

## جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده‌راه تربیت تبریز

رسول قربانی: دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز، ایران\*  
محمد جام‌کسری: کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز، ایران

### چکیده

امروزه موضوع احیای بافت‌های مرکزی شهرها و توسعه پایدار آن، به صورت یک مسأله‌ای مهم در برنامه‌ریزی‌های شهری درآمده است. در طول دهه‌های گذشته، اتکای بیش از حد شهرسازی مدرن به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده که افول ارزشهای اجتماعی، فرهنگی، بصری و کاهش کیفیت محیط شهری را در این بافتها به همراه داشت، انتقادات زیادی از سوی صاحب‌نظران مسائل شهری را در مورد شهرسازی مدرن مطرح ساخته است. شدت این انتقادات بیشتر متوجه کیفیات کالبدی-فضایی و جنبه‌های نامطلوب اجتماعی حاصل از این نظام شهرسازی بوده است. در این راستا، از راهکارهایی که برای طرح شهر مطلوب شهروندان در برابر اوضاع نابسامان شهرسازی مدرن، در عرصه شهرسازی جهان مطرح شده، می‌توان به «جنبش پیاده‌گستری» اشاره نمود. این جنبش، نه تنها سیمای کالبدی مراکز شهری را عوض کرده، بلکه تغییرات نوینی را در ارتقای کیفیت زندگی شهری و رفتار اجتماعی مردم به وجود آورده است. در این زمینه، مقاله حاضر، با روش تحلیلی-اسنادی و با استناد به مطالعات و بررسی‌های میدانی در رابطه با محور پیاده تربیت، با هدف بررسی و شناخت بیشتر خاستگاه مکانی و زمانی زایش و پویای محوره‌های پیاده به عنوان بستر کالبدی حیات مدنی و تعاملات اجتماعی شهرها در راستای انتظام بخشی و ساماندهی مراکز کهن شهری به رشته تحریر درآمده است. یافته‌های تحقیق، حاکی از آن است که ساماندهی این محور در بافت مرکزی شهر موجب انطباق آن با سیاستهای پیاده‌گستری شده است؛ به گونه‌ای که پس از اجرای آن، مکانهای تجاری و کاربری‌های مرتبط با آن رونق گرفته است و با این روند، پیاده‌راه تربیت، نوید بخش چشم انداز روشن توسعه فضاهای تجاری و تفریحی بوده، با پذیرش گروه‌های مختلفی از شهروندان، زمینه‌ای برای بالا بردن کیفیت زندگی اجتماعی و غنا بخشیدن به فضای شهری در بافت قدیم فراهم نموده است.

واژه‌های کلیدی: شهرسازی مدرن، جنبش پیاده‌گستری، مراکز شهری، بافت قدیم، پیاده‌راه تربیت

## ۱- مقدمه

## ۱-۱- طرح مسأله

تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسب عناصر شکل دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جابه‌جایی‌ها نیز بر اساس حرکت فرد پیاده بود؛ یعنی او اندازه و فاصله‌ها را تعیین می‌کرد (قریب، ۱۳۸۳: ۱۸). این نوع جابه‌جایی، هزاران سال تجربه شده و در واقع، حرکت عابر پیاده، ساختار سکونتگاهها را شکل می‌داده است. زیباترین مراکز قدیمی شهرهای متمدن نیز شاهدهی بر این مدعا است (کنفلاخر، ۱۳۸۷: ۱۷-۱۶). با شروع انقلاب صنعتی و به دنبال آن حاکمیت تفکر مدرنیسم و به ویژه مطرح شدن تئوری «شهر مناسب با اتومبیل شخصی» از نقش و اهمیت فضاهای پیاده کاسته شد و به مرور فرد پیاده، جایگاه و اولویت خود را در فضای شهری از دست داد. از سوی دیگر، سیاستهای منطقه‌بندی و تفکیک عملکردها و کاربریهای شهری در دوران شهرسازی مدرن، باعث از دست رفتن پویایی و حیات شهرها شد که حاصل آن وجود شهرهایی با تقسیم مناطق همگن، جدایی طبقات اجتماعی از یکدیگر و حذف فعالیتهای متنوع از شهر بود که نتیجه‌ای جز از میان رفتن سرزندگی و حیات بخشهای مرکزی شهرها نداشت (عباس‌زادگان، ۱۳۸۳: ۴۰). این روند در بسیاری از شهرهای دنیا سبب بروز مسائل و مشکلات بی‌شمار و از آن میان، تضییع امکانات و منابع طبیعی، افول فعالیتهای مراکز شهری، بویژه مراکز سنتی، افزایش تعداد تصادفات شهری، انزوایگزینی انسان و به طور کلی، بیماریهای ناشی از ماشینیزم شد (محمدزاده، ۱۳۷۴: ۱۲۲).

به دنبال شکست شهرسازی مدرن و اهمیت یافتن مباحث توسعه انسانی و محیط زیست، انتقادات زیادی از سوی صاحب‌نظران مسائل شهری در مورد شهرسازی مدرن مطرح شد. لبه تیز انتقادات بیشتر متوجه کیفیات کالبدی- فضایی نامطلوب حاصل از نظام شهرسازی بود. از این رو، در تلاش برای یافتن راهکار مناسب برای طرح شهر مطلوب شهروندان در برابر اوضاع نابسامان شهرسازی مدرن، گرایشها و دیدگاههای جدیدی در عرصه شهرسازی جهان مطرح شده است که از آن با عنوان «جنبش پیاده‌گستری» یاد می‌شود. در مراکز کهن شهری ایران، به رغم وجود شبکه‌های معابر پیاده گسترده و منحصر به فرد، نظیر راسته‌ها و گذرهای بافت قدیم، به دلیل حاکمیت نگرش مدرنیستی به فضاهای شهری و سلطه بی‌قید و شرط اتومبیل، چندان وقعی به مقوله احیا و ساماندهی آنها نشده و اغلب این شبکه‌ها و فضاهای ارزشمند بی‌آنکه جایگاه روشنی در میان عملکردهای شهری داشته باشند، در چارچوب طراحی‌های با بینش محدود و برونزا، مهجور و مهجور مانده‌اند و درست به همین دلیل (از دست رفتن عملکردها) دوران رو به زوال و سیر قهقرایی خود را طی می‌نمایند. این مراکز به سبب آنکه بر پایه مقیاسهای انسانی و با حرکت کند پدید آمده‌اند، حضور اتومبیل و حرکت سریع به عنوان اولین عامل تخریب‌پیکره منسجم بافتها ایفای نقش نموده و تامین دسترسی سریع به قیمت قربانی شدن کالدهای با ارزش گذشته آنها انجامیده است. سلطه تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر شهری ایران، برنامه‌ریزی و طراحی شهری را از مقیاسها و نیازهای انسان پیاده دور ساخته و در نتیجه، از ارزشها و

محورهای متمایز و شاخص پیاده، در زمینه تفکیک حرکت سواره از پیاده گام برداشته است.

### ۳-۱- اهداف تحقیق

اهداف تحقیق حاضر شامل موارد زیر است:

- ۱-۳-۱- بررسی و شناخت خاستگاه مکانی و زمانی زایش و پویای محورهای پیاده در مراکز شهری؛
- ۱-۳-۲- بررسی و شناخت محورهای پیاده به عنوان بستر کالبدی حیات مدنی و تعاملات اجتماعی؛
- ۱-۳-۳- بررسی خیابان تربیت به عنوان نمونه‌ای از پیاده‌راه موفق در بافت قدیم تبریز.

### ۴-۱- پیشینه تحقیق

توجه جدی و عملی به ساماندهی حرکت پیاده و پیاده‌راه‌ها به اواخر دهه ۱۹۴۰ بر می‌گردد. در شهرهای اروپایی، این انگاره با هدف خارج ساختن محدوده‌های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافت‌های کهن و احیای اجتماعی مراکز شهری، مطرح و اجرایی شد (حبیبی، ۱۳۸۰: ۴۴). توجه به این امر، پس از جنگ جهانی دوم و فرا رسیدن زمان بازسازی شهرهای اروپایی شکل مشخص‌تری پیدا نمود. در شهرهای آمریکایی، در اوایل دهه ۱۹۶۰ گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفت و خیابان‌های پیاده‌ای با نام مال (Mall)<sup>۱</sup> شکل گرفتند که بیشتر همسو با مقاصد تجاری در مرکز شهرها بودند و در عین حال، هدفشان ایجاد محیط‌های مطلوب برای خرید و گردش در شهرها بود. بعدها به دنبال

جاذبه‌های اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری کاسته است. تداوم چنین روندی باعث شده، حیات مدنی فضاهای شهری به دلیل تحمیل مدرنیزاسیون از بالا، سیطره حاکمیت سیاسی، تقابل تاریخی با سنت و ماحصل آن مدرنیته‌ای ناتمام، کم‌رنگ و فاقد سرزندگی و نشاط شود.

### ۲-۱- اهمیت و ضرورت تحقیق

با وجود گذشت چندین دهه از جنبش پیاده-گستری در سایر کشورها، طراحی مسیرهای پیاده با عنوان «پیاده‌سازی محورهای تاریخی» هنوز مبحثی نو در کشور ما به شمار می‌آید و متأسفانه، به جز مطالعات بسیار محدود، اقدامی جدی در این زمینه صورت نگرفته است. این غفلت در عمر کوتاه شهرسازی ایران، نه تنها در عرصه مطالعات نظری، بلکه در برنامه‌ریزی و طراحی شهری نیز دیده می‌شود، چرا که تاکنون معابر پیاده در روال رایج شهرسازی ایران، نه به عنوان بخشی مستقل از فضای شهری، بلکه به منزله تابعی از حرکت سواره به شمار رفته و برنامه‌ریزی برای اتومبیل همواره بر برنامه‌ریزی انسان مقدم بوده است. از این رو، برنامه‌ریزی و طراحی مسیرهای پیاده، از جمله اقدامات ضروری و با اهمیتی است که می‌تواند در احیای مراکز شهری موثر واقع شود. در این زمینه، از اقدامات ارزشمندی که طی سال‌های اخیر در زمینه احیای مراکز کهن شهری در ایران صورت گرفته، احداث محورهای پیاده در مرکز شهر تبریز است و از این نظر، تبریز شاید از نخستین شهرهایی است که با احداث

۱. از آنجا که در متون و ادبیات فارسی واژه‌ای معادل مال موجود

نیست، ناگزیر خود واژه اختیار شده است.

در این زمینه، خیابان تربیت به عنوان بستر مطالعات میدانی تحقیق مورد پیمایش قرار گرفته است. در نهایت، محدوده مورد مطالعه بر اساس پارامترهای سه‌گانه: - وضعیت اجتماعی و اقتصادی؛ - وضعیت دسترسی و ترافیک و - وضعیت کالبدی- فضایی، تجزیه و تحلیل و نتایج لازم استخراج شده است.

#### ۱-۷- محدوده و قلمرو پژوهش

محدوده مورد مطالعه خیابان تربیت است که در محله‌ای به همین نام در بخش مرکزی و بافت قدیم شهر تبریز واقع شده است. طول آن حدود ۵۰۰ متر و عرض آن به طور متوسط ۱۴ متر است. ورودی خیابان از مرکز شهر در میدان ساعت و خیابان امام خمینی (پهلوی سابق) امکان پذیر است که اصلی‌ترین خیابان شهر به شمار می‌رود و در انتهای خود به بازار قدیم تبریز منتهی می‌شود.

#### ۲- دیدگاه‌ها و مبانی نظری

در بررسی دیدگاه‌ها و مبانی نظری مربوط به جنبش پیاده‌گستری، نخستین اثر، کتاب «برنامه ریزی و طراحی پیاده»<sup>۲</sup> است که در سال ۱۹۷۱ در ایالات متحده منتشر گردید (Fruin, 1971). در سال ۱۹۷۵ انتشار کتاب «فضاهای شهری برای پیاده»<sup>۳</sup> در گسترش و اشاعه مباحث مربوط به بهسازی فضاهای شهری نقش موثری ایفا نمود (Pushkarev & Zupon, 1975). دو سال بعد هم کتابی با عنوان «فقط برای پیاده‌ها»<sup>۴</sup> توسط برامبیل و لانگو تالیف گردید که در آن، مبانی

رویگردانی از حومه‌نشینی فزاینده، عده‌ای از برنامه‌ریزان شهری با توجه به مراکز شهرهای اروپایی، دیدگاه خود را نسبت به پتانسیل‌های بالقوه شهر تغییر دادند و گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفت و گسترش فضاهای پیاده با هدف احیای اقتصادی مراکز خرید و تسهیل خدمات خرده‌فروشی آغاز گردید، اما در سال‌های بعد این گرایش به تدریج، اهداف اجتماعی وسیعتری پیدا کرد.

#### ۱-۵- سؤال‌ها و فرضیه‌ها

سؤال محوری تحقیق حاضر را با توجه به عنوان آن، می‌توان به صورت زیر مطرح کرد:  
۱-۵-۱- آیا رویکرد پیاده‌گستری می‌تواند در احیای مراکز شهری مؤثر واقع گردد؟

#### ۱-۶- روش تحقیق

روش تحقیق در مقاله حاضر «روش ترکیبی» متکی به روشهای تاریخی، توصیفی، تحلیلی و موردی-میدانی یا موردی ژرفانگر است. لذا از هر دو متدولوژی اسنادی و میدانی استفاده شده است. در روش نخست، به مطالعه مباحث نظری و ادبیات موضوعی تحقیق در این زمینه پرداخته شده و در خلال بحث اصول، مبانی و راهبردهای مربوط به برنامه‌ریزی و ساماندهی محورهای پیاده در مراکز شهری ارائه شده است. در مرحله بعد، از داده‌ها و اطلاعات موجود در رابطه با شناخت محدوده مورد مطالعه از گزارشهای طرح تفصیلی و مطالعات منطقه تاریخی- فرهنگی تبریز استفاده شده است.

در روش دوم، برای تکمیل اطلاعات به جمع‌آوری داده‌ها به کمک روش‌های پیمایشی اقدام شده است.

2. Pedestrian Planning Design  
3. Urban Space for Pedestrian  
4. For Pedestrians Only

جدید که امروزه به نام «شهرسازی جدید»<sup>۶</sup> معروف شده، بسیاری از عناصر کالبدی شهر پایدار را معرفی کرده که مهمترین اجزای آن تاکید بر عابر پیاده، ترکیب و اختلاط کاربری‌ها و تاکید بر عملکردهای اجتماعی به عنوان عامل وحدت بخش بناها و فضاهای عمومی است (بحرینی، ۱۳۷۸: ۲۹۲).

## ۲-۱- تجارب موجود پیاده‌گستری در مراکز

### شهری

در خصوص تجارب جهانی موجود به صورت اختصاص فضای معین برای حرکت پیاده، مهمترین راهبردی که تجربه شده، تفکیک و جداسازی محوطه مرکزی شهر توسط یک خیابان حلقوی و تبدیل محوطه مرکزی به منطقه پیاده است. نخستین اقدام از این دست، به اواخر قرن نوزدهم باز می‌گردد. طی این اقدام «اولمستد» شهرساز و معمار معروف آمریکایی که بنیانگذار رشته «معماری منظر»<sup>۷</sup> یا «زمین‌آرایی» محسوب می‌شود، برای نخستین بار فکر جداسازی معابر را در سال ۱۸۵۸ در طراحی «پارک مرکزی نیویورک» به کار برد و راه سواره و پیاده را از هم جدا کرد (مه‌دیزاده، ۱۳۷۹: ۱۴). کپنهاگ در سال ۱۹۶۲ خیابان اصلی خود استروگت<sup>۸</sup> را به یک معبر پیاده تبدیل کرد و در دهه‌های بعد به تدریج معابر پیاده بیشتری اضافه شد که به معابر پیاده اصلی تر متصل شدند، که در آن‌ها عابران پیاده و دوچرخه سواران حق عبور داشتند، اما ماشین‌ها با سرعت پایین مجاز بودند. طی چهل سال از زمانی که خیابان اصلی

برنامه‌ریزی و طراحی و مدیریت «مناطق بی ترافیک» در نواحی مرکزی شهرها، مورد بحث و بررسی قرار گرفت (Brambila & ang, 1977). اپلیارد در کتاب «خیابانهای قابل زندگی»<sup>۹</sup> بر خلاف مدرنیست‌ها تاکید می‌کند که، خیابانها باید در کنار عملکرد شهری، عملکردهای فرهنگی، اجتماعی، تفریحی و... را داشته باشند (Appleyard, 1981). یان گل نیز در آثار خود به بحث در زمینه پیاده‌راه‌ها و نحوه طراحی مناسب فضاهای عمومی، به ویژه در اسکاندیناوی می‌پردازد و تاکید می‌کند که به کمک بهبود کیفیت فضاهای همگانی، باید جای خالی این فعالیتها را با فعالیتهای گزینشی و اجتماعی پر کرد تا همچنان زندگی در فضاهای شهر جاری بماند (Gehl, 1987). سیمپسون در کتاب «برنامه‌ریزی مرکز شهر و حمل و نقل عمومی» از رویکرد پیاده‌گستری به مثابه راهبردی در توسعه تجاری مراکز شهرهای قدیمی یاد می‌کند (Simpson, 1988). هاس کلاو نیز در اثر خود «عابر پیاده و ترافیک شهری» رویکردهای متفاوت جداسازی ترافیک و وسایط نقلیه را از پیاده، در بریتانیا و آلمان تجزیه و مقایسه می‌کند و معتقد است که برای جذب مردم به مراکز شهری، فراهم سازی محیط پیاده‌رو ایمن، خوشایند و مطلوب ضروری است (Hassklau, 1990).

در دو دهه اخیر نیز ادبیات مربوط به برنامه‌ریزی و طراحی پیاده، بسیار متنوع و گسترده شده است؛ بویژه آثار مربوط به «خیابان» و چگونگی احیای آن به عنوان یک فضای زندگی شهری، خود به صورت یک موضوع مستقل از دانش برنامه‌ریزی و طراحی شهری در آمده است. در حال حاضر هم شهرسازی سنتی

6. New Urbanism  
7. Landscape Architecture  
8. Stroget

5. Livable Streets

های اجتماعی، تقویت جنبه‌های انسانی محیط پیرامونی و ارتقای کیفی محیط کالبدی شده و در نتیجه، به ایجاد فضای شهری مطلوب برای شکل‌گیری حیات مدنی انجامیده است.

## ۲-۲- نقش محورهای پیاده در ارتقای کیفیت محیط شهری

اگر بپذیریم که 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 زندگی و کشف ارزشها 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. 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 به منظور سرویس دهی به زندگی جاری

کپنهاگ به یک معبر پیاده‌رو تبدیل شده است، برنامه‌ریزان شهری گام‌های بیشماری برای تبدیل شهر از یک مکان متمایل به ماشین، به یک نوع فضای صمیمی مردمی برداشته‌اند (www.newurbanism.org). در دهه ۱۹۷۰ «طرح ناحیه مرکزی» با تاکید بر توسعه کاربریهای مختلط، تسهیلات حرکت پیاده و گسترش حمل و نقل عمومی در شهر تورنتوی کانادا اجرایی شد. در کشور فرانسه، توسعه خیابانهای مختص عابران پیاده از سال ۱۹۷۵ به بعد شروع شد و امروزه در مطالعات مربوط به بازسازی و تجدیدحیات مراکز شهری فرانسه، خیابان مختص عابران پیاده با کارکردهای تجاری گنجانده شده و هنوز نیز تلاشهای زیادی برای توسعه آنها صورت می‌گیرد. از سال ۱۹۸۱، طرح بهسازی ناحیه مرکزی شهر آتن براساس گسترش پیاده‌راه‌ها و بهبود سیمای کالبدی و اجتماعی شهر اجرایی شد.

در آمریکا، پیاده‌راه آزادی در قلب شهر بوستون شانزده نقطه ارزشمند تاریخی شهر را به هم پیوند داد. قدم زدن در این مسیر برای آمریکایی‌های وطن پرست و بسیاری از جهانگردان بین‌المللی یک تجربه عاطفی است و وجود آن به طور غیر مستقیم موجب ارتقای کیفیت کلی شهر شده است؛ به طوری که در سال ۲۰۰۰ این مسیر به عنوان بخشی از پروژه حفظ ذخایر ملی کاخ سفید موفق به دریافت جایزه شد (لنگ، ۱۳۸۷: ۱۱۲-۱۱۵)

نکته مشترک تجربیات جهانی حاصل از اجرای طرح‌های موفق پیاده‌گستری در مراکز شهری، اولویت حضور عابر پیاده با هدف احیای مدنی و اختصاص حداکثر فضا به عابر پیاده و به حداقل رساندن فضای مورد نیاز وسایط نقلیه است که باعث افزایش فعالیت-

دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردارند و با جذب طیف وسیعی از گروه‌های اجتماعی به سوی خود، حس همگرایی، تعامل و برخورد مستقیم شهروندان را با وجود بینشها، احساسها، خواسته‌ها و گرایشهای مختلف تقویت می‌نمایند (محمدزاده، ۱۳۸۴: ۲۶۵).

در معبر استفاده می‌شود. بنابراین، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است. این فضاها هم از نظر ارتباطی و هم به لحاظ کالبدی- فضایی از جایگاه ارزشمندی در ارتقا و بهبود کیفیت محیطی در مراکز شهری برخوردارند. این فضاها با توجه به ماهیتشان از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و



شکل شماره ۱- مقایسه تطبیقی خیابانی در هنگ‌کنگ قبل و بعد از تبدیل شدن به محور پیاده

Source: [www.pps.org/info/newsletter](http://www.pps.org/info/newsletter)



شکل شماره ۲- پیاده‌راه عرصه‌ای برای حضور شهروندان (کپنهاگ - دانمارک)

Source: [www.neturbanism.org](http://www.neturbanism.org)

(Gehl, 1987: 4). به تعبیر جین جیکوبز<sup>۹</sup> شهر را می‌توان با خیابانهایش شناخت. پس ارتقای سیمای خیابان به وسیله افزایش حضور پیاده به بهبود سیمای شهر و تصویر ذهنی افراد کمک می‌کند. اگر خیابانها

یان گل (1987)، تاکید می‌کند که بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهرها بر فعالیتهای روزمره و اجتماعی شهروندان تاثیر می‌گذارد و این تاثیر را بهتر از هر جای دیگر می‌توان در معابر ویژه پیاده‌ها یا مکانهای بسته بر ترافیک موتوری مشاهده کرد

9. Jane Jacobs

### ۲-۳- اصول و مبانی برنامه‌ریزی محورهای پیاده

از دیدگاه سیستمی، نظام حرکت پیاده از یک سو، ارتباط مستقیمی با استخوان‌بندی شهر؛ یعنی نظام کاربری زمین، نظام حمل و نقل، نظام تاسیسات، نظام فضای سبز و باز و نوع بافت‌های کالبدی دارد و از سوی دیگر، از شرایط محیطی، اجتماعی و مدیریت شهری تاثیر می‌پذیرد. بنابراین، در برنامه‌ریزی و ساماندهی پیاده لازم است روابط متقابل نظام حرکت پیاده با دیگر عرصه‌های حیات شناسایی و تحلیل گردد. از سویی، مطالعات و تجارب جهانی نشان می‌دهد که در پیدایش این رویکرد جدید، علاوه بر شهرسازان و طراحان محیط، جامعه‌شناسان و متفکران اجتماعی نیز نقش مؤثری داشته‌اند. به همین دلیل، برنامه‌ریزی و طراحی پیاده، صرفاً جنبه کالبدی یا ترافیکی ندارد، بلکه با اهداف وسیع اجتماعی و فرهنگی نیز همراه است. با توجه به این عوامل، زمینه‌ها و عرصه‌های برنامه‌ریزی و طراحی محورهای پیاده در جدول شماره ۱ نشان داده شده است.

جذاب باشند، به تمام شهر نیز حس جذابیت را خواهند دمید. از دید او پیاده‌راه‌ها باید سرزنده باشند تا بتوانند ساکنان بیشتری را به خود جلب کنند (Jacobs, 1961: 27). امروزه در بسیاری از شهرهای دنیا از پیاده‌راه‌های شهری در برگزاری نمایشگاه‌ها، وقایع اجتماعی، فستیوال‌ها، آگهی‌های تبلیغاتی و همچنین در بروشورهای توریستی و تبلیغاتی به وفور استفاده می‌شود (Brambila & Longo, 1977: 27). از این جهت، پیاده‌راه هم به دلیل حفاظت بناها و مناطق با ارزش تاریخی و هم به دلیل تقویت سیمای شهر و هم از جهت تبدیل به یک عنصر هویتی در امر هویت بخشی به شهر نقش مهمی ایفا می‌کند. بنابراین، احداث پیاده راه‌ها از جمله راه‌هایی است که می‌تواند در تجدید حیات مدنی مراکز شهری مؤثر باشد. به همین دلیل، پیاده راه‌ها راه حلی علمی و عملی 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.

جدول شماره ۱- زمینه‌ها و محورهای برنامه‌ریزی و طراحی محورهای پیاده

محورها	زمینه‌ها
نظام کاربری زمین، نظام حمل و نقل، نظام تاسیسات شهری، آمارکمی و کیفی حرکت پیاده، وضع ایمنی راه‌ها، سیما و منظر، مبلمان شهری، سرویسهای بهداشتی، وضع حرکت ناتوانان و...	مطالعات کالبدی
جزئیات اجرایی، شبکه تاسیسات، مشکلات مهندسی و اجرایی، آبهای سطحی، فضای سبز حاشیه ای و ...	مطالعات مهندسی راه و شبکه
اشتغال و سفرهای شهری، فرهنگ پیاده‌روی، شاخصهای پیاده‌روی، حقوق و مقررات پیاده راه‌ها، مدیریت پیاده راه‌ها و ...	مطالعات اجتماعی- فرهنگی
اثرات اقلیمی در پیاده راه‌ها، آلودگی زیست- محیطی، نقش پوشش گیاهی و ...	مطالعات زیست- محیطی

ماخذ: (مهديزاده، ۱۳۷۹، ص ۷)

چند تجربه و مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که تعداد وسایل نقلیه موتوری در هر ناحیه بستگی به

بیشترین بحثی که در بارهٔ احداث پیاده‌راه می‌شود، افزایش ترافیک خیابانهای مجاور پیاده‌راه است. هر



- تامین پارکینگ خارج از سطح سواره رو ضروری است؛

- دسترسی به سرویس های حمل و نقل عمومی در نظر گرفته شود؛

- طرح پیاده‌راه، نباید باعث به وجود آمدن تراکم ترافیک در سایر قسمتهای منطقه مرکزی تجاری گردد؛

- گردشگران و عابران پیاده به سهولت و بدون تداخل با وسایل نقلیه در گذرگاه پیاده حرکت کنند؛

- احداث ایستگاههای تاکسی و محل توقف اتومبیل برای سوار و پیاده نمودن مسافران در نزدیکی گذر عابر پیاده ضروری است (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۸۰).

به طور خلاصه، اهداف راهبردی در برنامه‌ریزی محورهای پیاده در مراکز شهری در جدول شماره ۲ آمده است:

فضای موجود دارد، اما به هر حال امکان سنجی نواحی پیاده باید با بررسی الگوهای ترافیکی مناطق اطراف انجام گیرد. از این رو، جوهر برنامه‌ریزی و طراحی پیاده در این است که حرکت و رفتار وسائلی نقلیه با نیازهای انسان و زندگی اجتماعی شهر سازگار گردد و امنیت و آسایشی که در برابر هجوم افسار گسیخته اتومبیل از دست رفته است، دوباره به شهر باز گردانده شود. هدف نهایی، این است که از طریق «رام کردن اتومبیل» و «آرام سازی ترافیک» حقوق طبیعی از دست رفته انسان پیاده اعاده شود و کارکردهای اجتماعی، فرهنگی و زیباشناختی فضاهای شهری، بالاخص در مراکز کهن شهری دوباره احیا گردد. بنابراین، برای موفقیت ترافیکی طرحهای پیاده‌راه ها باید نکات ذیل بررسی گردند:

جدول شماره ۲- اهداف راهبردی برنامه‌ریزی محورهای پیاده در مراکز شهری

عملکرد	راهبرد
تحرك رفت و آمد در مراکز شهری، تشویق استفاده از وسایط حمل و نقل عمومی، دگرگونی در الگوی رفت و آمد، توسعه پارکینگ های عمومی و...	بهبود مدیریت ترافیک
ساماندهی پیاده راه ها یا فضاهای پیاده، یکی از ابزارهای مؤثر برای بهسازی سیما و منظر شهری محسوب می‌گردد	بهبود سیمای کالبدی شهر
کاهش منابع آلودگی هوا و صدا، افزایش ایمنی، توسعه فضای سبز و باز، کاهش تراکم و ازدحام، آرام سازی محله‌های مسکونی و...	بهسازی محیط زیست شهری
ساماندهی پیاده راه ها یکی از عوامل مؤثر در رونق مراکز خرده فروشی سنتی وجدید و دسترسی آسان به خدمات جزئی ولی ضروری روزمره محسوب می‌شود.	بهبود وضع خرید و خدمات
گسترش پیاده راه ها زمینه‌ای برای بالا بردن کیفیت زندگی اجتماعی و غنا بخشیدن به فضاهای شهری به حساب می‌آید.	تقویت زندگی اجتماعی و فرهنگی

ماخذ: (مهدیزاده، ۱۳۷۹: ۱۶)

است (نقش جهان پارس، ۱۳۸۴: ۷). مرکز شهر از هفت محله به نامهای خاقانی، تربیت، امین، شریعتی، دارایی، راسته کوچه، بازار و بخشی از دو محله شمس و سیدحمزه تشکیل یافته است و از زمان شکل‌گیری

### ۳- مرکز شهر تبریز و ضرورت احیای آن

مرکز شهر تبریز تقریباً در مرکز هندسی شهر قرار دارد. این محدوده از نظر مساحت با ۲۱۳ هکتار حدود یک درصد از کل سطح شهر را به خود اختصاص داده

تبریز، محلات یاد شده به همین نام مشخص شده‌اند (جوادی، ۱۳۸۵: ۲۶۴). این مرکز در برگیرنده مهمترین عناصر شهری، شامل: بازار، مراکز سیاسی - اداری، یادمانها و نمادهای تاریخی و عناصر فرهنگی است. بافت قدیم شهر نیز در این محدوده قرار دارد. این بافت، عمدتاً خود انگیخته و خود سازمان یافته بوده، دارای ساختارهای همپوند و اندامواره (ارگانیک) است. شهر ابتدا در درون این محدوده شکل گرفته و رو به تکامل گذاشته است. مشخصه عمده آن، علاوه بر سکنی‌گزینی بخش درخور توجهی از مردم، مرکزیت تاریخی، تجاری، اداری، تفریحی، و نظایر آن در سطح شهر است. وجود مجموعه صاحب الامر، مسجد جامع و از همه مهمتر بازار قدیم که استخوان بندی شهر را تشکیل داده، بیانگر نقش و اهمیت این محدوده در انعکاس هویت و تاریخ شهر است.

این مرکز به عنوان بخشی از محور تاریخی - فرهنگی شهر تبریز، به همراه بافت قدیم شهرهای اصفهان، شیراز، کرمان و همدان بر اساس مصوبه مورخ ۱۳۶۹/۹/۲۸ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران به عنوان شهرهای فرهنگی - تاریخی اصلی کشور تعیین شد تا مرکز فعالیتهای فرهنگی - هنری شوند. وزارت مسکن و شهرسازی نیز موظف شد طرح احیای محورها یا مراکز فرهنگی - تاریخی شهرهای مزبور را تهیه و فضاهای مناسب برای استقرار عملکردهای این مصوبه را تعیین کند. بر این اساس، شهرداری تبریز به عنوان مجری طرح با هدف احیای نقش تاریخی محور، ایجاد انسجام فضایی، ایجاد نظم کالبدی و عملکردی و ارتقای کیفیت سکونت، اقدام به تهیه طرح تفصیلی محور تاریخی - فرهنگی کرد.

تمرکز مراکز اداری، تجاری، خدماتی و خرید در این محدوده، یکی از مهمترین عوامل تولید و جذب سفر محسوب می‌شود؛ به طوری که این تمرکز باعث گردیده در سطحی معادل یک درصد از کل شهر، ۴۴ درصد سفرهای درون شهری انجام شود، در حالی که تنها ۱۹ درصد از محدوده مرکز شهر به شبکه معابر اختصاص دارد (زیستا، ۱۳۸۳: ۵۳). وجود ۲۱ درصد از خرده فروشی‌های شهر (عرصه، ۱۳۷۴: ۵۰)، ۲۰ درصد از کل واحدهای تجاری شهر، ۱۰ درصد واحدهای تجاری و کارگاههای تولیدی مزاحم (نقش جهان پارس، ۱۳۸۴: ۴۳) و وجود کاربریهای ناسازگار و ترکیب فعالیت و سکونت و نفوذ کاربریهای تولید و پشتیبان تجاری - تولیدی (نظیر انبارها و باراندازها در بافت) نه تنها آرامش سکونت را در این محدوده به خطر انداخته، بلکه باعث فشار مضاعف بر مرکز شهر، ناهماهنگی، افت کیفیت فضا و حتی تخریب بسیاری از بافتها و بناهای باارزش که تجسم نمادها، نشانه‌ها و خاطره‌های هویت بخش برای تمام شهر و ساکنان آن بود، شده است.

### ۳-۱- خیابان تربیت؛ پیاده‌راهی موفق در بافت قدیم

#### تبریز

خیابان تربیت در محله‌ای به همین نام در مرکز شهر، در درون بافت قدیم و در سمت جنوبی بازار قدیم قرار گرفته، از نظر فضایی یک سیستم تجاری را تشکیل می‌دهد (شکل ۱). این خیابان در فاصله سالهای ۱۰-۱۳۰۷ که محمد علی تربیت شهردار تبریز بود، به منظور تسهیل آمد و شد وسایط نقلیه موتوری بر روی گذر حد فاصل «دروازه نوبر» و «دیک باشی»

تعریف و به نام شهردار وقت «خیابان تربیت» نامیده شد. بر اثر تعیین سمت و سوی صحیح خیابان، تخریب در حداقل ممکن صورت پذیرفت (صفا منش و دیگران، ۱۳۷۶: ۴۹).

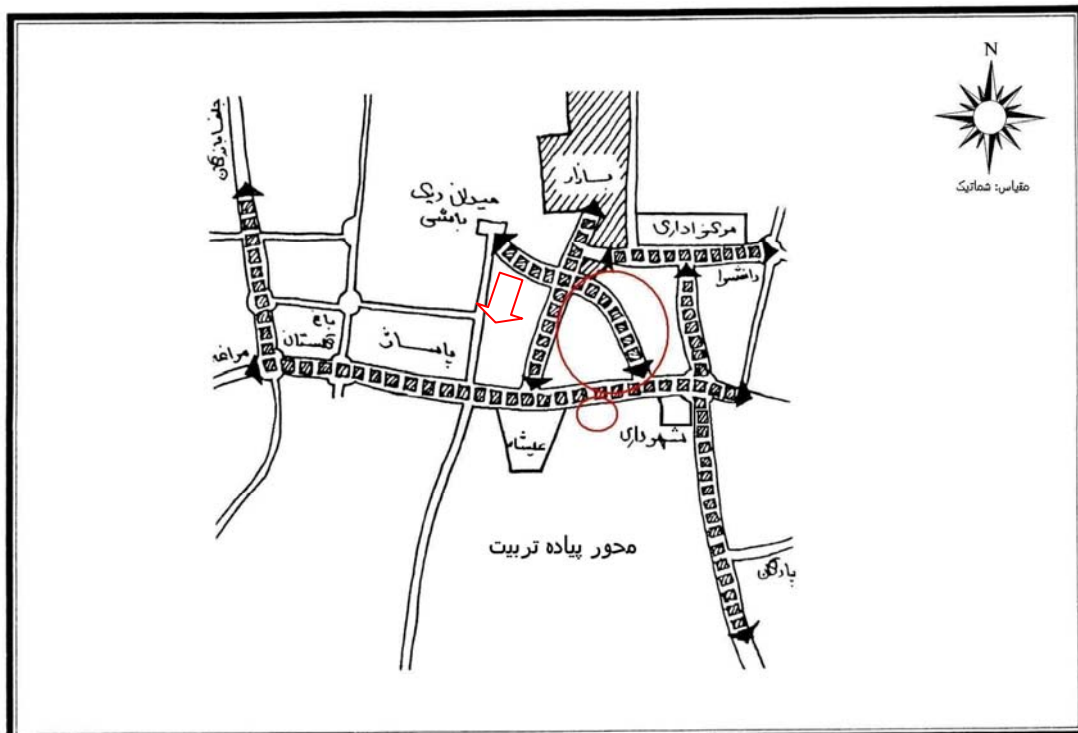
### جدول شماره ۳- ویژگی‌های محله تربیت در بافت مرکزی تبریز

پتانسیل	نقش	خانوار	جمعیت سال (۱۳۸۳)	مساحت	محله
۱- مجاورت با بازار قدیم شهر؛ ۲- وجود عناصر تاریخی و فرهنگی؛ ۳- سکونت اقشار میان درآمد؛ ۴- میانگین بالای مساحت زمین قطعات مسکونی.	۱- تجاری با عملکردهای فرا شهری؛ ۲- کارگاهی با عملکرد شهری، مسکونی و محله‌ای.	۳۳۱	۱۱۰۲	۲۶/۶	تربیت

ماخذ: تلخیص از مطالعات طرح تفصیلی محور تاریخی- فرهنگی تبریز، جلد چهارم، مهندسین مشاور نقش جهان پارس، ۱۳۸۴.

نماهای آن، لزوم حذف این محور از شبکه ترافیکی منطقه احساس می‌شود، بویژه اینکه در تبریز نیز همچون بسیاری از شهرهای کهن کشور در مقطعی از زمان، بافت قدیم، بی‌رحمانه رو به ویرانی نهاده بود؛ تا اینکه در سال ۱۳۷۱ سمت شرقی آن به مسیر صرفاً پیاده با عملکرد تجاری و تفریحی بدل گردید.

تا پیش از تبدیل این محور به پیاده راه، نماهای باارزش قدیمی و معماری خاصی که بدنه‌های این خیابان را تشکیل می‌دادند، رو به فرسودگی داشت و بار ترافیکی سنگینی نیز در این منطقه پر ازدحام به چشم می‌خورد. به این ترتیب، برای حل مشکل ترافیک این خیابان و احیا و پردازش معماری سنتی و



شکل شماره ۳- موقعیت محور پیاده تربیت در بافت قدیم تبریز

### ۳-۲- ارزیابی عملکرد محور پیاده تربیت

محور پیاده تربیت با وام‌گیری از نامها، نشانه‌ها و اتفاقات جمعی گذشته، در اذهان عمومی به عنوان فضای شهری و حامل بار تجاری و اجتماعی شهر عمل می‌کند و به عنوان یک محور ارتباطی داخلی، ضمن انطباق کامل با مسیر گذر موجود، دو نقطه بسیار مهم؛ یعنی میدان ساعت (شهرداری) و بازار قدیم را به هم پیوند می‌دهد. این محور، مسیری است انسانی، پویا و زنده، که سبب رونق حیات اجتماعی می‌گردد، هویت بخش و خاطره‌ساز است و خود به عنوان یکی از عرصه‌های جمعی، صحنه نمایش شهر است. به عبارتی هم «مقصد» است و هم «معبّر»<sup>۱۰</sup>. این مسیر که مطابق با حرکت انسان برای بافتی مطابق با حرکت او طراحی شده، ضمن معرفی بافت قدیم و عناصر با ارزش آن به عنوان راوی و هادی مناسب توانسته هر ناآشنایی را با بافت مانوس و حیات اجتماعی را در درون آن جاری سازد. قابلیت پیاده-روی، اختلاط کاربریها و فعالیتها، تراکم مناسبی از

۱۰. خیابان دارای طبیعتی دوگانه است: خیابان به عنوان «معبّر» و خیابان به عنوان «مقصد». در کشورهای اروپایی از خیابان به عنوان «مقصد» یاد می‌شود؛ یعنی محل برخورد های اجتماعی شهری، گذران اوقات فراغت، بهره‌وری از زیبایی و استفاده از خدمات متنوع. در بسیاری از این موارد، خیابانها به حرکت پیاده اختصاص یافته و کاربرد عبور اتومبیل از آنها حذف شده است. در شهرهای ایران محتوا و سیمای خیابان بسیار مبهم و اغلب تصادفی است و تمایز مشخصی بین انواع خیابان وجود ندارد (افشارنادری و نصیرسلامی، ۱۳۷۵: ۵۲)

مردم و فعالیت‌های تجاری، ترکیب مطبوعی از فعالیتها و فضاها پیاده‌روی عمومی را به وجود آورده که خود زمینه‌ساز این فعالیتهاست.

انتخاب این محور در هسته مرکزی شهر و بافت تاریخی آن، از آنجا نشأت می‌گیرد که نقش مهمی در ترافیک منطقه مرکزی شهر ایفا می‌کند و نیز عمده دسترسی‌ها به این محور شریانی نیست و نقش محله-ای دارد. بر این اساس، محورهای کمکی که در اطراف خیابان تربیت قرار دارند، با پذیرفتن نقش جایگزینی، تبعات قطع ترافیک سواره از آن محور را نیز متحمل می‌شوند، به طوری که در حال حاضر عمده بار ترافیکی خیابان تربیت در خیابانهای مجاور متمرکز شده است. قابلیت دسترسی مناسب به گره‌ها و مسیرهای اصلی شهر باعث نفوذپذیری هرچه بیشتر آن شده و این امکان را به شهروندان داده است که با آسودگی و عدم نگرانی از نحوه بازگشت، در آن حضور یابند. پیش‌بینی تسهیلات وابسته به حمل و نقل چون فضاها پارکینگ و ایستگاه اتوبوس نیز از دیگر نکاتی است که در برنامه‌ریزی و مکانیابی این خیابان مورد توجه قرار گرفته است.

این محور در ارتباطدهی منطقی بین فعالیتها و کاربریهای مبدأ و مقصد خیابان، علاوه بر تخریب کم به عنوان یک مسیر کارا در مرکز شهر عمل نموده و جداره‌های آن بر اثر حضور آموزه‌های فرهنگی و اجتماعی، اغلب به صورت بومی و درونزا توسعه یافته است. در نمای بدنه و جداره‌های آن، هر چند ما

بر اساس پژوهشی که در رابطه با عملکرد محورهای تجاری شهر تبریز به عمل آمده، رضایتمندی شهروندان از محور پیاده تربیت از سه بعد اجتماعی- اقتصادی، دسترسی و فضایی- کالبدی بررسی و نتایج زیر حاصل شده است:

- از لحاظ وضعیت اجتماعی و اقتصادی مراجعان به محور پیاده تربیت، اکثر مراجعان مورد پژوهش بیشترین تاکید را در وهله اول، به وجود وسایل و کالاهای جدید و متنوع و در مرحله بعد، به جذابیت محل به لحاظ رعایت بهداشت و نظافت، داشته‌اند.

- در خصوص وضعیت دسترسی و ترافیک هم، اکثر مراجعان در پاسخ به گزینه‌های مورد نظر، سهولت رفت و آمد عابران پیاده در محل را بیش از سایر گزینه‌ها مد نظر داشته‌اند.

- از نظر وضعیت کالبدی- فضایی نیز، اکثر مراجعان فضای محور پیاده تربیت را محلی زیبا و دلپذیر دانسته و در مرحله بعد به وجود عناصر محیطی، نظیر درخت، گیاه و فضای سبز اشاره کرده‌اند (فلاح‌نژاد، ۱۳۸۶: ۶۴-۶۵).

شاهد جزئیات متنوع، مصالح متنوع، نقش‌ها و مصالح قدیمی و نیز تنوع اقدار اجتماعی هستیم، اما «کثرت» این جزئیات و مصالح متنوع نه تنها به «وحدت» کل مسیر لطمه‌ای وارد نساخته، بلکه توانسته است با حیات جمعی آن سازگار باشد.<sup>۱۱</sup>

حضور کاربری‌های تجاری، تفریحی، مذهبی، آموزشی و نظایر آن در دو سوی خیابان، موجب شکل‌گیری فضاهایی چند منظوره و در عین حال جذاب گردیده است. همچنین، وجود قوس ملایم و ظریف در گستره خیابان و نیز توسعه و ترمیم جداره-ها و فضاها با الهام از اصول معماری و شهرسازی گذشته و معرفی و ارائه چشم اندازهای زیبا و متنوع با مقیاس محصوریت ۱:۲ آن را به یکی از زیباترین، جذابترین و موفقترین پیاده راههای شهری حداقل در مقیاس کشوری تبدیل نموده است (محمدزاده، ۱۳۸۴: ۲۳۳). این اصل که از آن به عنوان نخستین اصل حاکم بر طراحی مکانهای شهری نام برده می‌شود، در اکثر شهرهای قدیمی نقاط جهان، از جمله ایران عمومیت دارد و اساسا بر رابطه فاصله چشم ناظر از ارتفاع بدنه محصور کننده فضا استوار است (توسلی، ۱۳۷۱: ۲۶-۲۸).

۱۱. وحدت در کثرت؛ این دو خاصیت از مایه دوگانگی هستند که به جای تقابل، مکمل یکدیگرند. وحدت به مفهوم نظم و انضباط و کثرت به مفهوم تنوع، انتخاب، آزادی و انعطاف است. نظم نشان دهنده وحدت و بی‌نظمی مبین کثرت است. (بحرینی، ۱۳۸۶: ۴۰۸)



شکل شماره ۴-تصاویری از بدنه‌سازی و معماری با ارزش خیابان تربیت

استقرار و حضور را در محل تقویت نموده و موجبات رونق فعالیت‌هایی، نظیر: اغذیه‌فروشی، کافی‌شاپ و کاربریهایی از این دست را فراهم ساخته است، اما فعالیت کاربریهایی نظیر صنف مبل‌فروشان و مشکلات بارگیری و باراندازی آنها، از جمله مشکلاتی است که معلول وجود کاربریهای ناهمخوان و ناسازگار در این محور است.

ایمنی این فضاها نیز متضمن حضور همه شهروندان و جریان زندگی در پیاده‌راهها می‌شود. ایمنی و امنیت در تداوم حضور شهروندان و بقای حیات اجتماعی در فضاهای شهری بسیار مؤثر است. از این نظر، در پیاده‌راه تربیت شهروندان در مقابل هرگونه وسیله نقلیه ایمن بوده، تردد این گونه وسایط

دو کیفیت مهم که منجر به سرزندگی پیاده‌راهها می‌شود، تنوع و نفوذپذیری فضاهاست (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۸۲) رویدادهای پیاده‌راه تربیت به اندازه‌ای متنوع است که توانسته جاذب فعالیت‌ها و گروههای متنوعتری در زمانهای متفاوت باشد. وجود کاربریهای متنوع و پراکندگی آنها به گونه‌ای است که جاذب گروههای متنوعی از شهروندان به لحاظ اجتماعی، سن، جنسیت و غیره بوده، توانسته نشاط ناشی از تعامل گروههای مختلف را به فضای خیابان هدیه دهد و به سرزندگی مسیر کمک شایانی نماید. وجود کاربریهای همخوان و مکمل، نظیر فروشگاههای پوشاک کیف و کفش و لوازم تزئینی، زمینه‌ای شاداب و فرح‌بخش در فضای تربیت را ایجاد و میل به

تشویق نمایند. از این نظر، فضای خیابان تربیت با داشتن موقعیت اجتماعی و تفریحی مناسب، بالقوه موجب تحقق بسیاری از فعالیتهای اختیاری و اجتماعی می‌شود، مردم می‌توانند علاوه بر خرید، با دیگران ارتباط برقرار نموده، به گذران اوقات فراغت خویش بپردازند.

در طول مسیر کنترل می‌شود. بنابراین، افراد پیاده‌ای که به این محل می‌آیند، امکان حرکت بدون مانع، آسایش، امنیت و آزادی برقراری ارتباط با شهروندان را پیدا می‌کنند. طبق نظر گهل (۱۹۸۷)، بهترین مکانهای عمومی، فضاهایی هستند که فعالیتهای اختیاری و اجتماعی را به صورت موفقیت‌آمیزی



شکل شماره ۵- پیاده راه تربیت عرصه‌ای برای حضور شهروندان

پیشگیری از لغزش عابران و برخورد آنان با ویتترین‌ها مسیری از قلوه سنگ به عرض ۸۰ سانتی‌متر در حاشیه معبر در نظر گرفته شده و باندی به عرض یک متر با سنگ پلاک برای عبور و مرور ویلچر و مادرانی که کالسکه به همراه دارند، اجرا شده است. در کنار هر باغچه هم که به صورت مارپیچ طراحی شده‌اند، دو نیمکت با زاویه‌ای مایل روبه روی یکدیگر قرار گرفته‌اند که به غنا و جذابیت محل و درک بصری کیفیت محیط کمک شایانی می‌کنند؛ هر چند کند و کاواها و حفاری‌های متعدد صورت گرفته توسط سازمانها و نهادهای مختلف طی سالیان اخیر و عدم

با توجه به اینکه کیفیت مطلوب طراحی مسیره‌های پیاده، تابع شرایطی، چون: جنس کف‌سازی، نظم شیب عرضی، وضعیت آن محور نسبت به سواره‌روها، نوع مجرای آبهای سطحی، باغچه‌ها و مبلمان شهری استقرار یافته در آن است، این امر به خوبی در مورد خیابان تربیت مشهود است؛ به طوری که این محور، با باغچه‌ها و آب‌نماهایی که در طول مسیر آن طراحی شده، از تنوع خاصی برخوردار است. کف‌سازی صورت گرفته در آن، قابلیت استفاده‌های متفاوت و تردد شهروندان مختلف و نیز امکان تردد در شرایط اضطراری را فراهم ساخته است. همچنین، برای



گرفته و با توجه به اقبال عمومی و استقبال شهروندان، به ویژه گروه‌های اجتماعی با درآمد متوسط و به بالا، تربیت و نواحی اطراف آن بدون محدودیت جدی بطور روزافزون رونق یافته است و امروزه با داشتن تنوع فضاها و کالاها و خدمات جدید، دسترسی راحت و نیز انعطاف‌پذیری جزو فضاهای شهری مهم و سرزنده در فضای آزاد شهر محسوب می‌گردد. به همین جهت، توانسته است روز به روز بر تحرک جغرافیایی و اقتصادی خود افزوده، طیف وسیعی از گروه‌های اجتماعی را به خود جلب نماید. طبیعی است که با این روند، پیاده‌راه تربیت نویدبخش چشم‌انداز روشن توسعه فضاهای تجاری و تفریحی بوده، توانسته است با پذیرش گروه‌های مختلفی از شهروندان، زمینه مساعدی برای بالا بردن کیفیت زندگی اجتماعی و غنا بخشیدن به فضای شهری را در بافت قدیم فراهم نماید.

#### ۵- پیشنهادها و راهبردها

به طور کلی، هر چند برنامه‌ریزی و عملکرد محور پیاده تربیت، بیانگر وجود کاستی‌ها و نقایصی است، اما این نکته را نیز نباید از نظر دور داشت که هر اقدام شهرسازی متضمن تبعات کاملاً مثبت و با ارزش نیست، بلکه مسأله مهم تعیین اولویتها و برآیند حرکتی است که ضرورت آن در بافت کهن شهرهای تاریخی احساس می‌شود. از سوی دیگر، اگرچه گسترش حرکت سواره و غلبه الگوی شهر ماشینی، ضرورت پیاده‌گستری در شهرهای ایران را پررنگ می‌نماید، اما واقعیت این است که کارآیی یک محور پیاده، تابع شرایط متفاوتی است که از انگاره‌های ثابتی تبعیت

مرمت و ساماندهی بموقع و اصولی آنها، عدم استحکام و در نهایت، تخریب تدریجی کف سازی- های موجود در طول مسیر را موجب گشته است.

#### ۴- نتیجه‌گیری

پرداختن به مرکز شهر، زمینه‌ای است برای پراکنش و پخشایش مجدد انسان و فعالیت در فضا و تلاش در جهت احیای آن. در این زمینه، رویکرد پیاده‌گستری و ساماندهی فضاهای پیاده، ابتدا در محدوده مرکزی شهرهای اروپایی با هدف خارج ساختن بافتهای تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافتهای کهن و احیای اجتماعی مراکز شهری در اواخر دهه ۱۹۴۰ میلادی مطرح و اجرایی شد. در ایران به دنبال ضربه‌های وارد شده به بافت کهن شهرها، رنگ باختن حیات اجتماعی، شکست تفکر تجددطلبانه و طرح‌هایی که در پی الگوی شهر ماشینی اجرایی شد، لزوم رجعت به اصول و معیارهای طراحی شهری گذشته مورد توجه قرار گرفت و به دنبال آن، ساماندهی خیابان تربیت در اوایل دهه ۱۳۷۰ به عنوان یک محور متمایز و شاخص پیاده و با هدف احیا و پردازش معماری سنتی و نماهای با ارزش آن در دستورکار مدیران شهری قرار گرفت. گرچه شکل-گیری و توسعه این خیابان، اساساً به موقعیت و قابلیت مرکز شهر، به ویژه بازار سنتی بر می‌گردد، با این حال، استقرار این محور در بافت مرکزی شهر، نه تنها موجب انطباق آن با سیاستهای پیاده‌گستری شده، بلکه توانسته است حیات اجتماعی را در درون بافت جاری سازد؛ به گونه‌ای که پس از استقرار و ساماندهی این محور، مکانهای تجاری و کاربریهای مرتبط با آن رونق



به منظور بهره‌گیری مناسب از این رویکرد در مراکز کهن شهری، شناخت اهمیت، جایگاه و عملکرد فضاهای پیاده لازم و ضروری است و برای ساماندهی آن باید با نگرشی جامع از اصولی، همچون کوتاه نمودن و محلی کردن سفرها، ایجاد پوشش کامل و متنوع از شبکه معابر پیاده در شهر، رعایت تداوم در مسیره، ایمنی و آسایش مسیرها، بدنه‌سازی و ایجاد چشم اندازهای مطلوب، تامین تجهیزات لازم و فراهم کردن زمینه‌های تقویت اجتماعی، کمک گرفته شود.

نمی‌کنند و نباید به منزله الگوی اجرایی برای شهرهای دیگر تلقی شود.

تجارب موفق جهانی نشان داده است که برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای پیاده زمانی موفق خواهد بود که علاوه بر عوامل کالبدی، شرایط اجتماعی، فرهنگی، اقلیمی و حتی الگوی روانی و رفتاری مردم در نظر گرفته شود. بنابراین، در برنامه‌ریزی و ساماندهی پیاده لازم است روابط متقابل نظام حرکت پیاده با دیگر عرصه‌های حیات شناسایی و تحلیل گردد. از این رو،

## Reference

- Abbaszadegan, Mostafa, (2004); Theory of Modern Architecture- Urbanism Movement to Urban Spaces, Monthly Journal Attachment, No. 67, Iran Municipalities & Rural Management Organization Press, Tedran.
- Afsharnaderi, Kamran & Reza Nasirsalami, (1995); Law, Plan, Criterion, Abadi, Quarterly Journal of Urbanism and Architecture, No 20, Tehran
- Appleyard, Donald(1981);Livable Streets, Berkeley: University of California Press.
- Arseh, Engineering Consulting (1994); Studies of Tabriz Historical-Cultural Axes, Eastern Azerbaijan Housing & Urban Development Organization,
- Bahreiny, S Hoseini(2007); Urban Design Process, University of Tehran Press, 4th Edition, Tehran.
- Bahreiny, S Hossein(1998); Modernism, Postmodernism, & After in Design Planning, University of Tehran Press, Tehran.
- Brambila, Roberto & Gianni Longo, (1977); For Pedestrians Only: Planning and Management of Traffic Free Zones, New York, Whitney library of Design.
- Fallahvejjhad, Hossein, (2007); Survey of Old Market Walk Spaces Development and Tabriz Tarbiat Mall, Tabriz of University Press, Tabriz.
- Fruin, J., (1971); Pedestrian Planning and Design, NewYork.
- Gehl, Jan (1987); life Between Building: Using Public Space, New York: Van nor strand Reinhold.
- Gharib, Fereidoon (2004); Creation of Pedestrian & Cycle Traverses in Old Tehran Confine, Honarhay-e- Ziba Tract, No 19, University of Tehran Press, Tehran.
- Habibi, S Mohsen(2000); Tourism of Pedestrianway, Honarhay-e- Ziba Tract, No 9, University of Tehran Press, Tehran.
- HassKlau, C (1990); the Pedestrian and City Traffic, London: Belhaven Press.
- Jacobs, Jane (1961); The Death and Life Great American Cities, The Failure of Town Planning, New York: Vintage.
- Javadi, Ardeshir (2006); Urban Centers Renewal Approaches , Case Study of Tabriz, Ph.D Thesis, Dr Hosseinzadeh Dalir. Karim & M Sattar Mousavi, Tabriz University, Geography & Urban Planning Group
- Konflacher, Hermann, (2008); Planning Principals Pedestrian and Cycle Traffic, Translated by Dr. F. Gharib, University of Tehran Press, 2 nd Edition, Tehran.
- Lang, Jon, (2009); Urban Design, Translated by Dr. S. H. Bahrainy, University of Tehran Press, 2 nd Edition, Tehran.
- Mehdizahe, Javad, (1999); Concepts & Principle of Pedestrianization, Monthly Journal of Shahrdariha, No 19, Iran Municipalities & Rural Management Organization Press, Tehran.
- Mohammadzaheh, Rahmat, (1994); Extant standpoints in Development of Network

pedestrian ways, Quarterly Journal of Researches Geographical, No. 37, Mashhad.

- Mohammadzaheh, Rahmat, (2005); Modernity and Urbanism; Case Study of Tabriz Fabric Texture, PhD Theses, Jamali Firooz, Tabriz University, Geography & Urban Planning Group.
- Nagsh-e- Jahan Pars, Engineering Consulting, (2005); Detailed Plan of Tabriz Historical-Cultural Sector, Municipality Of Tabriz Press.
- Pakzad, Jahanshah, (2005); Guide of Urban Specials Design in Iran , Ministry of Housing & Urban development, 3 edition, Tehran.
- Pusharev, B.S & Zupon, J. M, (1975); Urban Space for Pedestrian, Cambridge, Mass, Mitpress.

- Safamanesh, Kamran & Others(1996); Physical Structure of Tabriz and Evolutions in 2 Resent Century, Goftego, Journal of Cultural & Social, No. 18, Tehran.
- Simpson, B, J, (1988); City Center Planning and Transport, England, Van strand Vein bold.
- Tavassoli, Mahmood, (1990); Principle and Methods of Urban Design and Residential Specials in Iran, Urban Planning and Architecture Research Center of Iran, 2 nd Edition, Tehran.
- [www.newurbanism.org](http://www.newurbanism.org) .
- [www.pps.org/info/newsletter](http://www.pps.org/info/newsletter).
- Zista, Engineering Consulting (2004); Detailed Plan Tabriz, Municipality Of Tabriz Press,