
Investigating Pedestrian Criteria to Improve the Quality of Urban Space with Historical-Cultural Focus (Case Study: Esfaris Pedestrian Passage in the Historical Context of Ardebil City)

Saman Abizadeh*

Assistant Professor of Art and Architecture, Payam Noor University, Tehran, Iran

One of the recent developments in the new trends of urban planning is paying attention to the movement of the pedestrians and its needs as an important urban issue. Without the social, economic, and architectural role of the street and the mere attention to the movement and the resolution of its disruptive and neglecting the development and planning for the movement is one of the defects of the contemporary city. A review of the growth of cities in different decades has shown that a combination of modern cultural-social technology and behaviors on the one hand and fascination with planners to relocate cavalry and responding to the tragedies of it, on the other hand, leads to forgetting the spaces. In particular, the movement of pedestrians in the cities has made the urban trips numerous and prolonged.

Pedestrianism is the most natural form of moving of citizens on urban streets, and moving on foot is the most important opportunity for urban streets. The pedestrian on urban streets has a space identity, a sense of belonging and receiving the quality of urban space. The purpose of the present study is to investigate the capability of the Esfaris' pedestrian space as a pedestrian route. The effective criteria in this regard are determined by the spatial quality analysis of the route. Among the urban spaces in urban centers, some spaces are mostly converted to pedestrian axes. Identifying the potentials and capacities of such spaces can be effective in enriching pedestrian policies and strategies and developing the quality of urban space. One example of the urban space located in the center and texture of Sheikh Safi in Ardebil is the Esfaris Passage, which has been implemented in recent years for this axis.

In this regard, in the present study, by selecting a proper policy to promote pedestrian position in the city and

reducing car dominance in the historical context of Sheikh Safi in Ardebil, it has been attempted to convert to the Esfaris Passage by examining the quality and characteristics of existing conditions and treating a walking path (reducing personal cars) not to the sidewalk (completely eliminating personal cars). To achieve this goal, after defining the historical texture of Sheikh Safi and the quality of the Esfaris Passage, documentary studies and survey methods were used with 383 questionnaires from pedestrians and citizens. The results of the impact of the pavement on the quality of urban life showed that the quality of spaces in most criteria, especially social criteria such as access, aesthetic, bodybuilding and functional space, urban facade, flooring, furniture and human scale, light, use and behavioral quality were suitable on the Esfaris Passage.

Among the urban spaces in urban centers, some spaces are mostly converted to pedestrian axes. Identifying the potentials and capacities of such spaces can be effective in enriching pedestrian policies and strategies and developing the quality of urban space. One example of the urban space located in the center and texture of Sheikh Safi in Ardebil is the Esfaris Passage, which has been implemented in recent years for this axis. Accordingly, this article seeks to identify the capabilities and potential of this axis as a pedestrian route, priority of this route, and a route for traffic to solve traffic and economic problems. Although most pedestrians acknowledge the desirable changes of the place, the pedestrian organization, mentioned the negative changes made after launching this route.

Keywords: Pedestrian, Urban Space, Esfaris Passage, Ardebil City



بررسی معیارهای پیاده‌مداری در جهت ارتقای کیفیت فضای شهری با محوریت تاریخی-فرهنگی (مطالعه موردی: پیاده‌راه اسفیریس در بافت تاریخی شهر اردبیل)

سامان ابی‌زاده^۱

^۱ استادیار گروه هنر و معماری، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.
(تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۰۱/۰۴، تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۲/۰۶/۳۰)

چکیده

پیاده‌محوری طبیعی‌ترین شکل جابجایی شهروندان در خیابان‌های شهری بوده و حرکت پیاده مهم‌ترین امکان برای مشاهده خیابان‌های شهری است. پیاده‌مداری در خیابان‌های شهری دارای هویت فضایی، احساس تعلق و دریافت کیفیت‌های فضای شهری می‌باشد. هدف پژوهش حاضر بررسی قابلیت فضای شهری پیاده‌راه اسفیریس به‌عنوان یک مسیر پیاده‌مدار است. معیارهای مؤثر در این رابطه با تحلیل کیفیت فضایی مسیر مشخص می‌شود. در این راستا، در پژوهش حاضر با گزینش سیاست مناسب برای ارتقاء جایگاه عابران پیاده در سطح شهر و کاهش تسلط اتومبیل در بافت تاریخی شیخ صفی شهر اردبیل سعی شده است تا با بررسی کیفیت و ویژگی‌ها شرایط موجود، به قابلیت تبدیل مسیر پیاده‌راه اسفیریس به مسیری پیاده‌مدار (تقلیل تردد خودروهای شخصی) نه پیاده‌راه (حذف کامل خودروهای شخصی) پرداخته شود. برای نیل به این هدف پس از تعریف بافت تاریخی شیخ صفی و کیفیت پیاده‌راه اسفیریس، مطالعات اسنادی و روش پیمایشی با تهیه ۳۸۳ پرسشنامه از عابران پیاده‌راه و شهروندان، مورد استفاده قرار می‌گیرد. نتایج بررسی تأثیرات پیاده‌راه بر کیفیت زندگی شهری نشان می‌دهد که کیفیت فضاها در معیارهایی مانند زیبایی‌شناختی، کالبد، نمای شهری، کف‌سازی، مقیاس انسانی، نور در پیاده‌راه جدید اسفیریس مناسب است اما با این وجود بیشتر عابران به تغییرات مطلوب مکان بعد از ساماندهی به‌عنوان مسیر پیاده‌مدار اذعان دارند علی‌رغم اینکه بر تغییرات منفی به‌ویژه اجتماعی، دسترسی، عملکردی، مبلمان، کاربری، کیفیت رفتاری پیش‌آمده پس از ایجاد این مسیر نیز به‌جد اشاره کرده‌اند.

واژگان کلیدی

پیاده‌مداری، فضای شهری، پیاده‌راه اسفیریس، شهر اردبیل.

فعالیت‌های پیاده و وجود ارتباطات چهره به چهره موجبات ارتقاء حیات مدنی و جریان زندگی در مرکز شهر را فراهم کرده است (Mohammadian Mosammam et al 2016) در این میان فضاهای شهری عرصه‌هایی هستند که کنش‌ها و فعالیت‌های عمومی زندگی شهری در آن‌ها به وقوع می‌پیوندد (Iranmanesh 2006).

از میان فضاهای شهری که در مراکز شهری وجود دارند برخی از فضاها بیشتر قابلیت تبدیل به محورهای پیاده دارند. شنا سایی پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های این گونه فضاها می‌تواند در غنا بخشیدن به سیاست‌ها و راهبردهای پیاده مداری و توسعه کیفیت فضای شهری مؤثر باشد. یکی از نمونه‌های فضای شهری که در مرکز و بافت و محله تاریخی شیخ صفی شهر اردبیل واقع شده است، پیاده‌راه جدید اسفیریس می‌باشد که با طرح پیاده‌راه در سال‌های اخیر برای این محور اجرا شده و موجب بروز مشکلاتی اساسی برای اهالی و کسبه گردیده است. این مقاله به دنبال آن است تا با شناسایی قابلیت و پتانسیل‌های این محور به عنوان یک مسیر پیاده‌مدارانه صرفاً پیاده‌راه، اولویت آن را به بعد اجتماعی اختصاص داده به همراه مسیری برای تردد سواره برای حل مشکلات ترافیکی، اقتصادی و اجتماعی مسیر موصوف پیشنهاد نماید.

۱. روش تحقیق

روش تحقیق در این مقاله مبتنی بر مطالعات اسنادی و پیمایشی است که اصلی‌ترین منابع مورد استفاده، کتاب‌ها و مجلات تخصصی فارسی و انگلیسی در این عرصه می‌باشد. چارچوب نظری این تحقیق، ابتدا مروری بر ادبیات موضوع تحقیق می‌باشد که با هدف بررسی و شناخت بیشتر موضوع به تعریف پیاده مداری، معرفی دیدگاه‌های نظری در زمینه پیاده‌مداری، عوامل و برای هر یک از عوامل به بیان معیارها پرداخته شده، سپس تأثیر این عوامل بر کیفیت فضای شهری مورد بررسی قرار گرفته است. در ادامه کار با استفاده از تحلیل‌های آماری به ارزیابی آن

یکی از تحولات اخیر در گرایش‌های جدید شهرسازی جهان، توجه به حرکت پیاده و نیازهای آن به‌عنوان یک موضوع مهم شهری است. بی‌توجهی به نقش اجتماعی، اقتصادی و معماری خیابان و توجه صرف به حرکت سواره و حل مسائل مختلف آن و غفلت از ساماندهی و برنامه‌ریزی برای حرکت پیاده، یکی از نقایص شهرسازی معاصر محسوب می‌شود (Habibi et al 2011). بررسی رشد شهرها در دهه‌های مختلف نشان می‌دهد که ترکیبی از تکنولوژی‌ها و رفتارهای فرهنگی - اجتماعی نوین از یک سو و شیفتگی برنامه‌ریزان در اتکاء به حرکت سواره و پاسخ‌گویی به نیازهای برآمده از آن، از سوی دیگر، موجب فراموشی فضاها به‌ویژه حرکت پیاده در شهرها شده و سفرهای درون شهری را متعدد و طولانی نموده است (Sarrafi & Mohammadian 2012: 111) سیاست‌های پیاده‌راه‌سازی و پیاده‌مداری به‌عنوان نیرومندترین و اثرگذارترین جنبش‌های طراحی مجدد خیابان، از راهکارهایی هستند که در دهه‌های اخیر به‌منظور کاهش تبعات منفی حضور گسترده خودرو در شهرها و رونق اجتماعی، اقتصادی و محیطی مراکز شهری به‌کار بسته می‌شوند (Azadkhani & Baghlani 2017). پیاده‌راه‌ها معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که می‌توانند شور و زندگی را به شهر آورده، مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند و در نتیجه پایداری شهر را تضمین نمایند (Foster et al 2011:79).

مرکز شهر یکی از عوامل و مظاهر اصلی ارزش‌های تاریخی و فرهنگی و تجسم نمادها، نشانه‌ها و خاطره‌های هویت بخش برای تمام شهر و ساکنان آن است. بافت مرکزی و قدیمی شهرها، قلب تپنده و اغلب محل تجمع فعالیت‌های تجاری، تعاملات اجتماعی و تلاقی جریان‌های حیاتی شهر می‌باشند که در طول تاریخ در هویت‌بخشی به حیات شهری، همواره نقش بارزی ایفا نموده‌اند؛ به‌طوری‌که استمرار و استقرار فعالیت‌ها در این بخش، به‌خصوص

استفاده شد. برای ارزیابی ویژگی‌های کالبدی-فضایی معیارهایی مانند میزان تأثیر عوامل شکلی، فرعی، هندسی و فضایی مسیر پیاده‌روی تاریخی، روش‌نمایی مناسب فضا، رنگ، نوع، بافت و کیفیت مصالح مورد استفاده در دیوارها، کف، شکل و فرم مسیر، تزئینات و اشکال خاص در دیوارها و کف‌سازی‌ها، عالیم، نمادها، نشانه‌ها و تابلوهای اطلاعات، وجود نیمکت‌ها، سکوها و دیگر تجهیزات در مکان، قابلیت دسترسی برای گروه‌های مختلف سنی و جنسی و غیره مورد سؤال قرار داده شد و براساس شاخص‌هایی از قبیل احساس راحتی و آسایش، جذابیت و سرزندگی، به‌خاطر ماندن فضا، تشخیص و تمایز فضا با دیگر مکان‌ها، امنیت و ایمنی، تمایز و تشخیص فضا، دسترسی همه افراد به کلیه خدمات و غیره مورد ارزیابی قرار گرفت.

جامعه‌ی آماری تحقیق را شهروندان شهر اردبیل که در پیاده‌راه اسفیرس حضور داشتند، تشکیل داده که به‌وسیله‌ی فرمول کوکران تعداد ۳۸۳ نفر از بین ۸۰۰ نفر به‌عنوان نمونه تحقیق انتخاب و بین آن‌ها به روش تصادفی ساده پرسشنامه توزیع شده است.

۲. بدنه تحقیق

۲-۱. ارتقای کیفیت فضای شهری با طراحی در محور

پیاده‌راه و قابلیت پیاده‌مداری در این فضا

واژه فضای شهری به موقعیت فیزیکی و اجتماعی در یک منطقه مادر شهری، دارای‌های یک موقعیت جغرافیایی و سازمان فضایی محتواهای درون آن دارد؛ بنابراین مفهومی گسترده و دربرگیرنده است که به طیفی از نقطه نظرات مربوط می‌شود. فضاها زمانی به مکان تبدیل می‌شوند که افراد معانی و محتوای اجتماعی آن‌ها را تشخیص دهند. یک شهر و یک خیابان مثال‌هایی هستند از فضاهایی که تنها با تاریخ و هویت گره‌خورده‌اند؛ بنابراین فضای شهری از طریق تشخیص معنای آن و تغییر شکل توافق انتزاعی به موزائیکی از مکان‌ها تبدیل می‌گردد (White 2013). فضای شهری مصنوعی سازمان‌یافته، آراسته و واجد نظم به صورت بستری برای فعالیت‌ها و رفتارهای انسانی است. انسان جزئی از فضا است و با ارزش‌ها و هنجارهای خود به این فضا معنی می‌

در نمونه مورد مطالعه می‌پردازد. حوزه مطالعه این پژوهش پیاده‌راه جدیدالتأسیس اسفیرس در محله تاریخی شیخ صفی‌الدین اردبیل می‌باشد. از نظر زمان انجام پژوهش، این تحقیق از نوع مقطعی می‌باشد که در یک دوره زمانی مشخص به بررسی معیارهای پیاده‌راه و کیفیت فضاهای شهری پیاده‌راه عالی‌فایو موسوم به گذر تاریخی «فرهنگ و هنر اسفیرس» اردبیل پرداخته است. از نظر فرآیند اجرا و ماهیت داده‌های پژوهش، تحقیق حاضر از نوع ترکیبی است که در آن ضمن استفاده از داده‌های کمی با کمی نمودن متغیرهای کیفی تحقیق، مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است؛ سپس به ارائه راهکارهای تقویت و ارتقاء کیفیت فضاهای شهری در جهت تغییر اساسی مسیر از پیاده‌راه به مسیر پیاده‌مدار می‌پردازد. به‌منظور گردآوری اطلاعات هم از روش‌های کتابخانه‌ای و هم از روش‌های میدانی استفاده شده است و ابزار گردآوری اطلاعات از طریق مشاهده پرسشنامه و آزمون‌های آماری می‌باشد و برای تجزیه و تحلیل از آزمون‌های t تک نمونه‌ای (آزمون کلموگروف-اسمیرنوف جهت بررسی نرمال بودن توزیع)، t مستقل، واریانس یک‌طرفه (آزمون تعقیبی شفه جهت بررسی تفاوت بین گروه‌ها و آزمون لون جهت بررسی برابری واریانس گروه‌ها) و رگرسیون چند متغیره (به روش ایتر) استفاده شده است. روش نمونه‌گیری نیز روش نمونه‌گیری تصادفی می‌باشد که براساس حجم نمونه در مکان‌های مختلف محدودده با افراد به‌مصاحبه پرداخته و پرسشنامه‌ها تدوین می‌شود. این پژوهش توصیفی و از نوع همبستگی بود و بر این اساس ۳۸۳ نفر از شهروندان اردبیل از بین ۸۰۰ نفر برطبق جدول مورگان به روش تصادفی طبقه‌ای انتخاب شدند که از این تعداد ۲۴۵ نفر زن و ۱۳۸ نفر مرد بودند و به‌منظور بررسی مؤلفه‌ها، پرسشنامه‌ی فعالیت و رفتار، پرسشنامه‌ی ویژگی‌های کالبدی-فضایی محدودده مورد مطالعه و پرسشنامه‌ی معانی اجرا گردید است. جهت تحلیل داده‌ها، شاخص‌های آماری از جمله فراوانی، در صد، میانگین و انحراف استاندارد استفاده شد و همچنین برای بررسی سؤال‌های پژوهش از آزمون تی‌تک نمونه‌ای، همبستگی پیرسون، ضریب همبستگی اسپیرمن و آزمون رگرسیون چندگانه استفاده شد است. برای مؤلفه ویژگی‌های کالبدی-فضایی نیز از پرسشنامه محقق ساخته

بخشد (Shokoohi Dolatabadi & Mohammad 2010: 85). فضای شهری فقط دارای ابعاد کالبدی فیزیکی نیست، بلکه دارای جنبه‌های اجتماعی و سمبولیکی است. با آنکه درک فضاهای شهری متأثر از ویژگی‌های فردی، سرعت حرکت، تفاوت‌های گروه‌های مختلف سنی، جنسی، فرهنگی و اجتماعی، شیوه‌ی زندگی، طول مدت سکونت در یک منطقه و روش جابه‌جایی در شهر است. درکل می‌توان شکست یا موفقیت یک فضای شهری را در قالب حضور افراد، میزان و تنوع فعالیت‌های آنان تبیین کرد. این در حالی است که میزان و نحوه‌ی حضور مردم در فضا، همچنین رفتار و کنش‌های آن‌ها مبتنی بر هنجارهای اجتماعی فرهنگی رایج در جامعه تنظیم می‌شود (Abazari et al 2008).

کیفیّت فضای شهری عبارت است از شاخص‌های محیط اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی-فضایی محیط شهری که نشان‌دهنده میزان رضایت یا عدم رضایت شهروندان از محیط شهری است (Shamaei & Pour Ahmad 2005: 274). کیفیت محیطی ادراک مکان به‌طور تمام و کامل است (Van Kamp 2003: 7). کیفیت فضای شهری به‌عنوان محصول فرآیند تعامل میان انسان، فعالیت و کالبد شهر تا حد بالایی به کیفیت مؤلفه‌های بصری آن وابسته است. مؤلفه‌های بصری فضای شهری به‌دلیل ماهیت عینی و ملموس خود توسط حواس انسان قابل ادراک است و زمینه ادراک، شناخت و ارزیابی محیطی شهروندان را فراهم می‌آورد (Heidari et al 2014: 325).

۱-۱-۲. تعریف پیاده‌مداری

پیاده‌مداری به مجموعه گسترده‌ای از موضوعات طراحی که با مقوله پیاده‌روی در ارتباط می‌باشد، اشاره دارد. یک مکان پیاده‌مدار، مکانی است که ساکنین آن با هر سن و هر درجه‌ای از توانایی می‌توانند جذابیت و دلپذیری، آسایش و راحتی و امنیت را در هنگام پیاده‌روی، نه فقط در هنگام فراغت بلکه در استفاده از امکانات و تسهیلات و حین تردد احساس کنند. به مکانی گفته می‌شود که به‌دلیل نبود یا کمبود حرکت خودرو در آن دارای بیشترین حد تعاملات اجتماعی در بین انواع فضاهای

شهری هستند (Shokoohi Dolatabadi & Mohammad 2010: 56). موضوعی است که با ماهیت فضای شهری که حضور انسان را طلب می‌کند و با تعاملات اجتماعی و برپایی آیین‌ها و مراسم و زندگی جمعی (زندگی در جمع) رابطه دارد. هر شهری ویژگی‌های خاص خود را دارد به همین دلیل به برخی از نکات بحث پیاده‌مداری اشاره می‌شود. یکی از بهترین حالت‌ها آن است که عملکردهای پیرامون یک فضای شهری پیاده، مجموعه‌ای از عملکردهای مورد نیاز و مورد مراجعه‌ی مردم باشند.

موضوع گسترش مسیرهای پیاده و دوچرخه به‌ویژه در مقیاس محله به‌طور خاص در بافت‌های تاریخی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در واقع تقویت پیاده‌مداری از اصول اساسی نوین شهرگرایی است که در شهرهای ایرانی-اسلامی به ایجاد مسیرهای سرپوشیده (سباط) با هدف آسایش اقلیمی برای عابر پیاده تأکید شده بود. ویژگی دیگر پیاده‌مدار بودن، قرارگیری بیشتر کاربری‌ها در فاصله قابل دسترس و نزدیک از خانه و محل کار است که با تعریف مراکز محله فعال و مکان‌یابی مناسب کاربری‌های موردنیاز در آن می‌توان این اصل را جامه عمل پوشاند. پیاده‌روی، مهمترین امکان برای مشاهده مکان‌ها و فعالیت و احساس شهروند و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهر است. این پدیده از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردار است (Mehdizadeh 1998:138)؛ اما غفلت از ساماندهی و برنامه‌ریزی برای حرکت پیاده یکی از نقایص شهرسازی معاصر است که موجب از دست دادن کیفیت فضاهای شهری امروز شده است. فضاهای پیاده‌مدار، ترکیبی از فرم‌ها، فضاها و عملکردهای پرتنوعی هستند که در پیوند بسیار نزدیک با یکدیگر در خدمت تأمین دامنه وسیعی از نیازهای انسانی شهری، کل واحدی را در مرکز شهرها به وجود آورده و به آن بخشیده‌اند. همچنین یکی از راه‌های تجدید حیات مدنی مراکز شهری، محورهای پیاده هستند که نقش مؤثری در کشف و ادراک محیط کالبدی و اجتماعی شهر دارند و مظهر تمدن، هویت و مدنیت شهر

هستند (Asadollahi 2004:83). از آنجایی که هویت اعتبار خود را از تش - خیص می‌گیرد، مهمترین ش - رط هویت‌مندی قابل تشخیص بودن است. بر این اساس، نخستین گام در راه تشخیص هویت، امکان بازشناسی پدیده براساس شباهت‌های آن با پدیده‌های هم‌سنخ و تفاوت‌هایش با پدیده‌های غیر هم‌سنخ در ذهن است (Pakzad 2007:60-62).

۲-۱-۲. قابلیت پیاده‌مداری فضای شهری

قابلیت پیاده‌مداری میزان مطلوبیت محیط مصنوع برای حضور مردم، زندگی، خرید، ملاقات، گذران اوقات و لذت بردن از آن در حضور کودکان، سالمندان یک پهنه است. تنوع مردم و خصوصاً مردمی با ناتوانی‌های خاص نشانگر کیفیت، موفقیت و سالم و بی‌خطر بودن یک فضای پیاده‌مدار است (Nosal 2009:7). در یک مسیر پیاده‌مدار اولویت باید به حرکت پیاده یا دوچرخه داده شود؛ سپس و سیله حمل‌ونقل عمومی و در نهایت حرکت خودرو در نظر گرفته شود. در این نوع طراحی راه‌های پیاده و دوچرخه باید در ابتدای طراحی در نظر گرفته شوند. در غیر این صورت قرارگیری این نوع راه‌ها در جوار راه‌های سواره اگر غیرممکن نباشد، دشوار خواهد بود (Carmona et al 2003: 210). قابلیت پیاده‌مداری در فضاهای شهری ارتباط مستقیمی با امنیت، دلپذیری و جذابیت محیطی، دسترسی، پیوستگی و تداوم فضایی، ارتباط کاربری زمین و حمل‌ونقل عمومی و مسائلی از این دست دارد. شناسایی نیازهای عابران پیاده از نخستین اقداماتی است که در برنامه‌ریزی برای آن‌ها باید مدنظر قرار گیرد. بر همین اساس می‌توان به هرم سلسله‌مراتبی نیازهای عابر پیاده اشاره نمود. اهداف عملیاتی که می‌توان برای حوزه‌های پیاده‌مدار ترسیم نمود، به شرح زیر است (San Diego Regional Agency 2002:24).

- ترغیب مردم برای پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و استفاده از حمل‌ونقل عمومی، امکان ایجاد اختلاطی از کاربری‌ها به منظور خلق محیطی انسانی برای مردم؛
- دستیابی به الگویی فشرده از کاربری‌ها در حوزه‌ای که حامی پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری است؛
- تأمین سطح بالایی از تسهیلات عمومی که محیطی جذاب و

- راحت را برای پیاده‌ها فراهم نماید؛
- حفظ سطح معقولی از پارکینگ و دسترسی برای خودروها و وسایل نقلیه خدماتی، اما به حداقل رساندن محوطه‌های پارکینگ و نیز کاستن از تعداد عناصری با عنوان «رابط پیاده‌رو» در راستای محورهای اصلی؛
- ایجاد جزئیات ریزدانه در فرم‌های معماری و شهرسازی که علاقه و پیچیدگی جذابی را در تراز پیاده می‌آفریند؛
- ایجاد تراکم معقولی از کارکنان، ساکنان و کاربری‌های تفریحی به منظور حمایت از شیوه‌های سفر و عبور و مرور غیرسواره.

۳-۱-۲. ارتقاء کیفیت فضای شهری در محور پیاده

تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسب عناصر شکل دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جابه‌جایی شهری نیز بر مبنای حرکت پیاده بوده است. با اختراع اتومبیل و تولید روز افزون آن، چهره شهرها و نوع زندگی مردم دچار تغییراتی شد. فضاهای شهری که تا آن زمان بر مبنای مقیاس انسانی و با توجه به حرکت عابر پیاده و ادراک او از محیط تعریف می‌شدند، پس از آن متناسب با مقیاس خودرو طراحی شدند. شرایط پیچیده زندگی امروز سبب پیچیدگی مسائل شهری شده و مفهوم بسیاری از فضاهای شهری را دگرگون کرده است. نادیده گرفتن ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی، بی‌توجهی به ارتقاء کیفیت محیطی در فضاهای شهری و کیفیت مؤثر در پیوندها و جابه‌جایی شهری و تأکید صرف بر ادراکات ذهنی طراحان شهری، سبب شکل‌گیری فضاهایی مردم‌گریز در ساختار شهری شده است که توانمندی مورد انتظار را نخواهند داشت تا محیطی پاسخ‌گو و منعطف در برابر رفتارهای شهروندی باشد (Sheikhi & Rezaei 2017).

فضای شهری تنها یک مفهوم کالبدی نیست، بلکه کنش تعاملات شهروندی و فعالیت‌های شهری را نیز در برمی‌گیرد. فضاهای شهری، مکان‌هایی هستند که به عموم شهروندان تعلق داشته، منحصر به جنبه کالبدی و فیزیکی نبوده و در حقیقت با حضور انسان و فعالیت او است

که معنا می‌یابند (Kashani Jou 2019:96). فضاهای شهری عرصه اصلی زندگی و فعالیت مردم و مهمترین مکان برای نمایش دادن و اهمیت بخشیدن به رویدادها و وقایع اجتماعی هستند (Soltani & Namdariyan 2010:126). این فضاها در هر سطح و عملکردی، باید دارای ویژگی‌هایی باشند تا بتوانند نیازهای استفاده‌کنندگان خود را تأمین نموده و خواسته‌های آنان را مرتفع گردانند. وجود آسایش، راحتی، تأمین امنیت، رعایت استانداردهای اقلیمی در طراحی و نیز وجود خوانایی، سرزندگی و پویایی در فضاها و فراهم نمودن زمینه مشارکت‌های مردمی؛ به‌عنوان اصلی‌ترین ویژگی‌هایی هستند که یک فضای شهری در حالت ایده‌آل باید داشته باشد (Pourjafar & Mohammadinejad 2009:94).

پیاده‌راه‌ها فضاهایی خطی در شهر هستند که با حداکثر نقش اجتماعی شکل می‌گیرند (Cohen 2010:878) همچنین پهنه پیاده؛ مکانی است که ساکنان آن با هر سن و توانایی می‌توانند امنیت و راحتی، تناسبات و جذابیت در پیاده‌روی را نیز احساس کنند (Abbaszadeh & tamri 2012:2). خیابان‌ها نقش مهمی در ایجاد شبکه هم‌پیوند فضاهای باز و عمومی شهری و در نتیجه شکل‌گیری هویت کلان شهر ایفا می‌کنند. چنانچه «جان لنگ» اشاره می‌کند: «کیفیتی که از شهر برداشت می‌شود، بیش از هر چیز بستگی به کیفیت خیابان‌های آن دارد» (Lang 2007:130). از نظر جین جیکوبز خیابان و پیاده‌راه‌های آن بخش مهم و اصلی مکان‌های عمومی شهر بوده و مهمترین جزء حیاتی آن هستند. اگر خیابان‌های اصلی شهر جذاب باشند، شهر جذاب و جالب خواهد بود. پیاده‌راه‌ها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعی است. به همین دلیل وجود آنها در شهر به ارتقای تصویر ذهنی افراد از شهر کمک می‌کند. پیاده‌راه‌ها در مقیاس شهر عمل می‌کنند و باید پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان با اندیشه، احساس و ادراک فضا، سن، جنس و توانایی‌های جسمی متفاوت باشند. در پیاده‌راه‌ها باید همواره زندگی اجتماعی در

جریان باشد و سرزندگی از ویژگی‌های اساسی و اصلی آن است. این فضا هم‌چنین باید خود را همواره با رویدادهای درون خود هماهنگ سازد. بنابراین انعطاف از ویژگی‌های مهم در پیاده‌راه‌ها است و آنچه حضور همه شهروندان در پیاده‌راه‌ها را تضمین می‌کند، ایمنی این فضا است (Pakzad 2007:282). دو عامل مهم که منجر به بالا بردن کیفیت پیاده‌راه می‌شود، تنوع و نفوذپذیری این فضاها هستند. یکی از سیاست‌های رسیدن به تنوع در طول مسیر با توجه به این‌که مسیر پیاده مختص حرکت آهسته عابر پیاده طراحی می‌شود، نماد و نشانه‌های شهری هستند که یا برگرفته از کالبد موجود بوده و یا براساس شرایط موجود و ارزش‌های بافت تعریف می‌گردند؛ که به خوانایی مسیر می‌افزاید و آن را به نماد تبدیل می‌کند (Habibi 2001:48). نفوذپذیری کیفیتی است که در ایجاد سرزندگی مسیر پیاده شهری بسیار مؤثر است. یکی از سیاست‌های رسیدن به این موضوع در داخل خود مسیر پیاده‌راه، ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه است. محور پیاده باید تا حد امکان بدون اختلاف سطح و مانع، کلیه فعالیت‌ها و کاربری‌های متنوعی را که در مقطع خیابان یعنی نزدیک‌ترین مکان که در خط دید وجود دارند، به هم متصل کند و با ایجاد تمایزات بصری وحدت و پیوستگی مسیر را القا نماید (Tibbalds 1992:39-47). از دیگر عواملی که به سرزندگی و تنوع پیاده‌راه‌ها می‌انجامد، ایجاد کاربری‌های متنوع و متناسب با پیاده‌راه‌ها، استقرار کاربری‌های خدماتی که تداوم حضور شهروند را در پی دارد؛ و همچنین استقرار کاربری‌های اوقات فراغت، تنوع مبلمان در طول مسیر و هماهنگی روشنایی مسیر بدنه‌ها و تأکید روشنایی روی عناصر و بناهای شاخص است (Pakzad 2007:286-285). ایستایی و پویایی فضا نیز در ارتقای کیفی فضای مسیر پیاده مؤثر است که با رعایت فواصل معین برای طراحی مسیر پیاده می‌توان به ایجاد گره‌های مناسب برای مکث، نشستن و تماشا پرداخت (Habibi 2001:50).

۴-۱-۲. نمونه پیاده‌راه‌های پیاده‌مدار در ایران

از نمونه مسیرهایی که در ایران طراحی و اجرا شده‌اند و پس از بهره‌برداری به محورهای پیاده‌مدار تبدیل شده‌اند می‌توان به موارد زیر اشاره کرد. در تحلیل این نمونه‌ها به نکات مهم در طراحی پرداخته می‌شود.

– محور پیاده‌راه «اعلم الهدی» در شهر رشت (شکل ۱)، میدان اصلی شهر که فعالیت‌های سیاسی، نظامی و مذهبی شهر در آن اتفاق می‌افتد را به میدان تاریخی سبزه‌میدان متصل می‌کند. در این طرح علاوه بر حفظ هویت تاریخی منطقه کاربری‌های گذشته در میدان به‌منظور تقویت تصویر ذهنی شهروندان، نیز حفظ شده است.

– محور پیاده «خیابان اکباتان» در بافت مرکزی همدان (شکل ۲) که براساس طرح تفصیلی شهر همدان و با مصوبه شورای عالی شهرسازی و معماری در راستای حفظ، حراست و صیانت بناهای فاخر، میراث کالبدی، ساختمان‌های واجد ارزش تاریخی، مسجد جامع، بازار و سراها و کاروانسراها و در مجموع بافت تاریخی همدان رینگ مرکزی و پیرو این مصوبه و دستورالعمل شورای اسلامی دوره چهارم، اجرای فاز اول مصوب شد؛ تا خیابان بوعلی، میدان مرکزی شهر و خیابان اکباتان به یک محور فرهنگی با اولویت انسان‌محور و پیاده‌مدار تبدیل شود.

– محور پیاده «جمهوری تبریز» در مجاورت سواره‌رو موجود

(شکل ۳)، این پیاده‌راه برای خیابان جمهوری حدفاصل ابتدای دارایی تا میدان نماز طراحی شده است. ضلع شمالی پیاده‌راه به‌صورت کامل از خیابان دارایی تا میدان نماز بوده و ضلع جنوبی آن به‌صورت کامل از میدان نماز تا خیابان فردوسی و در ادامه از خیابان فردوسی تا خیابان دارایی به‌صورت افزایش عرض پیاده‌رو از حد جنوبی لحاظ گردیده است. همچنین تعریض پیاده‌روهای خیابان فردوسی حدفاصل خیابان امام خمینی تا خیابان جمهوری از طرفین و تعریض پیاده‌رو خیابان تربیت غربی از یک سمت در جوار این طرح لحاظ شده است.

– محور پیاده‌راه یزد (شکل ۴) خیابان قیام، خیابان مقابل مجموعه امیرچخماق و یکی از قدیمی‌ترین خیابان‌های یزد است که بخش قابل توجهی از بافت قدیمی دارای ارزش تاریخی در این خیابان واقع شده است.

– محور پیاده خیابان حصار اراک (شکل ۵)، حصار یکی از محله‌های قدیم واقع در بافت تاریخی شهر اراک است که بیش از ۲۰۰ سال قدمت دارد. این راه‌ها و فضاهای شهری علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تماس اجتماعی گردش و تماشا، شنیدن اخبار، برگزاری جشن‌ها و آئین‌ها، تفریح و سرگرمی و مذاکره و داد و ستد را فراهم آورده است.



شکل ۲: محور پیاده در بافت مرکزی همدان
Fig. 2: Hamedan Central Walkway



شکل ۱: پیاده‌راه اعلم‌الهدی در شهر رشت
Fig. 1: Alamolhoda Walkway in Rasht



شکل ۵: محور پیاده خیابان حصارک اراک
Fig. 5: Hesarak Walkway in Arak



شکل ۴: محور پیاده در شهر یزد
Fig. 4: Yazd Walk Way



شکل ۳: محور پیاده‌راه جمهوری در شهر تبریز
Fig. 3: Jomhuri Walkway in Tabriz

۲-۲. معیارهای قابلیت پیاده‌مداری در فضای شهری فعال

خیابان‌های پیاده برای نخستین بار در اواخر ۱۹۴۰ در شهرهای اروپا به وجود آمده پس از جنگ جهانی دوم و در جریان بازسازی خرابی‌های جنگ و نوسازی مراکز تاریخی شهرها، اندیشه جداسازی معابر پیاده‌رو و سواره شکل گرفت. نخستین تجربه‌های آزمایشی در ایجاد منطقه بی ترافیک شهرهای روتردام (هلند) و استکهلم (سوئد) بوجود آمد، در اواخر دهه ۵۰ خودروهای شخصی از نواحی مرکزی و تاریخی شهرها به دلیل تهدید مراکز شهرهای اروپا به وسیله ترافیک و تخریب بافت‌های ارزشمند شهری به بیرون رانده شدند به طوری که تقریباً تمام شهرهای مهم و تاریخی اروپا ورود اتومبیل سال ۱۹۷۵ را به بخش بزرگی از ناحیه تاریخی و مرکزی خود محدود کردند و پیاده‌راه‌های تاریخی - تجاری در آنها بوجود آمده‌اند (Pakzad 2005:273). مراکز مختص عابرین پیاده می‌تواند دوام زندگی و جنب و جوش و در نتیجه پایداری مراکز شهری را تضمین کنند.

قابلیت پیاده‌مداری میزان مطلوبیت محیط مصنوع برای حضور مردم، زندگی، خرید، ملاقات، گذران اوقات و لذت بردن از آن در یک پهنه است. تنوع مردم و خصوصاً حضور کودکان، سالمندان و مردم با ناتوانایی‌های خاص کیفیت، موفقیت و سالم و بی‌خطر بودن یک فضای پیاده‌مدار است. در یک مسیر پیاده‌مدار اولویت باید به حرکت پیاده یا دوچرخه داده شود. سپس وسیله محل و نقل عمومی و در نهایت حرکت خودرو در نظر گرفته شود. در این نوع طراحی راه‌های پیاده و دوچرخه باید در ابتدای طراحی در نظر گرفته شوند، در غیر این صورت قرارگیری این نوع راه‌ها در جوار راه‌های سواره اگر غیرممکن نباشد، دشوار خواهد بود (Haqqi et al 2015). قابلیت پیاده‌مداری در فضاهای شهری ارتباط مستقیمی با امنیت، دلپذیری و جذابیت محیطی، دسترسی، پیوستگی و تداوم فضایی، ارتباط کاربری زمین و محل و نقل عمومی و مسائلی از این دست دارد. شناسایی نیازهای عابران پیاده از نخستین

اقداماتی است که در برنامه‌ریزی برای آنها باید مدنظر قرار گیرد. با توجه به مباحثی که در باره مفهوم پیاده‌مداری و فضاهای شهری پیاده مطرح شد، ویژگی‌های عمده فضاهای شهری پیاده‌مدار را می‌توان اجتماع‌پذیری، امنیت اجتماعی و روانی، خوانایی، نفوذپذیری و دسترسی راحت، تنوع و پویایی و سرزندگی، حس تعلق و خاطره‌انگیزی مکان، احیای هویت‌های تاریخی و اجتماعی، کیفیت سیما و منظر شهری، کیفیت فضای سبز و مبلمان شهری برشمرد (Pourmokhtar 2013) (شکل ۶).

۲-۲-۱. معیارهای اجتماعی - اقتصادی

مسیرهای پیاده، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که در آنها تسلط کامل با عابر پیاده است (Pakzad 2007:281). پیاده‌مداری و از نظر اقتصادی باعث صرفه‌جویی در انرژی شده و هیچ‌گونه آلودگی صوتی و هوا نیز ایجاد نمی‌کند (Cambra 2012). حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در محیط است و پیاده‌رو هنوز مهم‌ترین امکان برای مشا هده مکان‌ها، فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط است (Safaei et al 2015). یک پیاده‌راه اغلب شامل تجهیزاتی برای ارتباطات اجتماعی وسیع‌تر، گسترده‌تر و نزدیک‌تر است (Pakzad 2007:279). برخی مسیرها توسط نمایش اجناس، کافه‌های خیابانی و غیره جان گرفته و زنده به نظر می‌آیند. به عبارت دیگر، مسیر تبدیل به اتاق شهری می‌شود؛ جایی نه فقط برای عبور، بلکه برای ماندن و متعلق بودن (Carmona & Tizdel 2007: 186).

۲-۲-۲. معیارهای اجتماعی - فرهنگی

پیاده‌مداری از نظر اجتماعی منصفانه‌ترین و ارزان‌ترین شیوه آمدوشد است (Cambra 2012). برای حفظ هویت و فرهنگ محدوده‌ای که پیاده‌مدار طراحی می‌شود جذابیت بصری و هویت اجتماعی از شاخصه‌های مهم مسیر است بنابراین باید به بر بناها و عناصر کالبدی باارزش تاریخی

مسیر پیاده باید به صورت شبکه‌ای به هم پیوسته، کلیه فعالیت‌های شهری را به هم متصل کند به طوری که دسترسی فرد به آنها به سهولت امکان‌پذیر باشد (Garibi 2004). فعالیت پیاده‌راه باید به صورت ۲۴ ساعته باشد. پیاده‌روهای عریض عملکرد مسیر را بالا خواهد برد و با وجود کاربری‌های اصلی فعال که در جداره خارجی پیاده‌راه قرار دارند پویایی و سرزندگی به فضای شهری باز می‌گردد. ایجاد پیاده‌راه‌های عریض و تفکیک آنها با درخت و درختچه از مسیر اتومبیل‌رو و استفاده مناسب از مناظر و چشم‌اندازهای طبیعی و عناصر شاخص مصنوع در دید و منظر نیز از موارد مهم عملکرد فضایی مناسب است. علاوه بر این تأکید بر نقاط آغازین یا پایانی مسیر می‌تواند برای ادراک کل فضای شهری و مسیر تأثیر بسزایی داشته باشد. در این زمینه بهره‌گیری از عناصر طبیعی، عناصر کالبدی و تمایزات بصری می‌تواند مفید واقع شود.

۲-۲-۵. معیارهای ترافیک و دسترسی

پیاده‌راه‌سازی یکی از سیاست‌های محدودیت ترافیک می‌باشد که به دنبال کاهش اثرات زیان‌بار زیست‌محیطی و بهبود محیط شهری به عنوان مکانی برای زندگی است (Brambilla & longo 1977). پیاده‌راه‌سازی به معنی فرآیندی است که در آن فضای خیابان از خودروها و دیگر وسایل نقلیه پس گرفته می‌شود و به دنبال آن اقدامات مناسبی همچون سنگفرش خیابان، اضافه نمودن مبلمان و جزئیات دیگر انجام می‌شود (Hass-Klau 1993:21). از موارد مهم برای حل مشکلات ترافیکی پارکینگ مناسب در محدوده است و شعاع‌های چرخش متعادل و فواصل عبوری مناسب که باید در هنگام طراحی پیاده‌راه مدنظر قرار گیرد. دسترسی به کاربری‌های مطلوب و دسترسی مناسب برای معلولین و ناتوانان جسمی و حرکتی نیز از موارد بسیار مهم در پیاده‌راه‌سازی است. به دلیل وجود گره‌های ترافیکی در مسیرهای منتهی به پیاده‌راه آرام‌سازی ترافیکی و انتخاب و پیشنهاد مسیر جایگزین از جمله معیارهایی هستند که باید در نظر گرفته شود.

تأکید گردد. تأکید بر این عناصر در نقاط عطف مسیر و حتی به کارگیری عناصر کالبدی فراموش شده بافت می‌تواند مطلوبیت این نقاط را به همراه داشته باشد. در طراحی و ساماندهی محورهای پیاده توجه به خلق فضاهایی که با الگوهای رفتاری مردم تطبیق بیارتی دارند، حائز اهمیت می‌باشد. فضاهایی که با عادات و رفتارهای اجتماعی و فرهنگی هم‌خوانی داشته باشند اساس تعلق بیارتی را ایجاد می‌نماید. بیارت این فضاها از طریق فرم اجتماعی- فرهنگی آنجا باز شناخته می‌شوند تا معماری شان (Pakzad 2005).

۲-۲-۳. معیارهای کالبدی- فضایی

ایجاد سلسله مراتب کالبدی- فضایی مسیر و اندیشیدن تدابیر لازم جهت تقاطع‌های احتمالی و ناگزیر مسیر با سایر راه‌ها در بافت شهری می‌تواند در خوانایی و پیوستگی مسیر مؤثر افتد. ایجاد تمایزات بصری و تفاوت‌های بصری با اهمیت می‌باشد. این امر از طریق تفاوت در نوع معماری، شکل، رنگ، مصالح، کف‌سازی، نورپردازی و مواردی از این‌گونه حاصل خواهد شد. توجه به پیوستگی بصری و ادراکی مسیر، هماهنگی و وحدت فضایی نقشی عمده داشته و رعایت این اصل جاذبه مسیر و تمایل به حرکت در آن را تضمین خواهد نمود. هماهنگی در شیوه ساختمانی، شکل‌های معماری، کاربست مصالح، رنگ، تناسبات، کف‌سازی، اثاثیه شهری و غیره، هماهنگی، وحدت و پیوستگی مسیر را القا خواهد نمود.

۲-۲-۴. معیارهای عملکردی

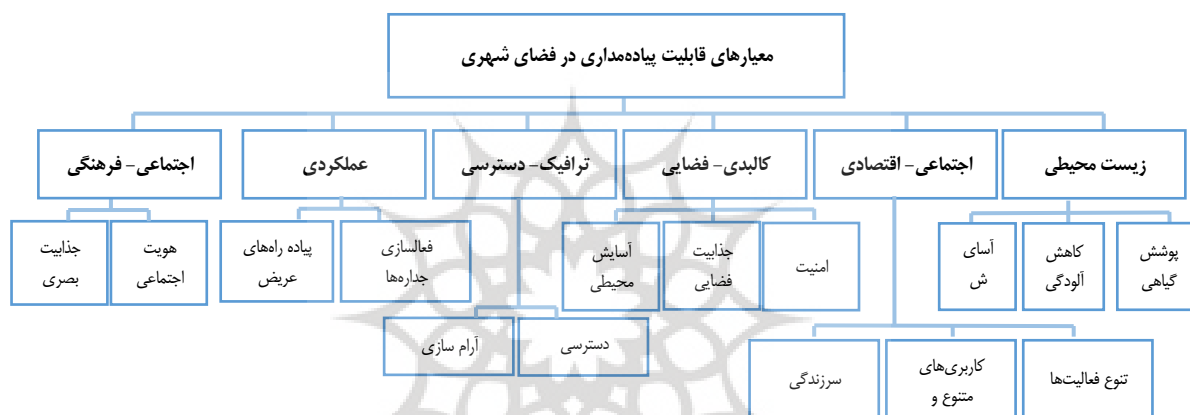
پیاده‌مداری به مثابه فراهم نمودن راحتی، ایمن، آسایش و جذابیت برای افراد پیاده از طریق نظارت و مدیریت، ایجاد فواصل میان سواره و پیاده و نیز ایجاد مسیرهای پیاده‌روی پیوسته، دسترس‌پذیر و دلپذیر تعریف می‌گردد (Shamsoddin et al 2004). رعایت حرایم، حفظ قلمروها و حوزه نفوذ به بافت از طریق فضای عمومی، فضای نیمه‌عمومی و فضای نیمه‌خصوصی باید لحاظ شود (Habibi 2000).

۲-۲-۶. معیارهای زیست محیطی

توجه به عوامل آسایش انسانی، امکانی را جهت ساماندهی مناسب و مطلوب یک محور پیاده فراهم می‌نماید؛ بنابراین توجه به این سه دسته از آلودگی‌های زیست محیطی یعنی آلودگی هوا، آلودگی صدا و آلودگی بیولوژیکی ضروری می‌باشد تا از ایجاد چنین آلودگی‌های در محور پیاده، جلوگیری به عمل آید.

طراحی احجام و فضاهای پر و خالی با توجه به شرایط اقلیمی و مکانی، نیز سیمای مجموعه‌های پیرامون محور پیاده باید مدنظر قرار گیرد. کاربست عناصر طبیعی بنا

باتوجه به شرایط محیطی بافت و بهره‌گیری از آنها در طراحی محوطه‌ها و فضاهای شهری باشد. در این زمینه استفاده از عناصر آب، خاک، گیاه، هوا و شیوه انحصاری استفاده از آنها می‌تواند در جهت معرفی پیشینه مسیر و بافت و جذابیت آنها مؤثر واقع گردد. پوشش گیاهی و درختان نباید امکان تردد راحت، مکث، فعالیت و تعامل عابرین پیاده را خدشه‌دار نماید. همچنین نباید در مکانی قرار گیرند که مانع بصری برای فضای پیاده‌راه ایجاد نمایند (Jame kasra 2012:49-50).



شکل ۶: معیارهای قابلیت پیاده‌مداری در فضای شهری

Fig. 6: Urban space criteria in urban space

۳-۲. ارتقای کیفیت فضای شهری با طراحی پیاده راه

بخش مهمی از برخوردهای اجتماعی و فرهنگی در فضاهای شهری اتفاق می‌افتد. در آن صورت نقش فضاهای پیاده در تقویت بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی شهر غیر قابل انکار می‌نماید. حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در محیط است. پیاده‌روی هنوز هم مهمترین امکان برای مشاهده مکان‌ها و فعالیت‌ها و احساس شور و تحرک و جاذبه‌های نهفته در محیط شهری به شمار می‌آید. پیاده‌روی بیشترین نزدیکی را به محیط دارد و بنابراین اجازه می‌دهد فرآیند تفسیر و به‌خاطر آوردن، منسجم‌تر باشد (Rasooli & Rahim Dokht khorram 2010). این پدیده از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت

اساسی برخوردار است. در این میان، 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، خیابان‌های محصور هستند که ترافیک سواره در آنها حذف شده و تسلط کامل با عابر پیاده است و از وسایط نقلیه موتوری تنها به‌منظور سرویس‌دهی 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 ارتقاء 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

این مرکز گردشگری علیرغم وجود پتانسیل‌های فراوان، دارا بودن امتیازات منحصربه‌فردی چون عامل اتصال‌دهنده دو مجموعه باارزش تاریخی شهر (مجموعه شیخ صفی و مسجد عالی قاپو) و قابلیت ایجاد فرصت‌های توسعه‌دهنده در مقیاس یک بافت و محور شهری، بلکه در ارتباط با بافت‌های پیرامون و به تبع آن در ارتباط مناسب با شهر، نتوانسته است به نقش آفرینی درخور شأن خود دست یابد. علاوه بر این مشکلات عدیده‌ای هم برای ساکنین محله و حتی شهروندان به وجود آمده که در ادامه به بخشی از مشکلات بوجود آمده پی از اجرای طرح پرداخته می‌شود.

- کاهش تردد پیاده نسبت به قبل از اجرای طرح در مسیر پیاده‌رو محور تجاری؛

- رکود شدید اقتصادی در طول بیست ماه گذشته در حوزه مداخله به ادعا و اظهار کسبه محل؛

- افت ارزش اماکن تجاری و مسکونی نسبت به ارزش قبل از اجرای طرح باوجود تورم در کلیه اماکن در سطح کشور؛

- عدم حس‌تعلق و هویت کسبه سابقه‌دار که در برخی موارد منجر به خانه‌نشینی آنها گردیده است؛

- نبود زیرساخت کافی برای خدمات شهری؛

- جرم‌خیزی در حوزه مداخله براساس گزارش پلیس؛

- عدم تردد وسایط ایمنی امنیتی - آتش‌نشانی - صرف‌نظر از موارد رفاهی کاربران و ساکنان؛

- کاهش اشتغال‌زایی طبق آمار اخذشده از اداره کل کار رفاه و امور اجتماعی؛

- عدم وجود مشکلات و معضلات محلی قبل از اجرای طرح؛

- حجم بالای ترافیک حوزه بلافاصله - ایجاد گره ترافیکی در حوزه مداخله؛

- عدم اتصال به شبکه حمل‌ونقل عمومی؛

وجود حریم مابین پیاده‌راه و بقعه شیخ صفی به صورت فضایی متروک و مخروبه در شرق پیاده‌راه.

اساسی برخوردارند و با جذب طیف وسیعی از گروه‌های اجتماعی به سوی خود، حس همگرایی، تعامل و برخورد مستقیم شهروندان را باوجود بینش‌ها، احساس‌ها، خواسته‌ها و گرایش‌های مختلف تقویت می‌نمایند (Mohammadzadeh et al 2005:265).

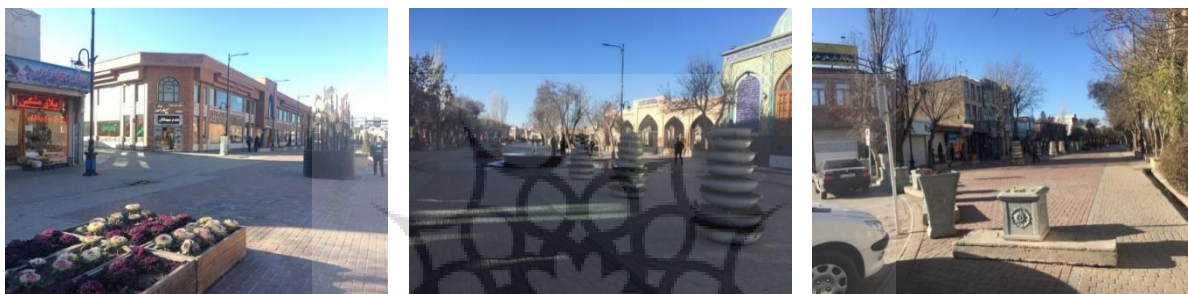
امروزه در بسیاری از شهرهای دنیا از پیاده‌راه‌های شهری در برگزاری نمایشگاه‌ها، وقایع اجتماعی، فستیوال‌ها، آگهی‌های تبلیغاتی استفاده می‌شود (Brambia & ango 1977). از این جهت پیاده‌راه‌ها هم به‌دلیل حفاظت بناها و مناطق باارزش تاریخی و هم به‌دلیل تقویت سیمای شهر و هم از جهت تبدیل به یک عنصر هویتی در امر هویت‌بخشی به شهر نقش مهمی ایفا می‌کند؛ بنابراین احداث پیاده‌راه‌ها از جمله راه‌هایی است که می‌تواند در تجدید حیات مدنی مراکز شهری مؤثر باشد. به همین دلیل، پیاده‌راه‌ها راه حل عملی و علمی برای بسیاری از مشکلات حاد مراکز شهری هستند که می‌توانند با تخریب موقعیت‌های اقتصادی و فیزیکی، افت کیفیت زندگی، آلودگی، تراکم و کوچ طبقه متوسط از مرکز شهر مبارزه کنند (Ghorbani & Jame Kasra 2010).

۴-۲. آشنایی با نمونه‌ی مورد مطالعه

شهر اردبیل به‌عنوان مرکز استان و شهرستان اردبیل در شمال‌غربی ایران واقع شده است. منطقه مورد مطالعه در این تحقیق بخش‌هایی از شهر اردبیل است که به لحاظ ساختار شهر در مرکز شهر و در بافت تاریخی واقع شده است. طبق آخرین سرشماری عمومی نفوس و مسکن در سال ۱۳۹۰، جمعیت این شهر ۴۸۵۱۵۳ نفر و وسعت آن ۶۵۰۰ هکتار بوده است (سالنامه‌های آماری استان اردبیل، ۱۳۹۰ و یافته‌های میدانی محقق). این محدوده که قسمتی از محدوده یا محله شیخ صفی می‌باشد، در سال ۱۳۹۳ توسط اداره کل راه و شهرسازی استان اردبیل برای ایجاد پیاده‌راه در شهر اردبیل در نظر گرفته شده است که از بقعه شیخ صفی شروع می‌شود و تا مسجد عالی قاپو ادامه می‌یابد. این محدوده، به‌عنوان مرکز گردشگری و مذهبی نه تنها در شهر اردبیل، بلکه در مقیاسی فراتر از آن دارای هویتی ویژه به لحاظ عملکردی و فعالیتی می‌باشد.



شکل ۷: موقعیت پیاده‌راه اسفیرس در شهر اردبیل و محله عالی قاپو
Fig. 7: Esfari walking position in Ardebil and Ghapo High neighborhood



شکل ۸: شروع مسیر پیاده‌راه از سمت خیابان ملت
Fig. 8: Starting the path from Mellat Street



شکل ۹: انتهای پیاده‌راه از سمت میدان عالی قاپو
Fig. 9: The end of the walkway from the awli Qapoo Square

در این راستا، داده‌های گردآوری شده از جامعه آماری منتخب در شهر اردبیل، مورد آزمون قرار گرفته است تا میزان موفقیت طرح پیاده‌راه اسفیرس در فضای شهری و رابطه آن باکیفیت فضای شهری روشن شود. بخش اول مربوط به توزیع فراوانی سن، جنس، تحصیلات، مدرک تحصیلی، فاصله افراد پاسخ‌دهنده تا مسیر پیاده‌روی، وضعیت شغلی و وضعیت میزان درآمد خانواده پاسخ

۲-۵. یافته‌های تحقیق

در این بخش با تجزیه و تحلیل داده‌های گردآوری شده به آزمون سؤالات می‌پردازیم که دارای اهمیت ویژه در نتیجه گیری از پژوهش است. ابزار مورد استفاده برای تحلیل داده ها، پرسشنامه می‌باشد این فصل از سه بخش اصلی تشکیل شده است. بخش اول ویژگی‌های جمعیت شناختی، بخش دوم یافته‌های توصیفی و بخش سوم هم یافته‌های استنباطی.

دهندگان بوده و بخش دوم مربوط به آمار توصیفی فعالیت شهروندان در فضای شهری، آمار توصیفی کیفیت فضای شهری و بخش سوم اختصاص به یافته‌های استنباطی دارد.

الف) اطلاعات جمعیت‌شناختی گردآوری شده از پرسشنامه‌ها در جداول و اشکال زیر بیان شده‌اند (جدول ۱ تا ۳)، (اشکال ۱۰ تا ۱۳).

۱-۵-۲. اطلاعات جمعیت‌شناختی پاسخ‌دهندگان و آمار توصیفی

جدول ۱: آمار کلی پاسخ‌های پاسخ‌دهندگان به سؤالات توصیفی

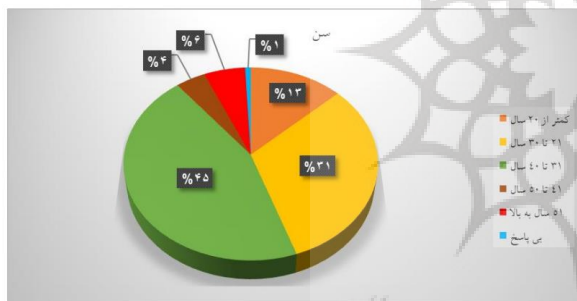
Table 1: Overall statistics on answers to descriptive questions

مولفه جنسیت	مولفه سن	مولفه تحصیلات	مولفه فاصله با مسیر	مولفه شغل	مولفه درآمد
تعداد پاسخ‌ها	۳۸۰ نفر	۳۷۵ نفر	۳۵۳ نفر	۳۶۹ نفر	۳۰۶ نفر
تعداد بی پاسخ‌ها	۳ نفر	۸ نفر	۳۰ نفر	۱۴ نفر	۷۷ نفر

جدول ۲: وضعیت سن پاسخ‌دهندگان

Table 2: Age status of the respondents

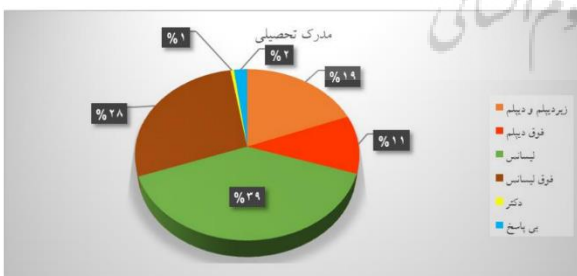
فرآوانی	کمتر از ۲۰ سال	۲۱ تا ۳۰ سال	۳۱ تا ۴۰ سال	۴۱ تا ۵۰ سال	۵۱ سال به بالا	بی پاسخ
تعداد	۵۰	۱۲۱	۱۷۱	۱۶	۲۲	۳
درصد فرآوانی	۱۳/۱	۳۱/۶	۴۴/۶	۴/۲	۵/۷	۰/۸



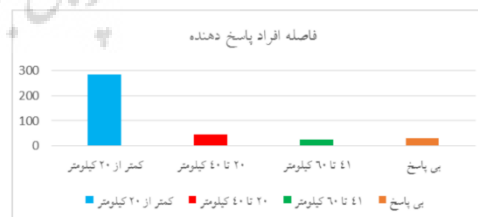
شکل ۱۱: سن افراد پاسخ‌دهنده به پرسشنامه‌ها
Fig. 11: The age of the respondent



شکل ۱۰: تعداد افراد پاسخ‌دهنده به پرسشنامه‌ها
Fig.10: The number of people responding the Questionnaires



شکل ۱۳: تحصیلات افراد پاسخ‌دهنده
Fig.13: The diagram of the respondent person's education



شکل ۱۲: فاصله افراد پاسخ‌دهنده تا مسیر پیاده‌روی
Fig. 12: The interval of the respondent to the Walkway

جدول ۳: وضعیت شغلی پاسخ‌دهندگان

Table 3: Employment status of the respondents

مجموع	بی پاسخ	سایر	محصل	آزاد	کارمند دولتی
-------	---------	------	------	------	--------------

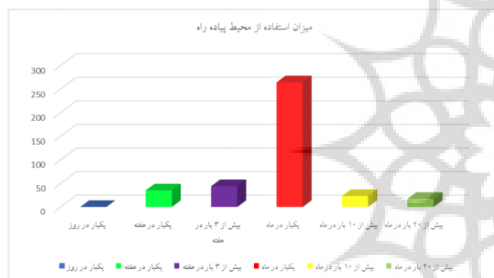
۳۸۳	۱۴	۶۹	۷۹	۱۴۹	۷۲	فراوانی
۱۰۰	۳/۷	۱۸	۲۰/۶	۳۸/۹	۱۸/۸	درصد فراوانی

ب) نتایج آمار توصیفی فعالیت افراد در فضای شهری در جداول و اشکال زیر بیان شده‌اند (جداول ۴ تا ۸)، (اشکال ۱۴ تا ۲۰).

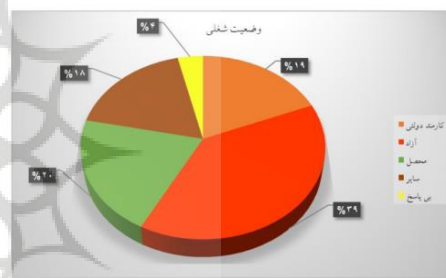
جدول ۴: میزان استفاده پاسخ‌دهندگان از محیط پیاده راه اسفیرس

Table 4: The amount of use of respondents from the Esfari Walkway

میزان	فراوانی	درصد فراوانی
یکبار در روز	۰	
یکبار در هفته	۳۵	۹/۱
بیش از سه بار در هفته	۴۴	۱۱/۴
یکبار در ماه	۲۶۴	۶۸/۹
بیش از ۸۸ بار در ماه	۲۳	۶
بیش از ۵۸ بار در ماه	۱۷	۴/۴
مجموع	۳۸۳	۱۰۰



شکل ۱۵: وضعیت شغلی افراد پاسخ‌دهنده
Fig 15: Employment status of the respondents



شکل ۱۴: میزان استفاده پاسخ‌دهندگان از محیط پیاده راه اسفیرس
Fig 14: The amount of respondents' use of the Esfari Walkway

جدول ۵: هدف از استفاده پاسخ‌دهندگان از محیط پیاده راه اسفیرس

Table 5: The purpose of the respondents' use of the Esfari Walkway

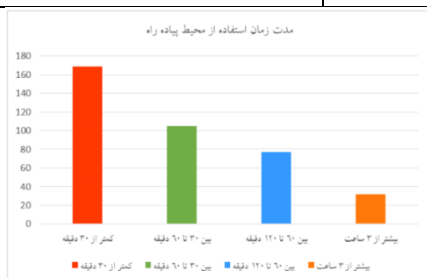
هدف	فراوانی	درصد فراوانی
نزدیک بودن به خانه	۱۳	۳/۴
نزدیک بودن به محل کار	۱۹	۵
استفاده از محیط فرهنگی آن	۱۳۶	۳۵/۵
استفاده از محیط تجاری آن	۲۶	۶/۸
استفاده از محیط اجتماعی آن	۳۰	۷/۸
دلایل شخصی	۱۵۹	۴۱/۵
مجموع	۳۸۳	۱۰۰

جدول ۶: مدت زمان استفاده پاسخ‌دهندگان از محیط پیاده راه اسفیرس

Table 6: The duration of the respondents' use of the Esfari Walkway

مدت زمان	فراوانی	درصد فراوانی
کمتر از ۳۰ دقیقه	۱۶۹	۱/۴۴
بین ۳۰ دقیقه تا ۶۰ دقیقه	۱۰۵	۲۷/۴

۲۰/۱	۷۷	بین ۶۰ تا ۱۲۰ دقیقه
۸/۴	۳۲	بیشتر از ۳ ساعت
۱۰۰	۳۸۳	مجموع



شکل ۱۷: مدت زمان استفاده پاسخ‌دهندگان از محیط پیاده‌راه اسفرفیس
Fig 17: The purpose of the respondents' use of the Esfari Walkway



شکل ۱۶: هدف استفاده پاسخ‌دهندگان از محیط پیاده‌راه اسفرفیس
Fig 16: The duration of the respondents' use of the Esfari Walkway

جدول ۷: دلایل استفاده پاسخ‌دهندگان از محیط پیاده‌راه اسفرفیس

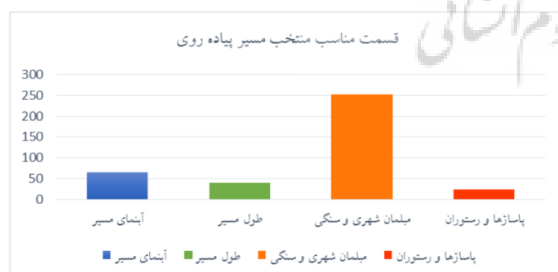
Table 7: Reasons for respondents' use of the Esfari Walkway

درصد فراوانی	فراوانی	هدف
۲/۱۷	۶۶	استفاده از خدمات جنبی، فروشگاه و غیره
۴/۱۴	۵۵	ملاقات با دوستان و آشنایان
۴۱	۱۵۷	نشستن و اوقات فراغت
۲۷/۴	۱۰۵	شرکت در فعالیتهای جنبی، نمایشگاه‌های هنری و غیره
۱۰۰	۳۸۳	مجموع

جدول ۸: بخش‌ها و فضاهای مطلوب پیاده‌راه از دید افراد حاضر در محور

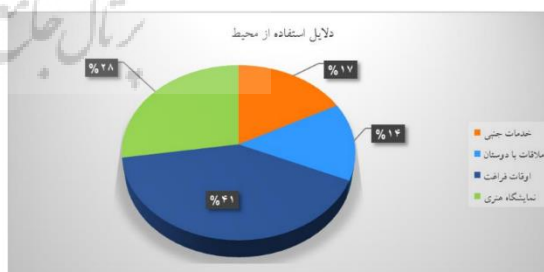
Table 7: Desirable sections and spaces of the Walkway from the perspective of the people present in the axis

درصد فراوانی	فراوانی	قسمت مناسب
۱۷/۲	۶۶	قسمت آب‌نمای مسیر پیاده‌روی
۱۰/۴	۴۰	پیاده‌روی در طول مسیر
۶۶/۱	۲۵۳	قسمت مبلمان شهری و نیمکت‌های سنگی
۶/۳	۲۴	قسمت پاساژها و رستوران‌ها
۱۰۰	۳۸۳	مجموع



شکل ۱۹: دلایل استفاده پاسخ‌دهندگان از محیط پیاده‌راه اسفرفیس

Fig



شکل ۱۸: قسمت مناسب منتخب مسیر پیاده‌راه از دیدگاه پاسخ‌دهندگان

Fig



شکل ۲۰: میزان تأثیر شاخص‌های رخدادها در مسیر پیاده‌روی

Fig

پ) نتایج آمار توصیفی کیفیت فضای شهری در (جدول ۹) زیر بیان شده‌اند.

جدول ۹: توصیف ویژگی‌های کالبدی- فضایی مسیر پیاده راه اسفیرس از دیدگاه پاسخ‌دهندگان

Table 9: Description of the physical-spatial characteristics of the Esfaris Way from the Respondent's point of view

مولفه	شاخص‌ها	بسیار کم		کم		متوسط		زیاد		بسیار زیاد	
		درصد فراوانی	فراوانی	درصد فراوانی	فراوانی	درصد فراوانی	فراوانی	درصد فراوانی	فراوانی	درصد فراوانی	فراوانی
روشنایی مناسب فضا	امنیت	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
	جاذبیت و سرگرمی فضا	۰	۰	۰	۰	۷۲	۱۸/۸	۲۰۵	۵۳/۵	۱۰۶	۲۷/۷
	به خاطر ماندن فضا	۰	۱۲	۳/۱	۲۲۳	۵۲/۲	۰	۰	۰	۱۴۸	۳۸/۶
بزرگ و دلپاز بودن فضای مسیر	احساس راحتی در فضا	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۱۸۹	۴۹/۳
	جاذبیت و سرگرمی فضا	۰	۰	۰	۰	۱۰۰	۲۶/۱	۲۴۶	۶۳/۴	۴۰	۱۰/۴
	قابلیت استفاده به‌منظور مختلف	۰	۰	۰	۰	۲۴۸	۶۴/۸	۸۳	۲۱/۷	۵۲	۱۳/۶
رنگ، بافت و کیفیت مصالح دیوارها و غیره	به خاطر ماندن فضا	۰	۰	۰	۰	۲۹	۷/۶	۲۴۸	۶۴/۸	۱۰۶	۲۷/۷
	تشخیص و تمایز فضا با دیگر مکان‌ها	۰	۰	۰	۰	۲۹	۷/۶	۱۲	۳/۱	۳۴۲	۸۹/۳
	میزان راحتی و آسایش فضا	۰	۰	۰	۰	۲۶	۶/۸	۱۷۱	۴۴/۶	۱۸۶	۴۸/۶
شکل مسیر پیاده‌روی	جاذبیت و سرزندگی فضا	۰	۰	۰	۰	۱۱۲	۲۹/۲	۱۹۰	۴۹/۶	۸۱	۲۱/۱
	امنیت و ایمنی	۰	۰	۰	۰	۱۲	۳/۱	۰	۰	۳۵۶	۹۳
	قابلیت استفاده به‌منظورهای مختلف	۰	۰	۰	۰	۲۲۴	۵۸/۵	۵۲	۱۳/۶	۰	۰
تزئینات دیوارها	امنیت و ایمنی	۰	۰	۱۵	۳/۹	۳۴	۸/۹	۸۱	۲۱/۱	۲۶۸	۷۰
	تشخیص و تمایز فضا با دیگر مکان‌ها	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰
	جاذبیت و سرزندگی فضا	۰	۰	۰	۰	۱۳۶	۳۵/۵	۲۴۷	۶۴/۵	۰	۰
احساس امنیت روانی با مشاهده تصاویر	احساس امنیت روانی با مشاهده تصاویر	۰	۰	۰	۰	۸۸	۲۳	۲۱۹	۵۷/۲	۷۶	۱۹/۸
	احساس امنیت	۰	۰	۰	۰	۳۴	۸/۹	۸۰	۲۰/۹	۲۶۹	۷۰/۲
	دسترسی همه افراد به کلیه خدمات	۰	۰	۰	۰	۶۱	۱۵/۹	۱۰۸	۲۸/۲	۲۱۴	۵۵/۹

۱۴/۴	۵۵	۷۴/۲	۲۸۴	۱۱/۵	۴۴	۰	۰	۰	۰	جذابیت و تشویق به ماندن در محیط	علائم، نمادها و تابلوهای اطلاعات
۴۷/۸	۱۸۳	۲۸/۷	۱۱۰	۲۳/۵	۹۰	۰	۰	۰	۰	تشخیص و تمایز فضا با دیگر مکان‌ها	
۵۹/۵	۲۲۸	۲۴/۳	۹۳	۸/۹	۳۴	۷/۳	۲۸	۰	۰	پاسخ به نیاز	تجهیزات در مکان
۲۵/۶	۹۸	۲۲/۷	۷۸	۳۵/۵	۱۳۶	۱۶/۲	۶۲	۰	۰	مشارکت در فعالیت های جنبی	
۳۶/۸	۱۴۱	۳۲/۴	۱۲۴	۳۰/۵	۱۱۷	۰/۳	۱	۰	۰	تشخیص و تمایز فضا و به یاد ماندن آن	
۵	۱۹	۶۰/۸	۲۳۳	۰	۰	۲۷/۲	۱۰۴	۷	۲۷	قابلیت تغییر و جابجایی	قابلیت دسترسی
۱۸/۳	۷۰	۴۹/۹	۱۹۱	۲۰/۱	۷۷	۱۱/۷	۴۵	۰	۰	افزایش، حضور، سرزندگی	

ت) نتایج آزمون تی تک نمونه‌ای در (جدول ۱۰) زیر بیان شده‌اند.

جدول ۱۰: آزمون تی تک نمونه‌ای معیارهای کلی حضور

Table 10: One-sample T-test Results

سطح پایین	سطح بالا	سطح معناداری	نمره T	انحراف استاندارد	انحراف معیار	میانگین	درجه آزادی	حجم	معیارها
۱/۰۰۶۵	۱/۰۶۵۲	۰/۰۰۱	۶۹/۳۷۱	۰/۲۹۲۲۲	۰/۰۱۴۹۳	۴/۰۳۵۸	۲۸۳	۳۸۳	ویژگی‌های کالبدی-فضایی
۱/۰۶۱۶	۱/۱۲۰۵	۰/۰۰۱	۶۲/۳۸۱	۰/۲۹۳۰۷	۰/۰۱۴۹۸	۴/۱۹۴۸	۲۸۳	۳۸۳	رخدادهای در مسیر پیاده‌روی

۲-۵-۲. تجزیه و تحلیل

پاسخ‌گویان ۳ است (نه برای مبلمان مطلوب شهری) و باتوجه به میزان معناداری به‌دست آمده در شاخص کیفیت فضای شهری این شاخص معنادار بوده است. به‌طوریکه وضعیت شاخص‌های رخدادهای مسیر پیاده‌روی مؤثر بر حضور افراد از دیدگاه پاسخ‌دهندگان، با توجه به میانگین به‌دست آمده شاخص امنیت (منظور فقط رو شنایی مطلوب فضا) (۴/۸۷) و شاخص جذابیت فضا و تداوم حضور، (منظور مشاهده تصاویر) (۳/۰۸) و میزان مشارکت اجتماعی (فقط در ایام خاص) (۳/۰۹) از دیدگاه استفاده‌کنندگان در معیار رخدادهای در مسیر پیاده‌روی بیان شده است.

با توجه به ویژگی‌های کالبدی-فضایی بررسی شده در جدول ۳، رنگ، بافت و کیفیت مصالح دیوارها و روشنایی مناسب فضا بسیار حائز اهمیت بود که شاخص‌های این دو مولفه نشانگر امنیت فقط در مولفه نور و روشنایی محدوده می‌باشد. مشخص است که پاسخ‌دهندگان با پاسخ اهمیت زیاد به روشنایی فضا و کیفیت مصالح محیط بیشتر از امنیت

حدود ۳۹ درصد از پاسخ‌دهندگان دارای مدرک لیسانس ۳۹ درصد از شغل پاسخ‌دهندگان آزاد و حدود ۵۸ درصد از آنها کارمند ادارات دولتی بوده است که بیشترین درصد را دارا می‌باشند. ۵۸۴ نفر فاصله کمتر از ۵۸ کیلومتر با مسیر پیاده‌روی داشتند و ۵۴ نفر فاصله‌ای بین ۴۸ تا ۷۸ کیلومتر را با مسیر پیاده‌روی، گزارش کرده‌اند. طبق آمار به‌دست آمده ۷۹ درصد پاسخ‌دهندگان حداقل یک‌بار در ماه، از این پیاده‌راه استفاده می‌کردند و اولویت اولشان را قسمت مبلمان شهری و نیمکت‌های سنگی را برای توقف و ملاقات با دیگران مناسب دانستند و حدود ۳۷ درصد نیز استفاده از محیط فرهنگی پیاده‌راه را هدف خود بیان کردند. پاسخ‌دهندگان اولویت اولشان، نشستن و اوقات فراغت را دلیل استفاده از محیط پیاده‌راه بیان کردند بیشترین پاسخ‌ها در بازه سنی ۳۸ تا ۴۸ سال تعلق دارد. میانگین کیفیت فضای شهری با میانگین فرضی سنجش شده و ثابت شده که میانگین واقعی نظر کل

نتیجه‌گیری

بازدیدکنندگان و غیره. پیشنهادات بر نتایج حاصل در جهت حل مشکلات عدیده پس از بررسی‌های انجام شده نسبت به مشکلات ایجاد شده بر روی تغییر و شاخص‌های کیفیت فضایی پیاده‌راه اسفیرس پس از ایجاد این مسیر پیاده جدیدالتأسیس در متن مقاله به صورت جدی آورده شده است.

پیشنهاد می‌شود پیاده‌راه اسفیرس یک بار دیگر با دیدی نقادانه ساماندهی شده و ضعف‌های آن در جهت ارتقای کیفیت مکان به منظور رضایت عابران رفع گردد؛ و مکان‌های دورافتاده‌تر و خلوت‌تر در حوزه بلافصل بافت بیشتر مورد توجه قرار گیرند. در بیشتر شاخص‌های بررسی شده مانند امنیت، حس ایمنی، دسترسی و غیره، بخش‌های فرعی پیاده‌راه اسفیرس بخصوص معابری که به پیاده‌راه ختم می‌شوند، ضعف بیشتری نسبت به مسیرهای اصلی دارند. رفع ضعف‌های اساسی روند مثبت تغییرات کیفیت زندگی ساکنان و کیفیت فضایی از دید عابران، ساکنان و کاربران را تقویت کرده و پایداری نسبی آن را به‌عنوان یک پیاده‌راه جدیدالتأسیس در موازات بافت تاریخی با ارزش شیخ صافی با عبور وسایل نقلیه فراهم نماید.

در این راستا راه‌حل‌های پیشنهادی که براساس بررسی‌های انجام شده در مقاله انجام شده، برای پیاده‌راه جدیدالتأسیس اسفیرس پیشنهاد می‌گردد تا با افزایش نتایج مثبت حاصل از تغییرات پیاده‌راه در شاخص‌های کیفیت فضایی، اجتماعی، اقتصادی، دسترسی، عملکردی، مبلمان، کیفیت رفتاری تجارب آن در دیگر بافت‌های با ارزش تاریخی شهر اردبیل و همچنین به عنوان یک تجربه ملی در سایر شهرهای تاریخی کشور و یک تجربه اسلامی بین‌المللی در کشورهای اسلامی و غیراسلامی برای بهبود شاخص‌های کیفیت فضای

پیاده‌راه‌هایی که به صورت پیاده‌مدار طراحی می‌شوند، قسمتی از فضای شهری هستند که به دلیل دارا بودن برخی ظرفیت‌های خاص، حرکت سواره در آنها کنترل شده و بیشتر مسیر به عابران پیاده اختصاص داده می‌شود. مسیرهای پیاده‌مدار نه تنها جزو مهمترین فضاهای عمومی شهری محسوب می‌شوند، بلکه اساساً به‌منظور تداوم حیات شهری ضروری هستند.

به‌دنبال طرح‌هایی که در گذشته و نیز اخیراً برای بافت کهن شهرها تصویب شده، طراحی در اطراف و حریم بلافصل آثار هنری، به‌خصوص مجموعه‌های مذهبی موجود در این محدوده‌ها، مدنظر طراحان میراث فرهنگی قرار گرفت و در این راستا طرح‌هایی ارائه شد؛ اما به دلیل قرارگیری موضوع طراحی در موقعیت خاص، تجمع نظر مسئولین و ارگان‌های مختلف ذینفع بافت و خیزهای فراوانی رو به‌رو شد. روند هفت مرحله‌ای طراحی در اطراف بقعه شیخ صافی‌الدین از نمونه‌های بارز و منحصر به فرد این مدعا است که محور اصلی پژوهش حاضر است.

نتایج بررسی سوء تأثیرات پیاده‌راه اسفیرس در شهر اردبیل بر کیفیت زندگی شهری نشان می‌دهد که کیفیت فضاها در شاخص‌هایی مانند زیبایی‌شناختی، کالبدی، فضایی، نمای شهری، کف‌سازی، علائم شهری، مقیاس انسانی و نور در صدی بهبود نسبی یافته است. با این وجود هرچند درصدی از عابران (گذری) به تغییرات مطلوب مکان بعد از ساماندهی به‌عنوان محور پیاده اذعان دارند، اما بر تغییرات منفی پیش‌آمده پس از ایجاد این مسیر نیز اشاره جدی کرده‌اند. این تغییرات منفی عبارتند از کیفیت رفتاری افزایش حجم ترافیک انسانی، محدودیت دسترسی به وسایل نقلیه، نارضایتی کسبه و بازاریان محور پیاده‌راه از هر دو بعد اجتماعی و اقتصادی و همچنین مشکلات دسترسی ساکنان، عابران،

انجام می‌شود.

طرح پیشنهادی دوم و اهداف آن: طرح دوم با هدف تأمین امکانات و خدمات مناسب شهری در محدوده طراحی پیشنهاد می‌گردد. به این صورت که ارتباط مجموعه شیخ صفی با پیاده‌راه با حفظ هر دو مسیر در جداره تاریخی و تجاری برای سواره با ایزوله کردن این مسیر در مراسمات و ایام خاص طراحی و فضای ارتباطی با حوزه بلافصل شهیدگاه برای کاربری پیاده باکیفیت رفتاری بالا تقویت گردد.

شهری مورد استفاده قرار می‌گیرد؛ و این آزموده شکست خورده تجربه نگردیده و متحمل بار مالی اجتماعی، فرهنگی و هویتی هنگفت جبران نا پذیر بر شهر نگردد.

طرح پیشنهادی اول و اهداف آن: در طرح پیشنهادی اول براساس طرح مصوب بافت قدیم در محله شیخ صفی ارائه شده که هدف خلق فضاهای مناسب شهری، معماری و شهرسازی اسلامی که منطبق برخواست و آرمان‌های مردم است تأمین نیاز فقط بدنه تجاری به دسترسی مستقیم سواره با حضور پیاده ابعاد اجتماعی

فهرست منابع

- اباذری، یوسف‌علی، سهیلا صادقی فسایی، و نفیسه حمیدی. ۱۳۸۷. «احساس ناامنی در تجربه زنانه از زندگی روزمره». پژوهش زنان، ۹، ۳ (۱۳۸۷): ۱-۱۳.
- آزادخانی، پاکزاد، و الهام باقلانی. «ارزیابی و مقایسه دو راهبرد پیاده‌راه‌سازی و پیاده‌مداری در مراکز شهری مطالعه موردی: بافت مرکزی شهر ایلام». مطالعات عمران شهری، ۱، ۱ (۱۳۹۶): ۳۵-۶.
- اسداللهی، شیوا. «ضرورت توجه به حرکت پیاده در مراکز شهری». ماهنامه شهرداریها، ۶، ۶ (۱۳۸۳).
- ایرانمنش، نسیم. «مناسب سازی محیط شهری برای عابر پیاده». همایش ملی مناسب سازی محیط شهری. (۱۳۸۵).
- پاکزاد، جهان‌شاه. «راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران». تهران: وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت معماری و شهرسازی. (۱۳۸۴).
- پاکزاد، جهان‌شاه. «سیر اندیشه‌ها در شهرسازی ۲، از کمیّت تا کیفیت». تهران: شرکت عمران شهرهای جدید، چاپ اول. (۱۳۸۶).
- پورجعفر، محمدرضا، و هادی محمودنژاد. «طراحی شهری و سرمایه اجتماعی در فضاهای عمومی شهری». تهران: انتشارات طحان. (۱۳۸۸).
- پورمختار، احمد. «بررسی میزان پیاده‌مداری در خیابان چهارباغ اصفهان و تأثیر آن بر تعامل اجتماعی شهروندان». مطالعات شهر ایرانی - اسلامی. (۱۳۹۲): ۱۵۵-۳۱.
- جام کسری، یعقوب. «بررسی کیفیت پیاده‌راه تبریز با رویکرد توسعه گردشگری». پایان‌نامه کارشناسی ارشد در رشته برنامه‌ریزی شهری. استادارهنما: دکتر رحمت محمدزاده. دانشگاه بین‌المللی امام خمینی: دانشکده معماری و شهرسازی. (۱۳۹۱).
- حبیبی، کیومرث، مصطفی بهزادفر، و آیرین جابری. «پیاده‌راه، محرک توسعه در بافت کهن شهری؛ بررسی نقش محور استروگت در شهر کپنهاگ». منظر. ۳، ۱۵ (۱۳۹۰): ۶۱-۵۵.
- حبیبی، سید محسن. «جامعه مدنی و حیات شهری». هنرهای زیبا. ۷ (۱۳۷۹).
- حبیبی، سید محسن. «مسیر پیاده گردشگری». هنرهای زیبا. ۹ (۱۳۸۰): ۵۱-۴۳.
- حقی، محمدرضا، محمد سعید، ایزدی، و ابراهیم مولوی. «ارزیابی و مقایسه دو سیاست پیاده‌راه سازی و پیاده‌مداری در مراکز شهری مطالعه موردی: بافت مرکزی شهر همدان». مطالعات شهری. ۱۳ (۱۳۹۳): ۲۳-۱۳.
- حیدری، علی اکبر، الهام امیر حاجلو، معصومه کارخانه، و نرگس احمدی فرد. «ارزیابی نقش منظر فضاهای جمعی در کیفیت شهری، نمونه موردی: منطقه یک تهران». آرمانشهر. ۶، ۱۱ (۱۳۹۲): ۳۳۵-۳۲۳.
- رسولی، سارا، و سمیرا رحیم دخت خرم. «ایجاد منظر شهری مطلوب در مسیرهای پیاده». آرمانشهر، ۲، ۳ (۱۳۸۸): ۱۱۲-۱۰۳.
- سلطانی، علی، و احمدعلی نامداریان. «بررسی تأثیر نیروهای مختلف در شکل‌گیری فضاهای شهری». هویت شهر، ۴، ۷ (۱۳۸۹): ۱۳۰-۱۲۳.
- شکوهی دولت آبادی، محمود، و محمد مسعود. «پیاده‌راه عاملی برای افزایش سرمایه اجتماعی». معماری و شهرسازی ایران. ۱، ۱ (۱۳۸۹): ۶۶-۵۵.

- شماعی، علی، و احمد پوراحمد. «بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا». دانشگاه تهران. (۱۳۸۴).
- شیخی، حجت، و محمدرضا رضایی. «ارزیابی کیفیت محیطی فضاهای شهری پیاده مدار و پاسخ‌دهی اجتماعی (نمونه موردی: خیابان فردوسی شهر ایلام)». پژوهش و برنامه ریزی شهری. ۸، ۲۹ (۱۳۹۶): ۸۳-۹۸.
- صرافى، مظفر، و حسن محمدیان مصمم. «امکان سنجی پیاده‌راه سازی خیابان‌های مرکز شهر همدان». آمایش محیط. ۲۱ (۱۳۹۱): ۱۱۱-۱۳۸.
- عباس زاده، شهاب، و سودا تمری. «بررسی و تحلیل مولفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیت فضایی پیاده راه‌ها به‌منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی، مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولی عصر تبریز». مطالعات شهری. ۴ (۱۳۹۱): ۱-۱۰.
- قربانی، رسول، و محمد جام کسری. «جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده‌راه تربیت تبریز». مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای. ۲، ۶ (۱۳۸۹): ۷۳-۵۵.
- کاشانی جو، خشایار. «بازشناخت رویکردهای نظری به فضاهای عمومی شهری». هویت شهر. ۴، ۶ (۱۳۸۹): ۱۰۶-۹۵.
- کرمونا، متیو، و استیو تیزدل. «خوانش مفاهیم طراحی شهری». ترجمه: کامران ذکاوت و فرناز فرشاد. نشر آذرخش. (۱۳۹۱).
- لنگ، جان. «طراحی شهری (گونه شناسی رویه‌ها و طرح)». ترجمه سیدحسین بحرینی. انتشارات دانشگاه تهران. (۱۳۸۶).
- محمدزاده، رحمت، فیروز جمالی، و محمدرضا پورمحمدی. «نقش شهرسازی مدرن در تخلیفات ترافیکی بافت قدیم تبریز». هنرهای زیبا. ۲۱ (۱۳۸۴).
- محمدیان مصمم، حسن، مظفر صرافى، جمیله توکلی‌نیا، و علی اصغر عیسی‌لو. «اولویت بندی پیاده‌راه‌سازی مسیرهای اطراف حرم حضرت معصومه (س) شهر قم». پژوهش‌های منظر شهر. ۳، ۱ (۱۳۹۵): ۹۴-۴۷.
- مه‌دیزاده، جواد. «مفاهیم و مبانی پیاده‌راه‌سازی». ماهنامه شهرداری‌ها. ۲ (۱۳۷۸).

منابع انگلیسی

- Abazari, Yosef Ali, Soheila Sadeghi Fasa'ei, and Nafiseh Hamidi. "Feeling insecure in feminine experience of everyday life". *Women's Research* 9, no. 3 (2008): 1-11. [In Persian]
- Abbaszadeh, Shahab, and Seveda Tamri. 2012. "Analysis of Factors Affecting the Improvement of Pedestrian Walkway Spatial Quality and Pedestrian-oriented Spaces, in order to Increase the Social Interactions Level of People (The case study: Tarbiat & Valiasr axis, Tabriz metropolitan)". *Motaleate Shahri* 1, no. 4 (2012): 95-104. [In Persian]
- Asadollahi, Shiva. "The necessity of paying attention to pedestrian movement in urban centers". *Municipalities* 6, no. 66 (2004). [In Persian]
- Azadkhani, Pakzad, and Elham Baghlani. Inspiration. "Evaluation and comparison of two strategies of pedestrian construction and pedestrian circulation in urban centers, a case study: the central context of Ilam city". *Urban Development Studies* 1, no. 1 (2017): 6-35. [In Persian]
- Brambilla, Roberto, and Gianni Longo. A handbook for pedestrian action. No. 1. Department of Housing and Urban Development, 1977.
- Carmona, Matthew, and Steve Tizdel. "Urban Design Reader". Translated by: Zakavat, Kamran, and Farnaz Farshad. Azarakhsh Publishing. (2007).
- Carmona, M., T. Heath, T. Oc, and S. Tiesdell. "Public Places—Urban Spaces, Architectural Press». (2003): 78-83.
- Cohen, Nevin, ed. Green cities: An A-to-Z guide. Vol. 4. Sage, 2011.
- Foster, Sarah, Billie Giles-Corti, and Matthew Knuiam. "Creating safe walkable streetscapes: Does house design and upkeep discourage incivilities in suburban neighbourhoods?" *Journal of environmental psychology* 31, no. 1 (2011): 79-88.
- Ghorbani, Rasool, and Mohammed Jame kasa. 2010. "Pedestrianization as a new approach for the renewal of urban centers a case study of Tarbiat pedestrian way of Tabriz". *Urban Regional Studies and Research* 2, no. 6 (2010): 55-72. [In Persian]
- Habibi, Kiomars, Mostafa Behzadfar, and Airin Jaber. "Pedestrian Areas, Development Stimulus in Urban Old Fabrics; Analyzing Stroget Pedestrian Street in Copenhagen". *Manzar* 3, no. 15 (2011): 55-61. [In Persian]
- Habibi, Seyyed Mohsen. "Tourism Path". *Honar-ha-ye Ziba* 9 (2001): 43-51. [In Persian]
- Habibi, Seyyed Mohsen. "Civil Society and Urban Life". *Honar-ha-ye Ziba* 7, (2000). [In Persian]
- Haqqi, Mohammamd Reza, Izadi, Mohammad Saeed, Molavi, Ebrahim. 2014. "Assessment and comparison of two policies: pedestrianization and walkability in CBDs (Case Study: Hamedan CBD)". *Motaleate Shahri* 4, no. 13 (2015): 17-32. [In Persian]
- Hass-Klau, Carmen. "Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing." *Transport Policy* 1, no. 1 (1993): 21-31.
- Heidari, Ali Akbari, Elham Amirhajlou, Masome Karkhaneh, and Narges Ahmadifard. "The Quality Assessment of Public Spaces in the Urban Landscape". *Armanshahr Architecture and Urban Development* 6, no. 11(2014): 323-335. [In Persian]

- Iranmanesh, Nasim. "Making the urban environment suitable for pedestrians". National conference on the optimization of the urban environment. (2006). [In Persian]
- Jame kasra, Yaqoub. "Investigating the quality of Tabriz pedestrian walkways with a tourism approach". Master's Thesis in urban planning. Advisor: Prof. Rahmat Mohammadzadeh. Faculty of Architecture and Urban Development, Imam Khomeini International University. (2012). [In Persian]
- Kashani Jou, Khashayar. "Recognizing of Theoretical Trends in Relation to Urban Public Spaces". *Hoviatshahr* 4, no. 6 (2010): 95-106. [In Persian]
- Lang, John. "Urban Design". Translated by Seyyed Hussein Bahrainy. Tehran University Press, Tehran. (2007).
- Mehdizadeh, Javad. "Basics and concepts of sidewalk construction". *Municipalities*, 2 (1998). [In Persian]
- Mohammadzadeh, Rahmat, Firouz Jamali, and Mohammad Reza Pour Mohammadi. "The Role of Modern Urbanism in Tabriz Old Texture Traffic Violations". *Honar-ha-ye Ziba* 21, no. 21 (2005): 17-26. [In Persian]
- Mohammadian Mosammam, Hassan, Mozafar Sarafi, Jamile Tavakolinia, and Ali Asghar Issa Lou. "Prioritizing the construction of pedestrian paths around the shrine of Hazrat Masoumeh in Qom". *City landscape research* 3, no. 1 (2016): 47-94. [In Persian]
- Nosal, Bob. "Creating Walkable and Transit-Supportive Communities in Halton." Region Health Department of Halton University 7 (2009).
- Pakzad, Jahanshah. "A guide to designing urban spaces in Iran". Ministry of Housing and Urban Development, Deputy of Architecture and Urban Development, Tehran. (2005). [In Persian]
- Pakzad, Jahanshah. "Thoughts in Urban Planning, from Quality to Quality", New City Construction Company. First Edition, Tehran. (2007). [In Persian]
- PourJafar, Mohammad Reza, and Hadi Mohammadinejad. "Urban Design and Social Information in Urban Public Spaces". Tahan Publishers, Tehran. (2009).
- Pourmokhtar, Ahmad. "Investigating the Placement in Isfahan Chahar Bagh Street and its Impact on Social Interaction of Citizens". *Iranian-Islamic City*. (2013): 155-31. [In Persian]
- Rasooli, Sara, and Samira Rahim Dokht Khorram. "Making Desirability in Pedestrian Way's Urban Scape". *Armanshahr Architecture and Urban Development* 2, no. 3(2010): 103-112. [In Persian]
- San Diego Regional Planning Agency's "Planning and Designing for Pedestrians guidelines". Website: www.Sandag.org. 2002.
- Sarrafi, Mozafar, and Hassan Mohammadian Mosammam. "Feasibility of pedestrianization of streets in the center of Hamadan city". *Environmental-based Territorial Planning (JETP)* 21, (2012): 111-138. [In Persian]
- Shamaei, Ali, and Ahmad Pour Ahmad. "Urban improvement and renovation from the point of view of geography". University of Tehran. (2005). [In Persian]
- Shokoohi Dolat Abadi, Mahmoud and Mohammad Massoud. "Pedestrian, A Way to Increase Social Capital". *Journal of Iranian Architecture and Urbanism* 1, no. 1 (2010): 55-66. [In Persian]
- Sheikhi, Hojjat, and Mohammad Reza. "Evaluating environmental quality of walking- based urban spaces and social responding (case study: Ferdowsi Street of Ilam)". *Research and urban planning* 8, no. 29 (2017): 83-98. [In Persian]
- Soltani, Ali, and Namdarian, Ahmad Ali. "An Investigation of Forces Influence on Urban Space Formation". *Hoviatshahr* 4, no. 7 (2010): 123-130. [In Persian]
- Tibbalds, Francis, ed. *making people-friendly towns: Improving the public environment in towns and cities*. Taylor & Francis, 2012.
- Van Kamp, Irene, Kees Leidelmeijer, Gooitske Marsman, and Augustinus De Hollander. "Urban environmental quality and human well-being: Towards a conceptual framework and demarcation of concepts; a literature study." *Landscape and urban planning* 65, no. 1-2 (2003): 5-18.