینی نیز در این منطقه پرازدحام به چشم می‌خورد. به این ترتیب، برای حل مشکل ترافیک این خیابان و بازسازی پردازش معماری سنتی و نماهای آن، لزوم حذف این محور از شبکه ترافیکی منطقه احساس می‌شد. به‌ویژه اینکه در تبریز نیز همچون بسیاری از شهرهای دیگر در مقطعی از زمان، بافت قدیم، رو به ویرانی گذاشته بود. نکته قابل توجه در انتخاب این محور، سابقۀ آن است. خیابان تربیت بخشی از مسیر راه تجاری ابریشم بوده که از تبریز می‌گذشته است. بناهای دو سمت این خیابان، بناهای قدیمی و دارای معماری خاصی هستند که به سیمای خیابان حالتی سنتی و باارزش می‌بخشد (عباس‌زاده ۱۳۹۱، ۹۵-۱۰۵). در سال ۱۳۷۴، بخشی از محور تاریخی تربیت تبریز یعنی حدفاصل خیابان امام خمینی و فردوسی به مسیر پیاده تبدیل شد. بدین ترتیب خیابان تربیت دو کاربری متفاوت پیدا کرد: تربیت بزرگ (حدفاصل خیابان امام خمینی و خیابان فردوسی) محور پیاده شد و تربیت کوچک (حدفاصل خیابان فردوسی و میدان نماز) کاربری سواری خود را حفظ کرد. این خیابان پس از طراحی در حال حاضر از کارایی خوبی برخوردار است. در معبر تربیت با باغچه و آب‌نماهایی که در طول مسیر طراحی شده و پیش‌بینی تسهیلاتی چون نیمکت، تلفن عمومی و سط‌های زباله و نورپردازی، تنوع خاصی ایجاد شده است (تصاویر ۵و۴).



تصویر ۵: نمایی از تربیت بزرگ ۱۳۹۴



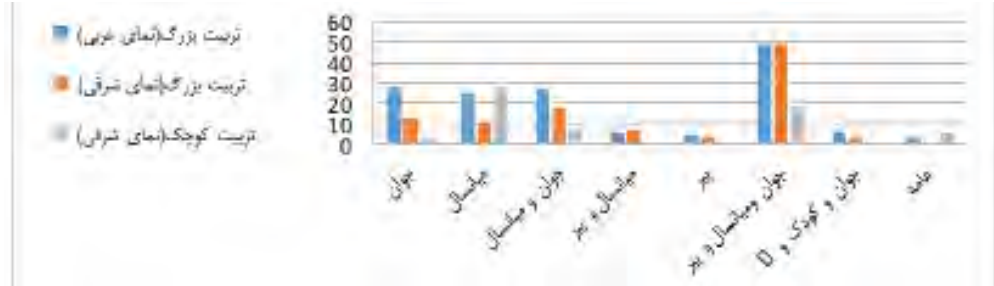
تصویر ۴: نمایی از تربیت کوچک ۱۳۹۴

#### ۴. بررسی جامعه آماری محدوده مطالعاتی

با توجه به آمارهای بررسی شده (زمانی ۱۳۸۷، ۱۶۳)، جمعیت پیاده‌گذر تربیت به‌طور متوسط در طول یک روز از دید مغازه‌داران در نمودارهای ۴ و ۳ نمایش داده شده‌اند. این نمودارها براساس جنسیت و رده سنی ترسیم گردیده‌اند. با توجه به اینکه تربیت بزرگ بیشتر شامل مراکز خرید، پاساژها و مغازه‌های عرضه کالاست، تردد افراد و خریداران عادی و روزانه بیشتر است. در مقابل تربیت کوچک بیشتر شامل مراکز تولید، کارگاه‌ها و تولیدی‌های کالاهاست و بیشترین تردد در این قسمت از تربیت را مغازه‌داران، عمده‌فروشان و کارگرها دارند.



نمودار ۳: میزان تردد عابران از لحاظ رده سنی



نمودار ۴: میزان تردد عابران از لحاظ جنسیتی

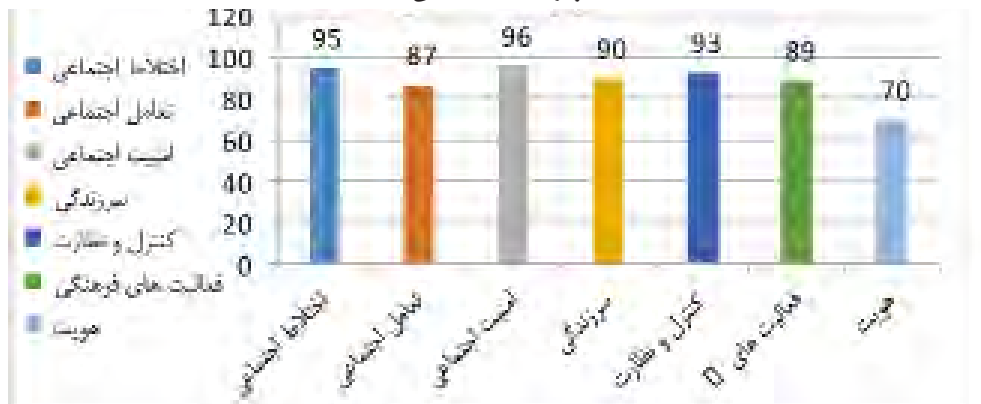


## ۵. تحلیل یافته‌ها

### ۵.۱. بررسی شاخص‌های کیفیت زندگی پیاده‌گذر تربیت

نتایج زیر حاصل بررسی جامعه آماری، شامل ۱۸۰ پرسشنامه در خصوص کیفیت زندگی مربوط به پیاده‌گذر تربیت است. با استفاده از نتایج بررسی ۱۸۰ پرسشنامه توزیع شده بین عابران پیاده‌گذر تربیت در زمینه کیفیت اجتماعی پیاده‌گذر، نمودار (۵) ترسیم شد. از نظر ۹۵ درصد عابران، پیاده‌راه تربیت توانایی اختلاط اجتماعی مناسب داشته و پذیرای قشرهای مختلف مردم از بخش‌های مختلف شهر و حتی شهرها و روستاهای اطراف است. ۸۷ درصد عابران عقیده دارند پیوستگی جداره‌ها، وجود فضاهای سبز و مبلمان شهری مناسب باعث شده که حتی گاهی یک درخت بهانه‌ای برای ایستادن و صحبت کردن تلقی شده و تعامل اجتماعی مناسبی پدید آورد. ۹۶ درصد عابران اظهار می‌دارند از سوی سازمان‌های مسئول و نیروی انتظامی از لحاظ امنیتی کنترل مناسبی روی پیاده‌راه تربیت وجود دارد، ولی معابر فرعی آن نیاز به کنترل بیشتری دارند. ۹۰ درصد عابران، ساماندهی کاربری‌های متنوع، وجود فضاهای نشستن، فضای توقف، مبلمان متنوع، تردد قشرها از سنین مختلف را باعث افزایش میزان سرزندگی مکان می‌دانند. ۹۳ درصد جامعه آماری میزان کنترل و نظارت سازمان‌ها را در تربیت بزرگ، پررنگ‌تر از مکان‌های دیگر می‌دانند و معتقدند که بخش‌های فرعی نیز نیازمند همین توجه هستند. وجود مسجد، دکه‌های روزنامه‌فروشی و ایجاد اکیپ‌های فرهنگی سیار در زمان‌های مختلف باعث شده تا ۸۹ درصد عابران از تأثیرات فرهنگی مکان سخن گفته و فعالیت‌های فرهنگی را پررنگ بدانند. ۷۰ درصد عابران، وجود جداره‌های تاریخی و ارزشمند به‌ویژه در تربیت کوچک، آجرکاری‌های پهلوی، سرستون‌ها، تقسیمات در و پنجره‌ها را از نمادهای تاریخی این مکان ارزشمند می‌دانند. ۲۰ درصد جامعه آماری عقیده دارند ساخت‌وسازهای جدید با توجه به ارزش‌گذاری به رعایت ارتفاع، توانسته‌اند موفق عمل کنند، اما میزان توجه می‌تواند بیشتر گردد. ۱۰ درصد جامعه آماری معتقدند هویت مکان در حال خدشه‌دار شدن است.

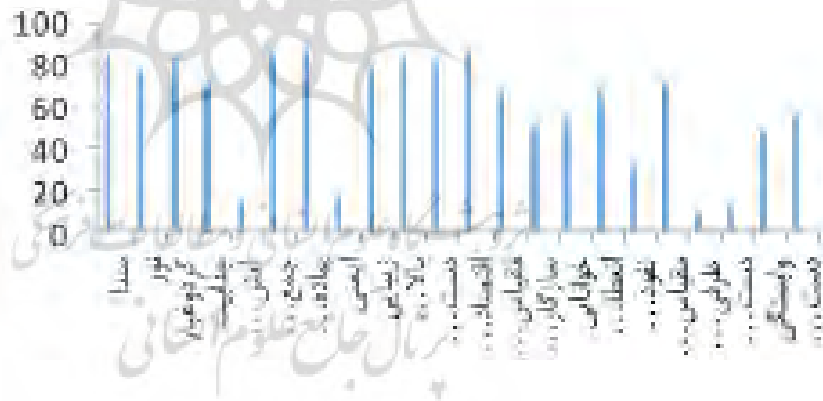
نمودار ۵: کیفیت اجتماعی



توزیع ۱۸۰ پرسشنامه بین عابران پیاده‌گذر تربیت در زمینه کیفیت کالبدی پیاده‌گذر تربیت پس از بررسی، نتایج زیر را حاصل می‌کند که صورت کلی آن در نمودار (۶) ترسیم شده است. از نظر سروصدا، ۸۵ درصد عابران شلوغ بودن خیابان‌های اطراف و این مسئله را که در مرکز شهر یا دسترسی‌های مختلف از اطراف قرار گرفته است، مهم‌ترین عوامل آلودگی صوتی پیاده‌گذر تربیت می‌دانند. ۷۸ درصد عابران تمهیدات انجام‌گرفته در تربیت بزرگ را پس از تبدیل آن به پیاده‌گذر، در نورپردازی ساعات عصر و تاریکی نسبتاً مناسب می‌دانند. با توجه به حجم ترافیک اطراف پیاده‌گذر و حجم کاربری‌ها و جمعیت ساکن و عابر، ۸۱ درصد جامعه آماری میزان گرد و غبار را نسبت به دیگر محلات شهر زیاد می‌دانند. با توجه به فروش البسه، کیف و کفش در تربیت مرکزی و پخش شدن کاربری‌های خدماتی در بخش‌های دیگر، به‌ویژه تربیت کوچک، ۷۰ درصد عابران میزان جذابیت تربیت بزرگ را بیشتر از مکان‌های دیگر می‌دانند. ۷۵ درصد عابران از تمهیدات جلوگیری از آتش‌سوزی بی‌اطلاع هستند. نصب سطل‌های زباله در فواصل مناسب و قرارگیری اکیپ خدمات شهرداری باعث شده که ۸۵ درصد عابران، پیاده‌راه تربیت را از نظر تمیزی در وضعیت مطلوبی بدانند. ۸۷ درصد جامعه آماری معتقدند در ساعات خلوت‌تر ابعاد و عرض پیاده‌راه برای گذران اوقات فراغت مناسب است، اما در ساعات شلوغی تراکم جمعیتی در آن زیاد است. ایمنی نوع روانی امنیت است، حسی از آرامش که در اثر قرارگیری در مکان در فرد به‌وجود می‌آید. ۱۷ درصد عابران میزان ایمنی را در پیاده‌راه تربیت مناسب می‌دانند. دلیل آن هم بی‌توجهی به ایمنی معابر فرعی و خلوت‌تر است. ۷۹ درصد عابران معتقدند که تبدیل شدن به فضای پیاده‌راه باعث طراحی میلمان شهری، ساماندهی فضاهای سبز و تابلوها شده که در نوع خود جالب توجه است، اما انتظار افزایش دقت و تناسب بیشتر بنرها و رنگ بندی‌ها را دارند. ۸۳ درصد عابران معتقدند کیفیت بهداشتی مطلوب است، اما فضاهای خلوت‌تر و کم تردد نیاز به توجه بیشتری دارند. ۸۱ درصد عابران، خدمات شهرداری در ایجاد سرویس بهداشتی در ابتدای پیاده‌راه و در پاساژهای مختلف را مناسب می‌دانند، اما به‌دلیل تراکم جمعیتی زیاد آن ساخت واحدهای بیشتر نیز باید مدنظر باشد. تنوع عملکردهای مختلف مانند لباس، غذاخوری، گوشت‌فروشی و... را ۸۶ درصد عابران پاسخ‌گوی نیازهای متنوع متقاضیان می‌دانند. ۶۷ درصد عابران ارتفاعات موجود در محورهای مختلف را با ارتفاع ساختمان‌های تربیت متناسب می‌دانند، اما بقیه با توجه به اینکه تربیت در بخش اصلی بافت تاریخی قرار گرفته و بیشتر بافت‌های اطراف جزو بافت‌های تاریخی به‌شمار می‌روند، بلندمرتبه‌سازی‌ها ساختمان‌های بیشتر از سه طبقه را نامناسب می‌دانند. ۵۱ درصد عابران تراکم ارتفاعی در تربیت بزرگ را نسبت به تربیت کوچک ارتفاع، متناسب‌تر می‌دانند. در تربیت کوچک به‌ویژه در سال‌های اخیر با بلندمرتبه‌سازی‌ها خط آسمان بافت تغییرات زیادی داشته است. ۵۴ درصد عابران در محور تربیت، خوانایی مکان‌ها با نمادها، نشانه‌ها و در مقیاس‌های کوچک‌تر با تابلوها و بنرهایی قابل شناسایی را مناسب

می‌دانند، اما بقیه به سردرگمی در محوریابی به‌ویژه در بخش‌های درونی‌تر اشاره دارند. ۶۷ درصد عابران، وجود فضاهایی برای دستفروش‌ها در لبه‌ها و درختکاری‌های مناسب که می‌تواند سایه‌ای را برای دستفروش‌ها یا پاتوق اجتماعی و گفت‌وگوهای روزمره ایجاد کند، امکان تغییر محل مبلمان، تغییر نوع کاربری‌های مغازه و... را دلالی بر انعطاف‌پذیری مکان می‌دانند. اما بقیه از شلوغی ایجادشده در برخی مکان‌ها به دلیل وجود عناصر فوق شکایت دارند. ۳۲ درصد عابران مسیرهای دسترسی به فضاهای اصلی را مناسب می‌دانند، اما بقیه به دلیل سختی دسترسی به فضاهای فرعی با توجه به کم‌عرض و خلوت بودن، به‌ویژه در موارد اضطراری، از میزان نفوذپذیری رضایت چندانی ندارند. ۷۱ درصد عابران بیان کردند که ساختمان‌های قدیمی با ارتفاعات دو طبقه با ابعاد انسانی متناسب هستند، اما در سال‌های اخیر بلندمرتبه‌سازی به‌ویژه در قسمت‌های فرعی این تناسب را از محور فوق گرفته است. تنها ۱۰ درصد عابران از ظرفیت پیاده‌گذر موجود راضی هستند و بقیه پاسخ‌گویان، کاربری‌های متنوع و شناخت این محور به‌عنوان یک معبر خرید قدیمی و یک معبر اتصال بین دو خیابان شهناز و فردوسی را عامل شلوغی عابران به‌ویژه در ساعات عصر می‌دانند. ۱۲ درصد عابران، دسترسی به مکان‌های مختلف از قبیل پاساژها و اصناف مختلف را با سهولت می‌دانند و بقیه معتقدند معابر خلوت، نیازمند ساماندهی و کنترل بیشتر است. از نظر ۴۹ درصد عابران، کاربری‌های کنار هم با یکدیگر وابستگی عملکردی و صنفی دارند و بقیه وابستگی کاربری‌ها را به‌ویژه در تربیت بزرگ ضعیف می‌دانند. با توجه به پیاده‌راه بودن تربیت، تردد وسایل نقلیه با محدودیت صورت می‌گیرد، اما از نظر دسترسی به سیستم حمل‌ونقل شهری در ورودی‌های آن از دو خیابان اصلی دسترسی به تاکسی، اتوبوس و سیستم حمل‌ونقل شهری فراهم است. ۵۶ درصد از عابران میزان دسترسی سیستم حمل‌ونقل را کافی می‌دانند و بقیه بر ساماندهی بیشتر به‌ویژه برای افراد سالمند و کم‌توان در محل‌هایی که امکان تردد با اتومبیل وجود ندارد، تأکید دارند.

نمودار ۶: کیفیت کالبدی



## ۵.۲. اثرات ایجاد پیاده‌راه تربیت بر کیفیت مکان

از آنجایی که ایجاد پیاده‌راه همواره با نقاط قوت و ضعف متعددی همراه است، توجه و نقد بیشتر این مکان‌ها ضروری به نظر می‌آید. توجه بیشتر به شاخص‌های کیفیتی عناصر پیاده‌راه، تقویت زیرمجموعه‌های کیفیتی و رفع نقاط ضعف این فناوری، ضمن زنده‌تر کردن حیات شهری مکان حاضر، الگوی مناسبی نیز برای نمونه‌های مشابه برای استفاده در زمان آتی ایجاد می‌کند. شاخص‌های مختلف کیفیت زندگی از دید عابران در خیابان تربیت بعد از تبدیل آن به پیاده‌راه، پس از بررسی نظریات و رسم نمودار به صورت دو دسته شاخص‌های کیفیت زندگی که از دیدگاه عابران پس از ایجاد پیاده‌راه بهبود یافته‌اند و شاخص‌هایی که پس از ایجاد پیاده‌راه نه تنها تغییری نیافته‌اند بلکه بدتر شده‌اند، در جدول (۲) ترسیم آمده‌اند.

شاخص‌های کیفیت زندگی پس از ایجاد پیاده‌راه	شاخص‌های کیفیت زندگی بهبودیافته پس از ایجاد پیاده‌راه
افزایش آلودگی‌های صوتی و بصری	دسترسی مناسب به فضاهای شهری از طریق شبکه حمل‌ونقل عمومی
کاهش امنیت در معابر فرعی	شفافیت جداره‌ها و دید بصری مناسب برای تشخیص کاربری‌ها
ضعف نور شب در فضاهای فرعی	رعایت نسبتاً مناسب تناسب فضایی در طول مسیر پیاده‌راه
بی‌توجهی به بهداشت معابر فرعی	رعایت پیوستگی جداره‌ها در طول مسیر
ایمنی ضعیف معابر فرعی	ایجاد هماهنگی و تناسب در عناصر عمودی و افقی و خط آسمان
آشفته‌گی بصری در خیابان‌ها	کاربرد مصالح همگن و همگون در نماها
خواتایی ضعیف فضاها	سرپوشیده کردن مسیر عبور فاضلاب شهری و تعبیه دریچه‌هایی جهت بازید
ضعف میزان نفوذپذیری فضاهای فرعی	انعطاف‌پذیری مبلمان فضا برای استفاده‌های مختلف
ترافیک انسانی در ساعات عصر	داشتن ترکیبی نمادین و هماهنگ با محیط به صورت مونومان‌های حجمی در فضا
عدم نفوذ اتومبیل برای افراد کم‌توان جسمی	انطباق مبلمان و تأسیسات شهری نظیر آبخوری و... با الگوهای بومی
ساماندهی ضعیف وابستگی کاربری‌ها در تربیت بزرگ	استفاده از مبلمان متحرک جهت تعریف فضاها
ضعف مقیاس شهری	توجه به سازمان فضایی با رعایت مقیاس انسانی
	ارائه مقیاس انسانی با استفاده از سازه سبک، بالکن، سقف موقت، ...
	ایجاد منظره شبانه در فضا از طریق کاربرد نور
	توجه به میزان روشنایی و رنگ نور در فضای مورد استفاده
	کاهش نقاط تاریک و افزایش امنیت فضاها
	اختلاط کاربری‌های سازگار نظیر تجاری، فرهنگی، فراغت، استراحت و...
	ساماندهی فعالیت‌های دستفروشی سازگار با محور از طریق تعریف فضا
	رعایت مقیاس کاربری با مقیاس شهری
	نفوذ برخی از کاربری‌ها به درون فضای شهری مانند گل‌فروشی، سرو اغذیه،...
	انعطاف‌پذیری فضا برای فعالیت‌های متنوع مانند تجاری، فرهنگی، فراغت، استراحت، نشست،...
	انعطاف‌پذیری فضا برای گروه‌های سنی، جنسی و کم‌توان جسمی
	استفاده از کیفیت زیست‌محیطی (درخت، آب، گل و گیاه)

### نتیجه‌گیری و پیشنهادات

نتایج بررسی تأثیرات پیاده‌راه تربیت بر کیفیت زندگی شهری نشان می‌دهد که کیفیت فضاها در بیشتر شاخص‌ها به‌ویژه شاخص اجتماعی مانند شاخص‌های دسترسی، زیبایی‌شناختی، استخوان‌بندی، توده فضایی و نمای شهری، کف‌سازی، مبلمان و علایم شهری، مقیاس انسانی، نور، کاربری و کیفیت رفتاری بهبود یافته است. هرچند درصد بیشتر عابران به تغییرات مطلوب مکان بعد از ساماندهی به‌عنوان محور پیاده‌آذغان دارند، اما بر تغییرات منفی پیش‌آمده پس از ایجاد این مسیر نیز اشاره کرده‌اند. این تغییرات منفی عبارت‌اند از افزایش حجم ترافیک انسانی، محدودیت دسترسی به وسایل نقلیه و... . نقد مفصل‌تر بر نتایج حاصل از بررسی تغییر شاخص‌های کیفیت زندگی در پیاده‌راه تربیت پس از ایجاد این مسیر پیاده در متن مقاله آورده شده است. پیشنهاد می‌شود پیاده‌راه یک بار دیگر با دیدی نقادانه ساماندهی مجدد شده و ضعف‌های آن در جهت ارتقای کیفیت مکان به‌منظور رضایت عابران رفع گردد، مکان‌های دورافتاده‌تر و خلوت‌تر بافت بیشتر مورد توجه قرار گیرند، در بیشتر شاخص‌های بررسی شده مانند

امنیت، حس ایمنی، بهداشت، دسترسی و... بخش‌های فرعی پیاده‌راه تربیت ضعف بیشتری نسبت به مسیرهای اصلی دارند. رفع ضعف‌ها، روند مثبت تغییرات کیفیت زندگی تربیت را از دید عابران تقویت کرده و پایداری آن به‌عنوان یک پیاده‌راه موفق در یک بافت تاریخی با ارزش را افزایش می‌دهد. در این راستا راه‌حل‌های پیشنهادی که در مقاله مورد بررسی قرار گرفتند، برای پیاده‌راه تربیت پیشنهاد می‌گردد تا با افزایش نتایج مثبت حاصل از تغییرات پیاده‌راه در شاخص‌های کیفیت زندگی، تجارب آن در دیگر بافت‌های با ارزش تاریخی شهر تبریز و همچنین به‌عنوان یک تجربه ملی در سایر شهرهای تاریخی کشور و یک تجربه اسلامی- بین‌المللی در کشورهای اسلامی و غیراسلامی برای بهبود شاخص‌های کیفیت زندگی شهری مورد استفاده قرار گیرد.

جدول ۳: پیشنهادهایی برای رفع ضعف‌های پیاده‌راه تربیت

نقاط ضعف	علل مشکل	اهداف	ارائه راه حل
آلودگی‌های صوتی	- ترافیک بالای خیابان‌های اطراف	- کاهش حجم و گره‌های ترافیکی خیابان‌های اطراف	- ایجاد روان‌کننده‌های گره ترافیکی از طریق ایجاد روگذر و زیرگذر - تسهیل خدمات حمل‌ونقل عمومی - محدود کردن دسترسی اتومبیل‌های شخصی به بافت‌های تاریخی
آلودگی‌های بصری	- افزایش بلندمرتبه‌سازی - عدم نظارت بر نصب تابلوهای معارزه‌ها و تابلوهای تبلیغاتی به‌ویژه بنر - عدم کارشناسی صحیح مکان‌گذاری تأسیسات شهری	- کنترل بلندمرتبه‌سازی‌ها - نظارت بر نصب تابلوها و مکان‌گذاری تأسیسات شهری	- کنترل دقیق تر بلندمرتبه‌سازی‌ها - کارشناسی بیشتر در نصب تابلوها و بنرها - طراحی اصولی مکان تأسیسات شهری از قبیل دکل‌ها و چراغ برق‌ها و...
کم بودن امنیت در معابر فرعی	- توجه کمتر به معابر فرعی در مقایسه با طرح‌ها و مطالعاتی که در تربیت بزرگ انجام می‌شود.	- یکسان‌سازی رسیدگی‌ها در معابر فرعی و اصلی	- بررسی‌ها نشان می‌دهد که باید میزان بررسی‌های عمیق را در زمینه‌های ضعف معبر فرعی تربیت، افزایش داد و ساماندهی و طرح‌های دقیق‌تری براین بافت‌ها صورت داد.
ضعف نور شب فضاهای فرعی	- نامناسب بودن یا نبود سیستم روشنایی مناسب معابر فرعی	- تأمین روشنایی کافی معابر فرعی	- طراحی صحیح و مناسب روشنایی معابر فرعی
بهداشت حداقل معابر فرعی	- نامناسب بودن یا عدم وجود برنامه یا سیستم برای دفع زباله‌ها و پاک‌سازی معابر فرعی	- بهداشتی‌سازی و تمیزسازی معابر فرعی	- تأمین برنامه و نیروی انسانی و ماشین آلات مناسب در جهت بهداشتی‌سازی معابر فرعی
ایمنی ضعیف معابر فرعی	- ضعف ایمنی به‌دلیل روشنایی نامناسب و معابر با عرض نامناسب	- تأمین ایمنی کافی در معابر فرعی	- استفاده از سیستم‌های تقویت ایمنی مانند قراردادن دوربین‌های مداربسته در فضاهای فرعی - استفاده از نگهبانانی در فضاهای کم‌تردد به‌ویژه در شب‌هنگام
ضعف میزان نفوذپذیری فضاهای فرعی	- عرض نامناسب معابر	- تأمین عرض مناسب برای معابر فرعی بیشتر	- طراحی اصولی عرض معابر در مکان‌هایی که امکان عریض‌سازی وجود دارد. - جایگذاری وسایل نقلیه عمومی نفوذپذیر در ابتدای معابری که به دلایل ارزش تاریخی امکان عریض‌سازی وجود ندارد.



ادامه جدول ۳: پیشنهادهایی برای رفع ضعف‌های پیاده‌راه تربیت

نقاط ضعف	علل مشکل	اهداف	ارائه راه حل
عدم نفوذ اتومبیل برای افراد کم‌توان جسمی	- محدودیت عبور اتومبیل در پیاده‌راه و معابر فرعی آن	- فراهم نمودن امکان دسترسی بخش‌های مختلف به وسایل نقلیه	- برنامه‌ریزی برای عبور وسایل نقلیه عمومی در بازه‌های زمانی مختلف در برخی معابر فرعی - فراهم نمودن امکان اجاره چرخ‌های دستی و برقی حمل افراد دارای ضعف جسمانی
خوانایی ضعیف فضاها	- فشردگی بافت و عدم معرفی مناسب فضاها و مکان‌های مختلف - ناکافی بودن تابلوهای جهت‌یابی	- فراهم نمودن ابزارها و تابلوهای مختلف معرفی فضا	- نصب تابلوهای راهنما - نقشه‌های دیواری که با نشانه‌های مختلف محل فعالیت‌ها روی آن مشخص شده‌اند. - استفاده از نوارهای رنگی روی کف‌ها برای بالابردن خوانایی بخش‌های مختلف و دسترسی راحت‌تر عابران به موارد مورد تقاضا - (در نصب این نشانه‌ها باید ارزش تاریخی و فرهنگی مکان پیوسته در اولویت باشد)
مقیاس انسانی ضعیف	- ساخت‌وسازهای نامناسب بی‌رویه و بلندمرتبه‌سازی	- برنامه‌ریزی برای تناسب بیشتر میان ضوابط شهرداری و مقررات میراث در ساخت‌وساز در بافت‌های با ارزش و تاریخی	- هماهنگی میراث فرهنگی و شهرداری با یکدیگر - رعایت ضوابط ساخت‌وساز در محیط‌های تاریخی - تناسب ارتفاع ساختمان‌های اطراف با مقیاس انسانی
سازگاری بصری کم	- عدم رعایت اصول نماسازی و ارتباطات بصری بین نماها - عدم ارتباط بین تابلوها عناصر نمای ساختمان‌ها به‌ویژه تابلوی مغازه‌ها	- برنامه‌ریزی برای تهیه پیش‌فرضی برای ارتباطات بصری بیشتر	- طراحی اصولی نماها - برنامه‌ریزی برای ارتباط بیشتر نماسازی‌ها - تهیه ضوابط و محدودیت‌هایی برای عناصر نماسازی و تابلوهای مغازه‌ها
ضعف مقیاس شهری	- عدم تناسب میان عرض معابر و ارتفاع ساخت و سازها	- تنظیم ارتباطات میان عرض و ارتفاع فضاها	- تهیه ضوابط و استانداردهایی برای عریض‌سازی معابر در محل‌های ممکن - تهیه طرحی برای ساختمان‌سازی متناسب با معبر
ترافیک انسانی در ساعات عصر	- استفاده از پیاده‌گذر به عنوان معبر میانبر برای تردد بین خیابان فردوسی و شهناز - قرارگیری کاربری‌های پرمناقضی در کنار هم	- طراحی برنامه ای برای رفع ازدحام انسانی	- ساماندهی فعالیت‌های پرمناقضی برای پخش شدن عابران در بخش‌های مختلف پیاده‌گذر - ایجاد میان‌برهای فرعی دیگر با امنیت مناسب از معابر فرعی دیگر پیاده‌گذر
ساماندهی ضعیف وابستگی کاربری‌ها در تربیت بزرگ	- پخش کاربری‌های وابسته در بخش‌های مختلف بافت و عدم کنار هم قرارگیری کاربری‌های مختلف	- برنامه‌ریزی برای دسته‌بندی کاربری‌ها	- مکان‌یابی کاربری‌ها مشابه و وابسته بخش‌های مختلف در کنار یکدیگر به‌وسیله مسئولان ذی‌ربط

## منابع

- اسمعیلی سنگری، حسین. ۱۳۹۳. راهکارهای احیا بافت‌های تاریخی به مثابه هویت واجد ارزش شهری. مورد پژوهی: محور تاریخی تربیت تبریز فصلنامه‌ی علمی پژوهشی مدیریت شهری. دوره ۱۳ (۳۷): ۵۶-۳۵.
- اسمیت، ام. ۱۳۸۱. حکمت. کیفیت زندگی: رفاه انسانی و عدالت اجتماعی. ترجمه حسین حاتمی نژاد. مجله اطلاعات سیاسی-اقتصادی. سال هفدهم. شماره پنج و شش (۱۸۵-۱۸۶): ۱۶۰-۱۷۳.
- پاکزاد، جهان‌شاه. ۱۳۸۶. راهنمای طراحی فضاهای شهری. وزارت مسکن و شهرسازی. معاونت شهرسازی و معماری. نشر شهیدی: تهران.
- پروند، شادان ۱۳۷۲. جستجوی قواعدی برای سازماندهی محورهای تجاری مراکز شهری در انطباق با حرکت پیاده-با تأکید بر ابعاد فضایی و عملکردی. پایان‌نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری. دانشگاه تهران: تهران.
- جدلی، فیروزه. ۱۳۸۲. پیاده‌راه تحکیم رابطه انسان و محیط شهری. پایان‌نامه کارشناسی ارشد. دانشگاه تهران: تهران.
- جدیدالاسلام، محمدعلی، و فرشاد ابراهیمی. ۱۳۹۱. تبریز قدیم. انتشارات ابریشمی فر. تبریز.
- زمانی، بهادر. ۱۳۸۷. طرح مطالعاتی پژوهشی. ساماندهی محور تاریخی فرهنگی تربیت. شهرداری منطقه ۸ تبریز.
- سیف‌الدینی، فرانک. ۱۳۸۹. فرهنگ شهرسازی. انتشارات آبیژ: تهران.
- عاشوری، علی. ۱۳۸۹. پیوند منظرین انسان با محیط بررسی نقش پیاده‌راه در حیات شهری. ماهنامه منظر. سال هشتم. تیرماه: ۴۴-۴۸.
- عباس‌زاده، شهاب. و سودا تهری. ۱۳۹۱. بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده‌راه‌ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی مطالعه موردی، محورهای تربیت و ولیعصر تبریز. فصلنامه مطالعات شهری. (۴): پاییز. ۹۵-۱۰۴.
- کرمونا، متیو، و استیو تیزدل. ۲۰۰۷. ذکاوت، کامران. فرشاد، فرناز. خوانش مفاهیم شهری، نشر آذرخش. ۱۳۹۱.
- لطفی، صدیقه. ۱۳۸۸. مفهوم کیفیت زندگی شهری. تعاریف. ابعاد و سنجش آن در برنامه‌ریزی شهری. فصلنامه جغرافیای انسانی. سال اول. (۴): ۶۵-۸۰.
- مهندسان مشاور گذرراه. ۱۳۷۵. دفتر تحقیقات و معیارهای فنی، جلد ۱، تهران، سازمان برنامه و بودجه.
- Andren, Mikael. 1999. op.cit
- Apparicio, P. Seguin, A.M. and Deniel, N. 2008. *The Quality of Urban Environment around Public Housing Buildings in Montreal: An Objective Approach Based on GIS and Multivariate Statistical Analysis*. Social Indicators Research. (86): 355-380.
- Brambilla, R & Longo, G. 1977. For Pedestrians Only. New York: *Whitney Library of Design*.
- Brereton, F. Clinch, J, P. and Ferreira. S. 2008. Happiness. Geography and Environment. Ecological Economics. Vol. 65. No. 2.
- Camanho. 2010. *Evaluation of performance of European cities with the aim to promote quality of life improvements*. omega39.
- Clark, Andre. 2008. *Monitoring the urban quality of life in Latin America*. Organization for.
- Das, D. 2008. *Urban Quality of Life: A Case Study of Guwahati*. Social Indicators Research. Vol. 88.
- Foo, T, S. 2005. *Subjective Assessment of Urban Quality of life in Singapore*. Habitat International. Vol. 24. No. 1.
- Hall, J, r. Kenneth, Geral, A, Porterfield. 2001. *Community by design*. New York. McGraw-Hill press.
- Hass, Khao, C. 1993. *Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing: A Review of the evidence from Germany and UK*. Transportation policy. Vol. 1. Issue 1.

- Kalantari Khalilabad, Hosseinand Khaksar Haghani, Javad. 2015. *REDESIGNING STREETS WITH EMPHASIS ON PAVEMENT MOVEMENT CASE STUDY: BAHONAR STREET OF SHAHR-E-KURD- IRAN*. Journal of Research and Development. vol2. No5.
- Li, G. and Wang, Q. 2007. *Measuring the Quality of Life in City of Indianapolis by Integration of Remote Sensing and Census Data*. International Journal of Remote Sensing. Vol. 28. (2): 249.
- Mohammadzadeh, rahmat. 2005. *Modernity and Urbanism: case study of Tabriz Fabric Texture*. PhD Theses. Tabriz University. Geography& Urban Planning Group.
- Profect, M and Power, G. 1992. *Planning for Urban Quality*. London.
- Pacione, Michael. 2003. *Urban environmental quality and human well-being. a social geographical perspective*. Landscape and Urban Planning. No. 65.
- Thomas, Rachel.2010. *Laseptisation des ambiances piétonnes au XXIe siècle. Entre passivité ET plasticité des corps en marche*. programme de recherché Interdisciplinaire: Ville et Enviroment. CNR.

