

تجربه پیاده راه سازی در مرکز تاریخی شهر نمونه مورد مطالعه: میدان مرکزی شهر ترابزون، ترکیه

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۲/۰۴

تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۲/۲۸

کد مقاله: ۸۹۰۰۳

ایرج محسنی تازه کند^۱

چکیده

مراکز شهری بخصوص مراکز تاریخی شهر به دلیل بافت و مورفولوژی خاص خود و حضور بیش از اندازه سواره شهرها و شهروندان را با مشکلات عدیده اقتصادی-اجتماعی و فیزیکی و زیست محیطی مواجه کرده است، از مهمترین راهکارها برای حل این مشکلات محدود کردن حضور سواره در مراکز شهری با اجرا پروژه های پیاده محور و ارتقاء حضور پیاده ها می باشد. این پژوهش به بررسی پروژه پیاده راه شهر ترابزون ترکیه پرداخته است، این تحقیق به روش توصیفی-تحلیلی انجام شده و روش جمع آوری اطلاعات میدانی است، میدان مرکزی شهر ترابزون باتوجه به وجود امکانات مختلف که می تواند حداقل نیازهای شهروندان را در مرکز شهر برطرف کند توانسته است در جذب پیاده ها نقش مهمی داشته باشد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

واژگان کلیدی: پیاده راه، مرکز شهر، مرکز تاریخی شهر، ترابزون.

۱- پژوهشگر مستقل؛ کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری (irajmohseni65@gmail.com)

۱- مقدمه

فضاهای عمومی شهری از مهمترین اجزاء و عناصر شهر محسوب می شوند، این فضاها دارای نقش های بسیاری از زمان های قدیم تا به امروز بوده اند. شکل، کاربری، وسعت و منظر این فضاها در شهرهای مختلف می تواند نسبت به هم متفاوت باشد، اما هر شهری دارای فضای عمومی است، این فضا محل برقراری ارتباط میان حکومت با مردم و مردم با مردم است. در این فضاها شهروندان اجتماعی تر می شوند، فرهنگ شهری شکل می گیرد و منتقل می شود، شهروندان با شهر ارتباط برقرار می کنند، خاطره سازی می کنند، و حس تعلقشان به شهر بیشتر می شود و در قبال شهر مسئولیت پذیرتر می شوند، امروزه حتی به دلیل آپارتمان نشینی و وجود فضای مجازی و تغییر سبک زندگی روزمره شهروندان، فضاهای عمومی شهری می توانند نقش بسیار مهمی را در اجتماعی شدن شهروندان و تولید سرمایه اجتماعی در شهر داشته باشند. پارکها، خیابانها و کوچهها، بازارها و میدانها و پیاده راهها ... از مهمترین فضاهای عمومی شهری محسوب می شوند. هر فضای عمومی شهری می تواند کاربری چندگانه ای نیز داشته باشد و این امر موجب اهمیت بیشتر این فضاها در شهرها می شود.

شهرهای امروزی بدلیل استفاده از خودرو و نقش مهم خودرو در زندگی مردم بیش از آنکه پیاده محور باشند خودرو محور هستند، بخصوص شهرهایی که سیستم حمل و نقل عمومی آن ها معیوب است، در این وضعیت وسایط نقلیه شخصی به حق باید دسترسی آسان به همه جای شهر داشته باشند. در این میان مراکز شهری و بخصوص مراکز شهری واقع شده در بافت های تاریخی شهری بیشترین آسیب را از حضور وسایط نقلیه شخصی می بینند. از مهمترین آسیب های حضور این وسایط در این مراکز ایجاد ترافیک، آلودگی های هوا و صوتی - بصری، حضور پیاده ها همراه با ترس از وسایط نقلیه شخصی و عدم تمرکز و لذت کافی از پیاده روی در مرکز شهر و ... را می توان نام برد.

پیاده راه سازی و محدود کردن حضور وسایط نقلیه شخصی در فضا های عمومی شهری مانند برخی از مراکز شهری و مراکز تاریخی شهر از جمله میدان های شهری یکی از راهکارهای جذب پیاده ها و افزایش حضور شهروندان در فضاهای عمومی شهری است، ایجاد پیاده راه ها حداقل در بخش هایی از شهر می تواند میان شهر و شهروندان ارتباط برقرار کند. انسان شهری آنگونه که نیاز به مسکن دارد نیاز به شهری دارد که بتواند در آن راحت راه برود، نفس بکشد و خاطره سازی کند. بررسی تجربه شهرهای مختلف در پیاده راه سازی بخصوص در مراکز تاریخی شهری و استفاده از این تجارب بصورت پژوهش علمی، شناخت نقاط قوت و ضعف و بهرمندی از نتایج بدست آمده در آن تجارب، آشنایی با دیدگاه های متخصصین این امر در عرصه های بین المللی، آشنایی با نحوه برنامه ریزی، طراحی و اجرای پروژه پیاده راه سازی در شهرهای خارجی و شناخت استراتژی های بکار رفته در پیاده راه سازی در عرصه بین الملل می تواند زمینه ساز اجرای مناسب این نوع پروژه ها با پشتوانه علمی گردد.

۱-۱- اهمیت، ضرورت و اهداف تحقیق

نحوه برخورد با مسائل شهری و بهره مندی از تجارب بین المللی در این خصوص دارای اهمیت بسیاری است، بررسی علمی و شناخت دقیق نمونه های انجام شده، بررسی مراحل انجام کار و هدفگذاری و عناصر مهم در استراتژی ها و آشنایی با پروژه ها زمینه ساز گسترش افق دید نسبت به موضوع مورد نظر همراه با درک اهمیت آن را بدست خواهد داد. شهرها با مسائل بسیاری روبرو هستند و متخصصان شهری و مدیران شهری ملزم به ارائه راهکار و عملیاتی کردن آن راهکارها برای حل آن مسائل هستند، راهکارهای ارائه شده در صورت بهره مندی از تجربیات قبلی قابلیت اجرایی خواهند داشت و علاوه بر آن در مراحل قبل از اجرا، اجرا و پس از آن از احتمال موفقیت بیشتری برخوردار هستند. هدف کلی این پژوهش بیان ضرورت مداخله در فضاهای عمومی شهری بخصوص میدان های تاریخی شهری و مراکز شهری است، این پژوهش در راستای تحقق شهر پیاده محور و حفاظت از بافت های تاریخی شهری با تاکید بر نمونه های بین المللی انجام گرفته است. اهداف دیگر پژوهش شناخت روند برنامه ریزی و اجرای پروژه در شهرداری شهر ترابزون، بررسی نحوه ارتباط شهرداری با صاحب نظران و متخصصان امر، با سازمان های مردم نهاد و مردم و ساکنان محل در مراحل برنامه ریزی، طراحی، اجرا و پس از اجرای پروژه مورد نظر، فاند و سرمایه گذاری پروژه، بررسی نقاط قوت و ضعف پروژه مورد نظر و بررسی وضعیت موجود پس از گذشت چندین ساله از اجرای پروژه است.

۲-۱- پیشینه تحقیق

یکی از مهمترین و کامل ترین بررسی های انجام شده در مورد پیاده راه سازی میدان مرکزی ترابزون مقاله جناب سانجار و جنگیز آجار (۲۰۱۶) می باشد، سانجار و آجار در مقاله خود به بررسی کامل این پروژه و اهمیت میدان برای شهر و ضرورت انجام این پروژه پرداخته اند. این محققان هدف از اجرای پروژه پیاده راه سازی میدان مرکزی شهر ترابزون را «محوه آتاترک با در نظر گرفتن هویت تاریخی اش، با رویکردی مشارکت پذیرانه موازی با چشم انداز آینده ترابزون و گسترش ارزش های مکانی، فرهنگی، هنری، ورزشی و اکولوژیکی در چهارچوبی با کیفیت و ایجاد مکانهایی با هویت خاص در ارتباط با پیوستگی شهر/شهروندان بخاطر

کسب این میدان (محوطه) برای زندگی شهری هدفگذاری شده بود» (Acar,Sancar,2016) بیان کرده اند. آجار و سانچار رویکرد اجرای این پروژه را یکپارچه می دانند و افزایش ارزش کاربری فضاهای عمومی را از نتایج اجرای این پروژه به حساب می آورند «با پرداختن به ویژگیهای مکانی که با کاربری های شهری پشتیبانی می شود به واسطه این پروژه ارزش کاربری فضاهای عمومی افزوده می شود، موزای با مسئله معرفی نقش سیاسی اقتصادی میراث فرهنگی و شهری در روند توسعه ی شهر، پیشنهاد رویکرد احیاء و حفاظت یکپارچه پذیرفته شده است» (Acar,Sancar,2016). این پژوهشگران در بررسی خود به نحوه برنامه ریزی مشارکت طلبانه این پروژه پرداخته اند و مراحل تدوین پروژه را بررسی کرده اند، در مراحل اولیه برنامه ریزی این پروژه اهداف و استراتژی ها در چهارچوب این پروژه با همه گروه ها و فعالان مورد بررسی قرار گرفته و با رویکرد برنامه ریزی یکپارچه با در نظر گرفتن کل شهر محوطه طراحی شده و در یک مقیاس بزرگ ارزش های تاریخی، فرهنگی و ساحلی بعنوان ارزشمندترین داده ها در طراحی کانسپت میدان مورد استفاده قرار گرفته و به شهروندان ارائه شده است.

یکی دیگر از تحقیقات انجام شده در خصوص میدان مرکزی ترابزون بررسی حس تعلق خاطر میدان ها با تاکید بر میدان مرکزی شهر ترابزون است، حوا اوزدوغان (۲۰۱۹) در این تحقیق علاوه بر پرسشنامه از نقشه برداری ادراکی نیز برای بررسی حس تعلق خاطر شهری استفاده کرده است. او نتایج تحقیقات خود را در تایید نتایج تحقیقات انجام شده در رابطه با ارتقاء حس تعلق خاطر مکانی به وسیله امنیت مکانی که توسط درک و فهم مکانی بدست آمده می داند. اوزدوغان (۲۰۱۹) تولید خاطره احساسی با مکان در زندگی را دلیل ارتقاء رابطه شخصی/اجتماعی با مکان می داند. این محقق وجود عناصر مهم در حافظه جمعی/اجتماعی را موجب ارتقاء حس تعلق اجتماعی و مکانی می داند و توصیه می کند عناصر بصری مهم در نقشه ادراکی در پروژه های احیاء و حفاظت بافت های فرهنگی تاریخی حفظ شود.

نتایج بررسی اوزدوغان (۲۰۱۹) نشان می دهد مفاهیمی چون "شناخت میدان" و "حس امنیت" در احساس تعلق خاطر و در برقراری ارتباط با میدان از اهمیت بسیاری برخوردار است، از دیگر نتایج این بررسی انتخاب مسجد اسکندر پاشا و بنای شهرداری در نقشه ادراکی و نتایج پرسشنامه ها بعنوان مهمترین بناها در معرفی میدان می باشد. جسمه آتاترک، محوطه فضای سبز، پله ها، درخت چنار قدیمی، آب و حوضچه ها، ورودی حیاط مسجد و سمبل باشگاه ترابزون اسپور از نشانه های اشاره ای نقشه ادراکی این بررسی می باشد. اوزدوغان (۲۰۱۹) معتقد است پیاده راه کردن میدان باعث استفاده موثر پیاده ها از میدان شده است و موجب شناخت بهتر مکان هایی شده است که پیاده ها در آنجا حضور داشته اند و این شناخت باعث ایجاد حس امنیت و نهایتاً موجب احساس تعلق خاطر شده است. شاه حسینی و اسماعیلیان طارمی (۱۳۹۵) در پژوهش خود که مربوط به آسیب شناسی احداث پیاده راه ها در شهر تهران است به این نتیجه رسیده اند که احداث پیاده راه در هر منطقه ای به صلاح شهروندان نبوده و برای ایجاد تعاملات بیشتر بین شهروندان باید راهکارهای دیگری را در نظر گرفت.

شماعی و اقبال (۱۳۹۵) نیز در پژوهش خود که مربوط به عوامل موثر بر ارتقای کیفیت محیط پیاده راههای شهرهای ایرانی-اسلامی است به این نتیجه رسیده اند که عوامل اقتصادی، حمل و نقل و دسترسی و توسعه فعالیت های اجتماعی-فرهنگی به عنوان مهم ترین عوامل موثر در رونق پیاده راه مورد مطالعه می باشند. به اعتقاد این پژوهشگران مهم ترین استراتژی ارتقای کیفیت عملکردی پیاده راه، توجه به نقش اقتصادی و در مراحل بعد نحوه دسترسی و نقش اجتماعی آن است؛ بنابراین جهت پویایی فضای پیاده راه باید به تجمع و ترکیب بعضی از کاربری ها و تغییر آنها به کاربری های تجاری و خدماتی جاذب سفر از جمله کاربری های فرهنگی، آموزشی، اداری، گردشگری، رفاهی و غیره پرداخته می شود.

۱-۳- روش و محدوده تحقیق

باتوجه به نظری بودن موضوع تحقیق روش تحقیق توصیفی-تحلیلی است و روش جمع آوری اطلاعات میدانی است، در این پژوهش پس از بررسی مباحث مختلف در حوزه های فضای عمومی شهری، بافت تاریخی شهری، شهر پیاده محور و پیاده راه ها و فضای شهری و تعاملات اجتماعی و بررسی پژوهش های انجام شده در مورد محدوده مورد مطالعه و مباحث نظری در مورد موضوع تحقیق بررسی های میدانی در محدوده مطالعاتی بصورت عکس برداری، گفتگو با افراد مختلف و ارگانهای دولتی و مصاحبه با افراد صاحب نظر و آکادمیک در مورد محدوده مورد مطالعاتی انجام شده است. این پژوهش در کشور ترکیه استان ترابزون، میدان مرکزی شهر ترابزون انجام گرفته است، این مکان با نام میدان در شهر معروف است، داخل میدان مرکزی شهر پارکی به نام میدان پارکی (پارک میدان) وجود دارد که این پارک پس از کودتای نافرجام در ۱۵ تموز (جولای) سال ۲۰۱۶ ترکیه به صورت رسمی پارک شهدای ۱۵ تموز و آزادی نامگذاری شده است، این میدان در کنار خیابان های ماراش (قهرمان ماراش)، اوزون سواک، کوندوراجیلار و خیابان اسکله قرار گرفته است. این میدان در بافت قدیمی شهر ترابزون واقع شده است و نقطه اتصال به بازارهای تاریخی شهر است.

۲- مفاهیم و دیدگاه ها

برای فهم بهتر اهمیت پیاده راه در مراکز شهری مفاهیم متفاوتی چون فضاهای عمومی شهری و اهمیت آنها، بافت تاریخی شهری، شهر پیاده محور و پیاده راه و فضای عمومی شهری و تعاملات اجتماعی مورد بررسی قرار گرفته است.

۱-۲- فضاهای عمومی شهری

«فضای عمومی، تمام فضاهای مربوط به محیط طبیعی یا محیط مصنوع است که عموم مردم آزادانه به آن ها دسترسی دارند. البته این بدان معنا نیست که الزاماً این دسترسی بدون محدودیت است» (شارع پور، ۱۳۹۴). علاوه بر قابلیت دسترسی عموم شهروندان به یک فضا در شهر، دارا بودن فرصت بهره مندی شهروندان از آن فضا حتی با ضوابط خاصی در میزان عمومیت آن فضا تاثیر بسیاری دارد. «منظور از فضای شهری، فضای باز موجود در شهر است که میان کالبد موجود در شهر قرار دارد، فضای باز احاطه شده توسط ساختمان ها و کالبد موجود در شهر که فرم آن بوسیله عناصر مصنوع محیط بر آن عناصر مصنوع واقع در آن تعیین می شود. مراد از عمومی بودن فضا، حضور افراد از اقشار و سنین مختلف و جریان داشتن فعالیت های متنوع اجتماعی و خدماتی در آن است. بنابراین فضای عمومی شهری، فضای باز قابل حضور برای گروه های مختلف اجتماعی است که پویایی و کارایی آن نیازمند تعاملات اجتماعی و برخوردهای متنوع است» (رفیعیان و تقوایی وهمکاران، ۱۳۹۱). «مهم ترین ویژگی شهر، وجود فضای عمومی در آن است. از لحاظ نظری فضای عمومی جایی است که تمام اعضای جامعه، آزادانه به آن دسترسی دارند» (شارع پور، ۱۳۹۵). «جین جاکوبز نیز این خصوصیت شهر را از بزرگترین امتیاز آن می شمارد، پیاده روهای شهری، به گمان او، کارکرد ایجاد جو اعتماد و نزدیکی بین افراد و صمیمیت یک محله را به وجود می آوردند بدون آنکه برای این افراد تعهدی (به شکل همبستگی گروهی) ایجاد کنند. به عبارت دیگر افراد در پیاده روهای شهری می توانند تا اندازه ای از «ناشناسی» خود بیرون بیایند بدون آنکه حوزه خصوصی خود را از دست بدهند» (فکوهی، ۱۳۹۶، ۲۴۴-۲۴۵).

«فضاهای عمومی به طور بالقوه دارای مزایای زیادی هستند از جمله انسجام و تعاملات اجتماعی، بهبود رقابت پذیری اقتصادی و سرمایه گذاری، بهبود شرایط زیست محیطی و در نهایت کمک به سلامت جسمی و روانی و در نتیجه افزایش قابلیت زندگی در شهر» (شارع پور، ۱۳۹۵). از مهمترین مسائل مربوط به فضاهای عمومی شهری کیفیت این فضا ها می باشد، رفیعیان و سیفایی (۱۳۸۴) «نظافت و پاکیزگی، دسترسی، جذابیت، راحتی، جامعیت، سرزندگی و پویایی، عملکرد، تمایز، ایمنی و امنیت، نیرومندی و سلامتی را عوامل مهم در ارزیابی کیفیت فضاهای عمومی دانسته اند». یکی دیگر از مسائل مهم در مبحث فضاهای عمومی شهری بحث ارتباط میان فضای عمومی شهری با مسئله حق به شهر است در این خصوص شارع پور (۱۳۹۴) معتقد است «تحقق حق به شهر مستلزم وجود فضاهای عمومی قدرتمند در شهر است، لذا مدیریت فضا های عمومی بخش مهمی از سیاست شهری و حکمرانی شهری محسوب می شود».

۲-۲- بافت تاریخی شهری

«تحوالات سال ۱۹۷۰ م را می توان شروع نخستین گام های عملی به سوی ایجاد فصل مشترک فی مابین حفاظت و توسعه تلقی نمود. در این دوره توجه ویژه ای به حفظ ارزش های فرهنگی، تاریخی، زیبایی شناختی و اجتماعی صورت می گیرد، همچنین این دوره آغازگر توجه به ارزش های اجتماعی میراث و زمینه ساز تعمیم نگرش حفاظت از ارزش ها از مقیاس بنا به بافت می باشد، شروع آن را می توان از تصویب قطعنامه آمستردام در سال ۱۹۷۵ م دانست» (حنای، فدائی نژاد، ۱۳۹۰). «هاز معتقد است، نواحی تاریخی به دسته ای از بناها و مجموعه های با ارزش که از نظر قدمت، غنای معماری و یا زیربنایی یگانه اند اطلاق می شود، محله های مسکونی مرکز شهر و نواحی روستایی که ویژگی تاریخی شان را حفظ کرده اند همان طور که ذکر شد، غالباً به طور رسمی به عنوان منطقه تاریخی برگزیده می شوند» (قربانیان، ۱۳۸۹). باتوجه به منشور حفاظت از شهرها و مناطق شهری تاریخی (ایکوموس) اهمیت بافت های تاریخی شهری علاوه بر نقشی که این بافت ها به عنوان مدارک تاریخی دارند، این بافت ها حاوی ارزشهای فرهنگ های شهری سنتی نیز هستند (کلیتو، بی تا، ۱۹۸۷). بافت های تاریخی بخصوص در مراکز شهر حافظه تاریخی شهرها هستند، این بافت ها روایان سرگذشت و ماجراهای شهرها هستند. فکوهی (۱۳۹۶، ۲۵۹) معتقد است «حافظه تاریخی بر بستر فضا حرکت می کند. به عبارت دیگر محور زمانی در رابطه ای پیوسته با محیط فضایی قرار می گیرد و به نوبه خود آن را تغییر داده و بر آن معناگذاری، نمادگذاری و نشانه گذاری می کند. حفاظت از بافت های تاریخی به معنای تلاش برای نگهداری از حافظه تاریخی و انتقال آن به نسل های آتی است».

۲-۳- شهر پیاده محور و پیاده راه ها

«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 بعنوان «جنبش پیاده گستر» یاد می شود» (قربانی، جام کسری، ۱۳۸۹). «این جنبش از جمله با نفوذترین جنبش هایی است که در مقوله طراحی خیابان ها ایجاد گردیده و موجب بروز تغییرات اساسی در محیط و چهره بسیاری از شهرهای جهان شده است. تلاش های موفقیت آمیز در اروپا، طراحان آمریکایی را نیز به محدود ساختن ترافیک در خیابان های اصلی شهری و ایجاد مسیرهای باشکوه و زیبا برای پیاده تشویق کرده است» (حسینیون، ۱۳۸۳). «راب کریبر ضمن انتقاد از سازماندهی شهرهای مدرن که به ایجاد فضاهای شهری در مقیاس پیاده بی توجه بودند، راه حل را بازگشت به انتظام گذشته شهرها و اصالت های دیرین میدان و خیابان می داند» (کاشانی، ۱۳۸۹).

اگرچه به دلایل فرهنگی، تاریخی و سیاسی فرم طرح های پیاده راه سازی متفاوت است اما اغلب طرح ها به منظور کاهش ازدحام خودرو در مرکز شهر، پایداری فعالیت های تجاری در مرکز شهر، افزایش ایمنی، بهبود تعادل اکولوژیکی خلق مرکز شهر سرزنده و زیست پذیر و افزایش حضور پیاده و ارتقاء حس تعلق مکانی با حضور و تعاملات بیشتر اجتماعی در مکان های شهری صورت می گیرند (صرافی، محمدیان مصمم، ۱۳۹۱). علاوه بر دلایل ذکر شده یکی از مهمترین دلایل ایجاد پیاده راه ها بخصوص در مراکز تاریخی شهری سعی در حفاظت از این بافت های ارزشمند شهری است. «سهولت دسترسی به ارزشهای تاریخی شهر و ارتباط بین هسته های هویت بخش، موجب تداوم تاریخی و افزایش احساس تعلق ساکنین می شود» (سلطانی، پیروزی، ۱۳۹۱). «افزایش زمان حضور در فضاهای عمومی شهری، امکان حفاظت و نگهداری از آثار تاریخی و با ارزش شهر، افزایش سرزندگی، انعطاف و ایمنی شده و پاسحدهی محیط مصنوع را با کاربران و استفاده کنندگان از فضا به حد مطلوبی رسانده است» (حبیبی، بهزادفر و جابری، ۱۳۹۰).

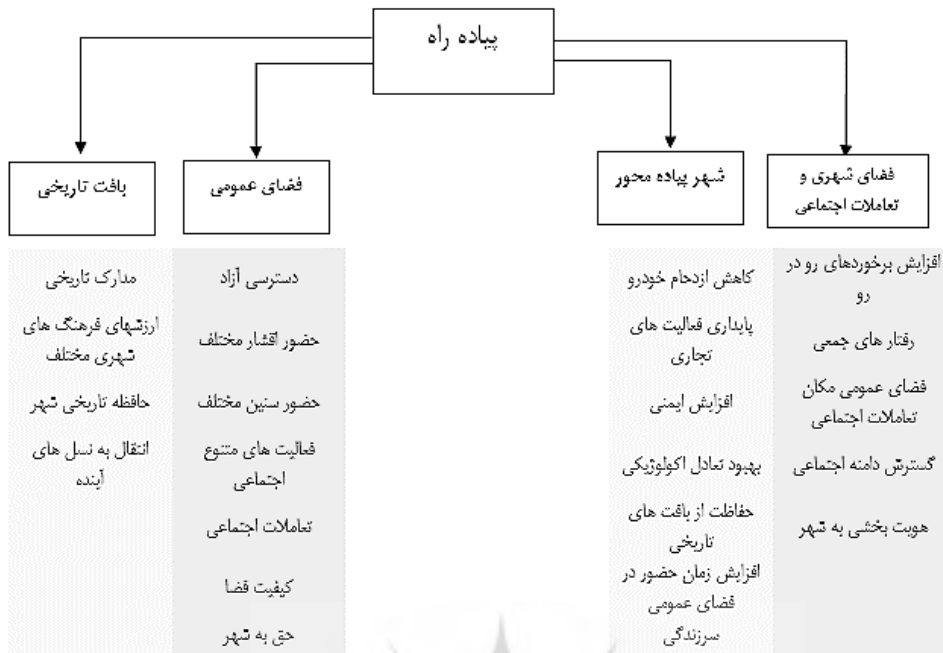
۲-۴- فضای شهری و تعاملات اجتماعی

ارتقاء تعاملات اجتماعی میان شهروندان از مهمترین آثار فضاهای شهری بخصوص فضای عمومی شهری است، «فضای شهری امکان گسترش دامنه اجتماعی و برخوردهای رو در رو را تسهیل می نماید که این امر ناشی از توان بالای این گونه فضاها در انواع مبادلات کالا، شایعات، اطلاعات و اخبار می باشد» (قنبردزفولی، نقی زاده، ۱۳۹۲). «پاول زوکر معتقد است میدان همچون توقفگاهی روانی در منظر شهری و محلی است که تعاملات اجتماعی افراد را در خود جای می دهد» (کاشانی، ۱۳۸۹). «گسترش روابط اجتماعی موجب تقویت حس اطمینان و اعتماد گشته و بر امنیت و منزلت اجتماعی می افزاید. به این ترتیب فضای شهری توان عظیمی برای تقویت رفتارهای گروهی و کنش های متقابل اجتماعی دارد» (قنبردزفولی، نقی زاده، ۱۳۹۲).

طراحی فضای شهری نیز با نحوه کاربری و اثرگذاری آن در تعاملات و مرادوات شهروندان دارای رابطه می باشد، «بین شکل گیری تعاملات اجتماعی و طراحی فضای شهری رابطه معناداری وجود دارد. در واقع به دنبال عوامل موثر بر شکل گیری تعاملات دو بعد وجود دارد. یکی تأثیری که فضا بر مردم و دیگری تأثیری که مردم بر امکان شکل گیری تعاملات می گذارند» (قنبردزفولی، نقی زاده، ۱۳۹۲). البته «زوکر طراحی فضاهای شهری را تنها محدود به ابعاد شکلی و زیبایی بصری ندانسته و بر جنبه های اجتماعی و فعالیت های جاری در فضا به شدت تأکید می نماید» (کاشانی، ۱۳۸۹). «عواملی چون اختلاط کاربری، سرزندگی، زیبایی بصری و نگهداری و مراقبت از فضا بطور خاص و عوامل دیگری چون راحتی کالبدی، امکان نشستن و توقف کردن، دسترسی مناسب و امنیت، تناسب و خوانایی، تنوع و همگانی بودن فضا را از مهمترین عوامل تأثیرگذار بر حضورپذیری و تعاملات اجتماعی دانسته اند» (بهزادفر، طهماسبی، ۱۳۹۲) علاوه بر این موارد «نوع چیدمان مبلمان، زیبایی بصری محیط و نیز فعالیت های جاذب و جمعی از مهمترین عوامل در افزایش تعاملات اجتماعی بین مردم می باشند» (قنبردزفولی، نقی زاده، ۱۳۹۲).

«اولدنیبرگ با تبیین اصطلاح مکان سوم بر فضاهای عمومی شهری و نقشی که با نزدیک شدن مکان های اول و دوم (قلمروهای خانه و کار) به یکدیگر می توانند به عنوان عامل اصلی هویت بخشی به یک شهر ایفا نمایند، تأکید می نماید» (کاشانی، ۱۳۸۹). بررسی مفاهیمی چون فضاهای عمومی شهری، بافت تاریخی شهری، شهر پیاده محور و پیاده راه ها و فضای شهری و تعاملات اجتماعی اهمیت برنامه ریزی پیاده محور و پروژه های پیاده راه سازی در شهر بخصوص مراکز شهری را در چهارچوب شاخص ها و مفاهیم مهمی چون حق به شهر، دسترسی آزاد به فضای عمومی، تعاملات اجتماعی، ارزشهای فرهنگی شهری، سرزندگی و هویت شهری و ... نشان می دهد. هدف از بررسی مفاهیم مرتبط با پیاده راه استخراج شاخص ها و مفاهیمی است که

بایستی در برنامه ریزی، طراحی و اجرای پروژه های پیاده راه سازی مورد توجه قرار گیرید. این شاخص ها و مفاهیم با بررسی دیدگاه های پژوهشگران در راستای بهره مندی در پروژه های پیاده راه سازی انتخاب شده است (شکل ۱).



شکل ۱- مفاهیم و شاخص های مرتبط با پیاده راه (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)

۳- بررسی و معرفی پروژه

پروژه پیاده راه سازی میدان مرکزی شهر ترابزون ترکیه در سال ۲۰۱۰ در سه مرحله اجرا شده است، باتوجه به موقعیت مرکزی این مکان و اهمیت آن در حمل و نقل، اقتصاد، تاریخ و هویت شهری ترابزون این پروژه اهمیت بسیاری برای این شهر دارد. ایجاد یک میدان شهری مدرن در محل یکی از میدان های تاریخی شهر و تلاش برای پاسخگویی به نیاز شهروندان امروز همراه با حفظ هویت تاریخی آن میدان امری بسیار مهم است. در این پژوهش سعی خواهد شد نقاط قوت و ضعف برنامه ریزی و اجرایی این پروژه مشخص شود.

۳-۱- معرفی شهر ترابزون

شهر ترابزون مرکز استان ترابزون در شمال شرق کشور ترکیه واقع شده است (شکل ۲). ترابزون با مساحت ۴،۶۴۶ کیلومتر مربع در طول جغرافیایی ۳۹،۷ درجه و عرض جغرافیایی ۴۱ درجه واقع شده است. شمال ترکیه به دلیل همجواری با دریای سیاه به منطقه کارادینز معروف است، این منطقه دارای ۱۴ استان است و بدلیل جغرافیای متفاوت دارای تفاوت های فرهنگی با سایر مناطق ترکیه است، موسیقی، رقص، شیوه، لهجه و گویش محلی، غذاهای متنوع محلی و خلق و خوی متأثر از عناصر طبیعی چون دریا، کوه و جنگل هویت خاصی به انسان کارادینزی داده است. شهر ترابزون با میزان جمعیت بیش از ۸۰۰ هزار نفر در سال ۲۰۱۸ دومین شهر بزرگ منطقه کارادینز پس از شهر سامسون است.



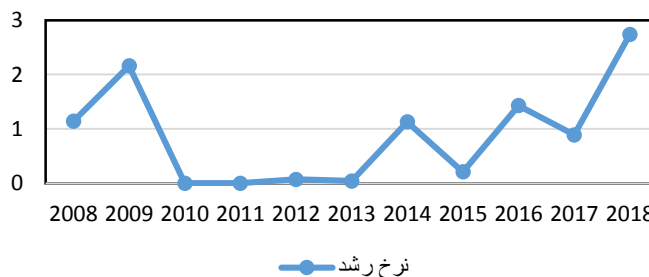
شکل ۲- موقعیت استان ترابزون در منطقه کارادینز و ترکیه

ترابزون با ۴ هزار سال سابقه تاریخی اش، دوره های امپراتوری روم و بیزانس را گذرانده، توسط فاتح سلطان محمد فتح شده، یاووز سلطان سلیم والی اش بوده و سلطان سلیمان قانونی در آن متولد شده است، بنیانگذار جمهوری ترکیه آتاترک سه بار در شهر ترابزون حضور داشته است. نام ترابزون اولین بار در سده ۴ قبل از میلاد توسط فرمانده یونانی در منبع تاریخی "آناباسیس" به شکل "تراپیزوس" درج شده است. میلتوسهای ایونی در سده ۷ قبل از میلاد پس از غرب آناتولی وارد منطقه کارادنیز شده و در سواحل آن شهرهای اقماری ایجاد کرده اند. به عقیده بسیاری از محققان شهر ترابزون نیز در آن زمان بنا شده است. ترابزون در سده ۶ قبل از میلاد به حاکمیت هخامنشیان درآمد و در سال ۳۳۴ قبل از میلاد با شکست هخامنشیان توسط اسکندر مقدونی کل آناتولی به اشغال او درآمد است، با مرگ آنی اسکندر میتریداتس (Mithridates) به کمک مردم محلی دولت پونتوس (Pontus) در کارادنیز تشکیل شده است. با به قدرت رسیدن امپراتوری روم و اشغال آناتولی توسط این امپراتوری در سال ۶۶ قبل از میلاد ترابزون بخشی از این امپراتوری شده است. با تقسیم این امپراتوری به دو بخش غربی و شرقی ترابزون در داخل مرزهای بخش شرقی/ بیزانس وابسته به استانبول واقع شده است. در سال ۱۴۶۱ میلادی ترابزون به فرماندهی فاتح سلطان محمد فتح شده و در اوایل حکومت عثمانی بعنوان سنجاق و ایالت توسط هیضیر بیگ اداره شده است. در سده ۱۶ میلادی با یکی شدن ایالت لازستان به مرکزیت باتومی با ترابزون ایالت جدیدی با مرکزیت ترابزون ایجاد شده است. آتش سوزی بزرگی در سال ۱۸۶۷ در ترابزون اتفاق افتاده است، در این آتش سوزی بسیاری از بناهای عمومی شهر سوخته است. در جنگ جهانی اول در سال ۱۹۱۶ ترابزون به اشغال قوای روس در آمد و قتل عام های بسیاری در این شهر اتفاق افتاده است (سایت اداره فرهنگ ترابزون، بی تا). بندر ترابزون با قرار گرفتن در ساحل شرقی دریای سیاه و دارا بودن پسرکرانه گسترده ای که از مرکز آناتولی و آناتولی شرقی به قفقاز و ایران می رسد باعث شده است شهر ترابزون از دوران باستان تا به امروز مهمترین شهر بندری منطقه محسوب شود. در دوران باستان و قرون وسطی علاوه بر اینکه ترابزون نقش واسطه در انتقال اجناس ایران و آسیای مرکزی به استانبول را داشت تبدیل به بازاری برای تجارت تجار کشورهای مختلفی شده بود (Aslan, Yel, 2018).

استان ترابزون در سال ۲۰۱۸ دارای ۸۰۷ هزار نفر جمعیت بوده است که بیش از ۳۱۷ هزار نفر آن مربوط به بخش مرکزی (اورتا حصار) می باشد که پس از آن بخش آکچاآباد با بیش از ۱۲۳ هزار نفر دومین بخش پر جمعیت استان ترابزون است. نرخ رشد جمعیت در این استان در سال ۲۰۱۸ برابر با ۲,۷۴ درصد بوده که نسبت به نرخ رشد سال ۲۰۱۷ از افزایش چشم گیری برخوردار است، در سال ۲۰۱۷ نرخ رشد جمعیت در ترابزون ۰,۸۹ درصد بوده است.

جدول ۱- میزان جمعیت استان ترابزون (ماخذ: سایت نفوس، ۲۰۱۹)

سال	نرخ رشد (درصد)	جمعیت استان ترابزون
۲۰۰۸	۱,۱۴	۷۴۸,۹۸۲
۲۰۰۹	۲,۱۶	۷۶۵,۱۳۷
۲۰۱۰	-۰,۱۸	۷۶۳,۷۱۴
۲۰۱۱	-۰,۸۳	۷۵۷,۳۵۳
۲۰۱۲	۰,۰۷	۷۵۷,۸۹۸
۲۰۱۳	۰,۰۴	۷۵۸,۲۳۷
۲۰۱۴	۱,۱۳	۷۶۶,۷۸۲
۲۰۱۵	۰,۲۱	۷۶۸,۴۱۷
۲۰۱۶	۱,۴۳	۷۷۹,۳۷۹
۲۰۱۷	۰,۸۹	۷۸۶,۳۳۶
۲۰۱۸	۲,۷۴	۸۰۷,۹۰۳



نمودار ۱- نرخ رشد جمعیت ترابزون (درصد) (ماخذ: سایت نفوس، ۲۰۱۹)

استان ترابزون دارای ۱۸ بخش است که شهر ترابزون در بخش مرکزی (اورتاحصار) واقع شده است. والی (Vali) بعنوان نماینده عالی دولت و شهردار کلان شهر (Büyük Şehir Belediye Başkanı) بعنوان نماینده منتخب مردم وظیفه مدیریت استان را به عهده دارند.

۳-۲- بررسی پروژه پیاده راه سازی میدان مرکزی ترابزون

میدان مرکزی شهر ترابزون در بخش اورتاحصار واقع شده است، مکان قرار گیری این میدان بعنوان مرکز شهر ترابزون شناخته می شود. این میدان در سالهای مختلف دارای اسامی متفاوتی بوده است. اسامی قدیمی بدست آمده از میدان نشان دهنده اهمیت این میدان در تاریخ شهر ترابزون دارد علاوه بر این مسئله اسامی قدیمی میدان نشانه هایی از ساخت فرهنگی شهر دارد، این میدان در سیاحت نامه ها و اسناد به ترتیب میدان کافر (Kâfir Meydanı)، میدان گاوور (Gâvur Meydanı)، میدان شرقی (Meydan-1 Şarkî)، میدان جدید (Meydan-1 Cedîd)، میدان شهرداری (Belediye Meydanı)، میدان تکسیم (Taksim Meydanı)، میدان حریت (Hürriyet Meydanı)، میدان جمهوریت (Cumhuriyet Meydanı)، میدان آتاترک (Atatürk Meydanı) ذکر شده است (کاراچاووش، ۲۰۱۱) البته در برخی منابع بجای میدان آتاترک محدوده آتاترک نیز دیده می شود این امر بدلیل وجود مجسمه آتاترک در این میدان است، اگرچه امروزه فضای سبز موجود در میدان در میان مردم بعنوان پارک میدان معروف است ولی بصورت رسمی در سال ۲۰۱۷ به تصمیم شورای شهر برای زنده نگهداشتن یاد شهدای کودتای نافرجام سال ۲۰۱۶ در ترکیه نام این پارک به "پارک شهدای ۱۵ تمموز و حریت" تغییر یافته است، کل محدوده مرکزی شهر در میان مردم با نام میدان شناخته می شود. این میدان یکی از دو میدان تاریخی شهر است، میدان کاواک (Kavak Meydanı) دیگر میدان تاریخی شهر با توجه به تغییر کاربری اش نتوانسته است موجودیت تاریخی خود را تا به امروز حفظ کند.

«میدان (شهرداری) که با بناهایی با کاربری های عمومی، دینی، تجاری، اجتماعی احاطه شده است، نکته اتصال خیابان های ماراش (قهرمان ماراش)، کوندوراجیلار، اوزون سوکاک، قاضی پاشا، سربالایی تکسیم و راه تانژانت (بلوار یاووز سلیم) است. این مکان یکی از ایستگاه های آغازین مسیر های مینی بوس های شهری است، محل شروع سه خیابان اصلی و مرکزی شهر (ماراش، کوندوراجیلار، اوزون سوکاک) از سمت شرقی است، تنها میدان تاریخی شهر از دو میدان تاریخی است که تا به امروز در شهر بجا مانده است» (Özdoğan, 2019).

«با توجه به تک مرکز بودن این مرکز شهر تاریخی در اورتاحصار و دسترسی آسان آن، محل تمرکز فعالیت های اقتصادی و مدیریتی برای همه شهروندان و علاوه بر آن جمعیت مناطق اطراف (علاوه براستان ترابزون و روستاهای اطراف، شهرهایی چون ریزه، گوموشهانه و گیرسون) نیز می باشد. مرکز تاریخی شهر، علاوه بر کارکرد مرکزی هم با پوشش شکل یافته کارکردی و مکانی همراه با ارزشهای میراث فرهنگی اش هم با ارزشهای میراث فرهنگی که در اطرافش واقع شده است دارای خصوصیات یک مکان شهری باز برای فعالیت های مکانی و کارکردی با تمایلات توریستی محسوب می شود» (Acar, Sancar, 2016).

اهمیت تاریخی این مکان برای شهر و هویت بخشی آن در کنار کارکرد تجاری و ارتباطی آن و نقش مهم مرکز شهر بودن این مکان در رابطه با هویت توریستی شهر ساحلی ترابزون نیز دارای اهمیت می باشد. این مکان و برخی خیابان های اطراف آن در کنار دیگر جاذبه های توریستی شهر یکی از مقاصد گردشگری برای توریست ها می باشد. از دیگر کارکردهای مهم شهری این مکان کارکرد اجتماعی- فرهنگی آن است، از جمله برگزاری انواع مراسمات ملی، فرهنگی- هنری، اعیاد، تجمعات اعتراضی، محل ملاقات ها و استراحت گاهی .

اوزدوغان (۲۰۱۹) در بخشی از بررسی خود از میدان مرکزی ترابزون به تغییرات فیزیکی صورت گرفته در این میدان پرداخته است، این بررسی نشان می دهد منظر و ساخت فیزیکی این میدان و کاربری های واقع شده در این مکان با گذر زمان تغییر کرده است، اولین تغییرات برنامه ریزی شده در این مکان در اواخر دوره جمهوریت صورت گرفته است، اولین تغییرات در سال ۱۹۳۷ بر اساس برنامه لامبرت (Lambert Planı) آغاز شده است. آثاری چون سینمای سومر، مدرسه اسکندریاشا، هتل شمس و مخزن آب (Su Maksemi) که در روزگاری از مهمترین آثار موجود در میدان بوده اند در سال ۱۹۷۰ تخریب شده اند. در محوطه سبز میدان مجسمه آتاترک نصب شده و به همین دلیل به میدان محوطه آتاترک گفته می شود. در سال ۱۹۸۷ محوطه پارک و مجسمه نقش گره ترافیکی به خود می گیرد. میدان بعنوان نقطه اصلی ارتباطی شهر مورد استفاده قرار می گرفته است. در سال ۲۰۰۲ با توجه به اصلاحیه طرح جامع فضای مابین پارک و ساختمان شهرداری برای عبور و مرور وسایط نقلیه ممنوع و موجب افزایش پیاده در میدان شده است. در این بازه زمانی راه تانژانت ساخته شده و بخشی از جنوب میدان دوباره بازسازی شده است. در سال ۲۰۱۰ با اجرای پروژه طراحی شهری پارک میدان و حومه آن، یکپارچگی مسجد اسکندریاشا با میدان صورت می گیرد و بخش بزرگی از میدان برای ورود وسایط نقلیه بسته می شود.

مشکلات ترافیکی در میدان و حومه آن و بخصوص تاثیر منفی وسایط نقلیه بر حضور پیاده ها، عدم پشتیبانی حمل و نقل عمومی جایگزین از ترافیک و مشکل پارک خودرو، کمبود تجهیزات برای توریست ها در محدوده آتاترک (میدان) و حومه آن بعنوان مهمترین عنصر هویت دهنده به بخش شهر ترابزون، عدم وجود مداخله یکپارچه در آثار و بناهای (ثبت شده و ثبت نشده) اطراف میدان در چهارچوب طراحی شهری، عدم ایجاد آگاهی از بافت تاریخی-طبیعی میدان، فشار بیش از حد ساخت و ساز در حومه میدان، عدم وجود استراتژی و سیاست های مخصوص میدان از جمله مشکلات عدیده مرکز تاریخی شهر ترابزون بوده است (Acar, Sancar, 2016).

«در مراحل آماده سازی طرح پروژه پیاده راه سازی میدان اصول طراحی چون یکپارچه گی شهری، نفوذ پذیری شهری، یکی کردن ساحل گانتا- میدان، پایداری فضای سبز، استفاده روزانه شبانه و زمستانی تابستانی، طراحی مکان با اولویت پیاده، کاربری چندگانه، مقیاس انسانی و زبان معماری مدرن مورد استفاده قرار گرفته است» (Acar, Sancar, 2016).

در طراحی پیاده راه میدان مرکزی شهر ترابزون اصول و رویکردهای مختلفی مورد نظر قرار گرفته شده است:

«در طرح های ارائه شده برای میدان شهری اورتاحصار-ترابزون، در جلسات برگزار شده در دفتر طراحی شهری شهرداری فعالیت بر اساس "خرد جمعی" و عمل متناسب با اصول آن تصمیم گیری شده بود. در نتیجه این جلسات اصول زیر برای پروژه ها مشخص شد: پیشنهادات ارائه شده باید مبتنی بر اصول شهرسازی مدرن چون پاسخگویی به نیاز های بهره وران مانند نیاز استراحتی و ... و زیبایی شناسی شهری و قابلیت استفاده و پایداری باشد، انطباق، پیوستگی و ایجاد ارتباط پروژه با محیط اطراف، طراحی باید مخصوص و مناسب برگزاری فعالیت های فرهنگی با مشارکت زیاد و نشانگر محیط زندگی مستمر باشد، ایجاد تعادل در فضاهای روباز و بسته و کاربری ها در طراحی، غنی کردن و پایداری اکوسیستم موجود در طراحی، در نظر گرفتن معماری بومی در تصمیمات مربوط به خط آسمان بناها» (Acar, Sancar, 2016).

۳-۳- بررسی وضع موجود پیاده راه میدان مرکزی ترابزون

مرکز شهر ترابزون ارزشمندترین بخش شهر از لحاظ اقتصادی، ارتباطی و تاریخی می باشد. باتوجه به پیشینه تاریخی این مکان و اهمیت آن در ترابزون قدیم بعنوان یکی از مهمترین شهر های ساحلی و بندری منطقه که اهمیت بسیاری در تجارت کشورهای همسایه نیز داشت، امروزه نیز دارای اهمیت است. این بخش از شهر یکی از نقاط آغازین مسیرهای حمل و نقل عمومی شهر است، وجود بازارهای تاریخی، بناهای تاریخی، هتل ها و کافه ها و رستوران ها، دفاتر خدماتی (بیمه، شرکت های توریستی و...)، بانک ها و صرافی ها، دفاتر احزاب سیاسی، سینما و کتاب فروشی ها و ... همه نشان از سرزنده گی و اهمیت این مکان در شهر را دارد. قبل از اجرای پروژه پیاده راه سازی در مرکز شهر محدوده آتاترک به صورت یک گره ترافیکی (شکل ۳) مابین خیابان های اطراف واقع شده بود، باتوجه به مرکزیت این منطقه بدلیل عدم وجود پیاده راه در نقطه ثقل مرکز شهر، وسایط نقلیه در کانون توجه بودند، این مسئله نتیجه تفکر حمل و نقل خودرو محور است که موجب مسیرگشایی همراه با تخریب بناها (احتمالاً تاریخی)، تغییر فرم و شکل مکان و متناسب کردن آن برای استفاده بیشتر وسایط نقلیه، تلاش برای حضور حداکثری وسایط نقلیه در این مکان و پیامدهای ناشی از این تفکر می شود.



شکل ۳- میدان مرکزی ترابزون قبل از اجرای پروژه پیاده راه سازی (ماخذ: گوگل ارث، ۲۰۰۸)

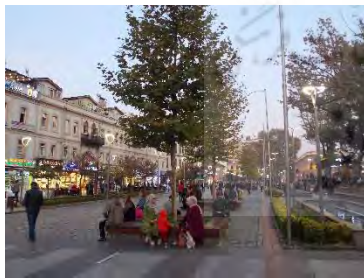
حفاظت از بناهای تاریخی همراه با حفاظت از بافت تاریخی با نگرشی یکپارچه و طراحی مدرن و تولید مکان شهری با قابلیت استفاده مطابق با نیاز های شهری امروزی با تاکید بر مفاهیمی چون پایداری، دسترسی و توریست پذیر و پیاده محور می تواند شهر ها را برای شهروندان قابل سکونت تر، امن تر و خاطره انگیزتر کند. بررسی وضعیت موجود پیاده راه میدان مرکزی شهر ترابزون بر اساس عناصر موجود برای شناخت بیشتر این مکان ضروری است (شکل ۴).



شکل ۴- تصویر ماهواره ای وضع موجود میدان (ماخذ: گوگل ارث، ۲۰۱۹)

۳-۳-۱- عناصر فرهنگی و اجتماعی؛

وجود فضاهای باز پیاده محور در پیاده راه میدان مرکزی ترابزون این مکان شهری را به محل برگزاری مراسمات و تجمعات تبدیل کرده است، با توجه به مرکزی بودن این مکان برگزاری انواع مراسمات و تجمعات در این مکان در کانون توجه عمومی قرار می گیرد، این مکان محل سخرانی پایانی راهپیمایی ها، کمپین های جمع آوری امضا، تجمعات اعتراضی، تجمعات سیاسی، برگزاری چادرهای اعانه (تصویر ۴) و جمع آوری اعانات، برگزاری نمایشگاه های عکس، برگزاری مراسمات فرهنگی مختلف و مراسمات ملی است. در کنار برگزاری اینگونه مراسمات گروه های موسیقی وابسته به دولت و گروه های موسیقی خیابانی (تصویر ۳) بخصوص موسیقی محلی و در کنار آن رقص محلی و نمایش های خیابانی نیز در این مکان برگزار می شود. یکی دیگر از ویژگی های این مکان تبدیل شدن آن به محل قرار های ملاقات بین شهروندان است، با توجه به وجود کافه و رستوران های (تصویر ۱) بسیار در اطراف این پیاده راه و نزدیکی به بازار و فروشگاه ها و دسترسی آسان از نقاط مختلف شهر این مکان بعنوان محلی برای دیدارها و قرار ملاقات ها انتخاب می شود. حضور افراد در سنین مختلف در این مکان شهری نشان دهنده توانایی پاسخگویی این مکان به نیازهای این رده های سنی است.



تصویر ۲- نشیمنگاه داخل میدان (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)



تصویر ۱- کافه اطراف میدان (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)



تصویر ۴- برپایی نمایشگاه در میدان (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)



تصویر ۳- نوازنده گان خیابانی در میدان (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)

۳-۳-۲- عناصر فیزیکی و فرم

از مهمترین عناصر فیزیکی موجود در این پیاده راه بناهای تاریخی است، از شاخص ترین بناهای تاریخی موجود در این پیاده راه بنای شهرداری (تصویر ۵) است که با نورپردازی و مرمت و ایجاد کاربری های مختلف چون دفتر اطلاعات توریست شهری، کتاب فروشی و فروش محصولات توریستی در طبقه همکف (مغازه ها) سعی در پاسخگویی به نیاز های شهروندان و توریستها دارد. این بنا علاوه بر تاریخی بودن دارای بار هویتی و فرهنگی نیز می باشد، ایوان (تصویر ۶) این بنا محل سخنرانی عدنان مندرس و رجب طیب اردوغان در زمان نخست وزیری شان بوده است و بدین دلیل برای مردم شهر از اهمیت ویژه ای برخوردار است.



تصویر ۶- ایوان معروف (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)



تصویر ۵- بنای تاریخی شهرداری (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)

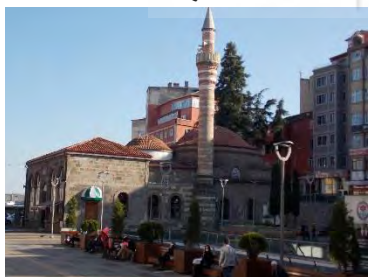
در بخش شرقی این میدان یکی از مهمترین آثار تاریخی شهر قرار گرفته است، مسجد تاریخی اسکندر پاشا (تصویر ۱۰) به دستور والی وقت اسکندر پاشا در سال ۹۳۶ هجری برابر سال ۱۵۲۹ میلادی ساخته شده است. این مسجد امروزه نیز مورد استفاده قرار می گیرد، باتوجه به قرار گرفتن این مسجد در پشت بنای شهرداری و عدم پیوستگی آن با میدان در زمان اجرای پروژه پیاده راه سازی بناهای اطراف مسجد تخریب شده و با این اقدام فضای میدان با محوطه مسجد از پیوستگی برخوردار شده است. میدان مرکزی شهر ترابزون دارای یک شکل تقریباً منتظم است که این فرم انسجام خاصی به فضا داده است، وجود تفاوت سطح در فضا نیز موجب از بین رفتن یکنواختی برای استفاده کننده گان شده است، طراحی نشیمنگاه پله ای و استفاده از تفاوت سطح موجب شده است فضای پایین تر میدان تبدیل به سالن آمفی تئاتر روباز (تصویر ۹) گردد و در زمان برگزاری مراسمات استفاده شود. استفاده از عنصر آب (تصویر ۷) در سرزندگی این فضا تاثیر بسزایی داشته است. مناسب سازی این پیاده راه برای گذر افراد معلول (تصویر ۸) نیز موجب حضور بیشتر این شهروندان در مکان شهری است.



تصویر ۸- مناسب سازی برای معلولان (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)



تصویر ۷- عنصر آب در میدان (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)



تصویر ۱۰- مسجد اسکندر پاشا (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)



تصویر ۹- جایگاه تماشاگر (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)

۳-۳-۴- نشانه ها و سمبل ها

بررسی نشانه های موجود در پیاده راه میدان مرکزی ترابزون تلاشی برای خوانش و فهم فرهنگ، سیاست و کنش های اجتماعی شهر در مقیاس کوچک و کشور در مقیاس کلان را دارد. یکی از مهمترین نشانه های واقع شده در این مکان شهری

موجود در این میدان مسجد(تصویر ۱۰) است، تاریخی ترین نشانه این میدان، اثری که میدان کافر(یکی از اسم های قدیمی میدان) را اسلامی تر می کند، تلاش برای اسلامی تر جلوه دادن این میدان و نشان دادن مسلمان بودن شهر در تاریخی ترین میدان شهر که اغلب ساکنان و بهره وران آن ساکنین رومی شهر بوده اند، میدانی که میدان مسلمانان شهر نبوده است. مجسمه آتاترک (تصویر ۱۳) از دیگر نشانه های موجود در میدان مرکزی شهر است، از نام گذاری این محدوده بعنوان محدوده آتاترک می توان به اهمیت وجود این نشانه پی برد.

از دیگر نشانه ها و سمبل های موجود در این پیاده راه می توان به درخت چنار ۱۵۰ ساله که سمبل مانایی این مکان در طول تاریخ دارد اشاره کرد؛ علاوه بر آن پرچم ها، سمبل نام ترابزون(تصویر ۱۴)، تصاویر حماسی(تصویر ۱۲) درج شده در بعضی نقاط اشاره کرد اما یکی از مهمترین سمبل ها موجود در این میدان برای شهروندان ترابزون آرم باشگاه ترابزون اسپور (تصویر ۱۱) بعنوان تیم فوتبال محبوب شهر می باشد. بنر بزرگ در یکی از دیوارهای جانبی میدان با طراحی سمبل ها تاریخی، فرهنگی و طبیعت منطقه را نشان می دهد.



تصویر ۱۲- تصاویر حماسی (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)



تصویر ۱۱- آرم باشگاه ترابزون اسپور (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)



تصویر ۱۴- سمبل ترابزون (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)



تصویر ۱۳- مجسمه آتاترک (ماخذ: نگارنده، ۱۳۹۸)

۳-۳-۵- امکانات رفاهی و آسایشی

بررسی امکانات رفاهی و آسایشی موجود در پیاده راه میدان مرکزی شهر ترابزون برای فهم بیشتر عنصر پاستخگویی میدان به نیاز های شهروندان و اثر آن در افزایش مدت زمان حضور پیاده ها در این مکان دارای اهمیت می باشد. وجود امکانات رفاهی و آسایشی در مکان های شهری بخصوص در فضاهای عمومی شهری و میدان های شهری موجب برقراری ارتباط هر چه بیشتر شهروندان با شهر و مکان های شهری می شود.

پارکینگ خودرو بعنوان سومین مرحله طراحی پیاده راه میدان مرکزی شهر امکان حضور افراد با خودرو شخصی را فراهم نموده است، علاوه بر این پارکینگ در بخشی از میدان محلی برای پارک دوچرخه نیز در نظر گرفته شده است، تا دوچرخه سواران نیز بتوانند وسیله خود را در آنجا پارک کنند. اینترنت رایگان همراه با محل شارژ تلفن همراه و ویلچر های الکتریکی و قفسه کتاب های رایگان از دیگر امکانات شهرداری برای شهروندان در میدان مرکزی شهر ترابزون است. شهروندان کتاب هایی که نیاز ندارند را در این محل قرار می دهند تا افرادی کی نیاز به آن کتابها دارند از آنها استفاده بکنند.

کابین نگهداری از نوزادان نیز یکی از امکانات خوب برای مادران و نوزادانشان می باشد که مادران می توانند در روز به مدت ۲۰ دقیقه از آن بهره مند شوند، هر نوزاد در روز حق استفاده رایگان از یک پوشاک بچه نیز دارد، خارجی ها نیز می توانند از این امکانات استفاده بکنند. تلویزیون شهری همراه با محل شارژ ویلچرهای برقی از امکانات دیگری است که شهرداری در میدان مرکزی شهر برای استفاده افراد دارای ویلچر لحاظ کرده است. دفتر اطلاعات توریستی وابسته به شهرداری نیز در مرکز میدان مرکزی شهر واقع شده است و اطلاعات مورد نیاز در مورد مکان های گردشگری را به توریست ها و گردشگران داخلی و خارجی می دهند. دستگاه ثبت شکایت و پیشنهادات شهروندان به شهرداری در میدان مرکزی شهر نیز بصورت دیجیتالی میان مسئولان و

شهروندان ارتباط برقرار می کند. کفashi ها در دو سمت میدان در محل های مشخص شده نیز به ارائه خدمات می پردازند. کافه، بوفه، صندلی ها، سطل های آشغال پارکی، روشنایی، مخازن زباله زیرزمینی، آب آشامیدنی، سایبان ها، سرویس های بهداشتی و گروه موزیک وابسته به شهرداری نیز از دیگر امکانات موجود در این فضای شهری است.

۴- نتیجه گیری

بررسی های انجام شده نشان می دهد میدان مرکزی شهر ترابزون بعنوان یکی از قدیمی ترین مکان های شهری که نقش مهمی در تجارت این شهر داشته است آنچنانکه محموله هایی که از طریق کشتی های تجاری به اسکله و بندر ترابزون می رسیده اند از این میدان توسط کاروان ها به شهر ها و کشورهای اطراف توزیع می شده است، وجود کنسولگری های کشورهای مختلف در ترابزون و بخصوص میدان شهر نشان از اهمیت این میدان در تاریخ شهر دارد. برای حفاظت از آثار تاریخی موجود در این میدان و افزایش حضور پیاده ها در این مکان شهری شهرداری اقدام به پیاده محور کردن بخش های مختلفی از این مکان کرده است. میدان مرکزی شهر ترابزون باتوجه به وجود امکانات مختلف که می تواند حداقل نیاز های شهروندان را در مرکز شهر برطرف کند توانسته است در جذب پیاده ها نقش مهمی داشته باشد. دسترسی مناسب، امنیت، وجود عناصر اقامتی داخل پارک میدان و کافه ها و رستوران های اطراف، برگزاری بسیاری از مراسمات فرهنگی-مذهبی در این مکان، برگزاری گردهمایی ها، نزدیکی به خیابان های تجاری-توریستی-ساحلی و مسیر اصلی گردشگری شهر، برگزاری هنرهای خیابانی، نمایشگاه های عکس، وجود فضای سبز، محل قرارهای ملاقات روزانه، وجود بانک ها و صرافی ها، شرکت های توریستی، هتل ها و خانه های کرایه ای روزانه و هفتگی، اینترنت رایگان و توان حضور ۲۴ ساعته از مهمترین عناصری است از لحاظ عملکردی شرایط حضور شهروندان و گردشگران را در این مکان فراهم می کند، وجود سمبل های مختلف و مهم برای شهروندان و گردشگران، برگزاری مراسمات ملی، وجود آثار تاریخی مهم و تاریخی بودن میدان نیز از لحاظ معنایی برای حضور شهروندان در این مکان شهری دارای اهمیت است، از نظر کالبدی نیز فرم نسبتا منظم این مکان، وجود نرده در پله ها، استفاده از میلمان با طرح چوب و حوض های آب، سنگ فرش کف پیاده راه، مناسب سازی برای حضور افراد ناتوان و کم توان جسمی، وجود فضا برای برگزاری مراسمات، وجود فضای سبز و ورودی های مناسب نیز در تبدیل شدن این مکان به مرکز شهری سرزنده و مهم در زندگی روزمره شهروندان و گردشگران نقش مهمی دارد.

عدم وجود زمین بازی برای کودکان، جداره های غیر همگون، آلودگی بصری انواع تابلوها در جداره ها، کمبود سایبان با توجه به شرایط اقلیمی شهر، کمبود فضای سبز، عدم وجود اکوپ درمانی مستقر، کمبود شیرهای اطفاء حریق، کمبود عناصر فرهنگی مانند مجسمه یا سمبل نسبت به اهمیت و کاربری این مکان نیز از مسائلی است که در صورت وجود موجب ارتقاء ایمنی، سرزنده گی، معنا بخشی می شود و کمک به حضور کودکان بعنوان بخشی از جامعه و برقراری ارتباط با مکان های شهری نیز یک ضرورت محسوب می شود.

منابع

۱. بهزادفر، مصطفی و طهماسبی، ارسلان (۱۳۹۲)، شناسایی و ارزیابی مولفه های تاثیرگذار بر تعاملات اجتماعی تحکیم و توسعه روابط شهروندی در خیابان های شهری: نمونه موردی مطالعه سندنج، فصلنامه مرکز پژوهشی هنر معماری و شهرسازی نظر، شماره ۲۵، صص ۱۷-۲۸.
۲. کلیتو، یوکیو. استانداردها، اصول و منشورهای بین المللی حفاظت، چراغچی، سوسن، مترجم (۱۳۷۷)، مجله اثر، شماره ۲۹ و ۳۰، صص ۱۲۱-۱۳۵.
۳. حبیبی، کیومرث و همکاران (۱۳۹۰)، پیاده راه محرک توسعه در بافت کهن شهری بررسی نقش محور استروگت در شهر کینهاگ، منظر، شماره ۱۵، صص ۵۵-۶۱.
۴. حسینیون، سولماز (۱۳۸۳)، مقدمه ای بر طراحی پیاده راهها، ماهنامه شهرداریها، شماره ۶۱، صص ۶۸-۷۲.
۵. حناچی، پیروزو فدائی نژاد، سمیه (۱۳۹۰)، تدوین چارچوب مفهومی حفاظت و بازآفرینی یکپارچه در بافت های فرهنگی-تاریخی، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۴۶، صص ۱۵-۲۶.
۶. رفیعیان، مجتبی و تقوایی، اکبر و همکاران (۱۳۹۱)، بررسی تطبیقی رویکردهای سنجش کیفیت در طراحی فضاهای عمومی شهری، نشریه انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره ۴، صص ۳۵-۴۳.
۷. رفیعیان، مجتبی و سیفایی، مهسا (۱۳۸۴)، فضاهای عمومی شهری؛ بازنگری و ارزیابی کیفی، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲۳، صص ۳۵-۴۲.

۸. سلطانی، علی و پیروزی، رضا (۱۳۹۱)، پیمایش قابلیت پیاده مداری محورهای فرهنگی تاریخی مطالعه موردی محور حافظ (شیراز)، شهر و معماری بومی، شماره ۳، صص ۶۵-۷۷.
۹. شارع پور، محمود (۱۳۹۵)، حق به شهر و فضاهای عمومی شهری، پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری، شماره ۲، صص ۵۱-۶۸.
۱۰. شاه حسینی، پروانه و اسماعیلیان طارمی، مهناز (۱۳۹۵)، آسیب شناسی احداث پیاده راه ها در شهر تهران (مطالعه موردی میدان ۱۵ خرداد-میدان امام حسین (ع))، نشریه انجمن جغرافیای ایران، شماره ۵۱، صص ۷۱-۸۶.
۱۱. شماعی، علی و اقبال، محمدرضا (۱۳۹۵)، عوامل موثر بر ارتقای کیفیت محیط پیاده راههای شهرهای ایرانی-اسلامی (مورد مطالعه: پیاده راه میدان امام حسین (ع) و هفده شهریور)، نشریه الگوی پیشرفت ایرانی اسلامی، شماره ۷، صص ۱۲۷-۱۵۱.
۱۲. صرافی، مظفر و محمدیان مصمم، حسن (۱۳۹۲)، امکان سنجی پیاده راه سازی خیابان های مرکز شهر همدان، فصل نامه آمایش محیط، شماره ۲۱، صص ۱۱۱-۱۳۸.
۱۳. فکوهی، ناصر (۱۳۹۶)، انسان شناسی شهری، نشر نی، تهران.
۱۴. قلمبردزفولی، مریم و نقی زاده محمد (۱۳۹۳)، طراحی فضای شهری به منظور ارتقاء تعاملات اجتماعی (مطالعه موردی: بلوار بین محله ای)، هویت شهر، سال ۸، صص ۱۵-۲۴.
۱۵. قربانی رسول و جام کسری، محمد (۱۳۸۹)، جنبش پیاده گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده راه تربیت تبریز، مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای، شماره ۶، صص ۵۵-۷۲.
۱۶. قربانیان، مهشید (۱۳۸۹)، بازسازی بخش مرکزی شهرها؛ الگوی مداخله و دستورالعمل های مرمتی در خرده حوزه های درک پذیر، نشریه انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، شماره ۱، صص ۷۷-۹۰.
۱۷. کاشانی جو، خشایار (۱۳۸۹)، بازساخت رویکردهای نظری به فضاهای عمومی شهری، هویت شهر، شماره ۶، صص ۹۵-۱۰۶.
۱۸. منشور ایکوموس برای حفاظت شهرها و محوطه های شهری تاریخی - واشنگتن (۱۹۸۷)، لیلیا فرهنگ مترجم (۱۳۸۲)، هفت شهر، شماره ۱۴، صص ۱۳۴-۱۳۵.
19. Aslan, Z. Yel, S. (2018). "Atatürk Döneminde Trabzon-Tebriz Transit Yolu (1923-1938)", Turkish Studies, Vol 13, No1, 1-12.
20. Karaçavuş, A. (2011). "Toplumsal Mekanın Merkezini Değişimi Üzerine Bir Deneme: XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon'da Geleneksel Yaşamın Hükümsüzleşmesi", Karadeniz İncelemeleri Dergisi, Vol 10, No10, 77-99.
21. Özdoğan, H. (2019). "Kentsel Aidiyette Meydanlar, Trabzon Belediye Meydanı Örneği", Planlama, Vol 29, No 3, 229-246.
22. Sancar, C. Acar, C. (2016). "Türkiyede Kent Peyzajının Yeni Yüzleri Olarak Meydanlar: Trabzon-Ortahisar Atatürk Alanı Dönüşüm Projesi", İnönü üniversitesi sanat ve tasarım dergisi, Vol 6, No 13, 57-73.
۲۳. سایت اداره فرهنگ ترابزون (تاریخ دسترسی به سایت ۰۱/۱۲/۲۰۱۹): <https://trabzon.ktb.gov.tr/TR-212974/tarihcesi.html>
۲۴. سایت نفوس (تاریخ دسترسی به سایت ۰۵/۱۲/۲۰۱۹): <https://www.nufusu.com/il/trabzon-nufusu>

پرتال جامع علوم انسانی