Journal of Safe City

Online ISSN: 2676-556X

Journal Homepage: www.ispdrc.ir

Research Paper

Investigating the Role of Pedestrian Ways in Promoting Social livability, Place Belonging, and Urban Tourism; A Case Study of the Tabriz Tarbiyat Pedestrian Way

Ali Azar [a*] , Mohammad Hossein ManafI Gogani [b]

[a*]. *Department of Urban Planning and Architecture, Mar.C., Islamic Azad University, Maragheh, Iran*
[b]. *Department of Urban Management, Mar.C., Islamic Azad University, Maragheh, Iran.*

Received: 27 September 2025 Received In revised form: 9 November 2025 Accepted: 29 November 2025 p.p: 221 –254

https://doi.org/ 10.22034/ispdrc.2025.2072854.1215

A B S T R A C T

Balancing citizens' social lives and creating a peaceful urban environment are essential components of building a human-centered city. In this context, pedestrian thoroughfares play a fundamental role in enhancing social livability. Today, the vibrancy of urban public spaces has become one of the most important indicators of quality of life in cities. Pedestrian streets, in particular, serve as key social intersections that can bring excitement and vitality to central urban areas, encourage voluntary public engagement, and ultimately contribute to the sustainability of urban centers.This research aims to investigate the role of pedestrian thoroughfares in promoting social interactions, a sense of place attachment, and urban tourism. The research method is descriptive-analytical, and the study is applied in nature. The statistical population includes all residents of Tabriz city, with a sample of 384 individuals selected using Cochran's formula. For this purpose, the Tarbiyat Pedestrian Axis—one of the city's pedestrian zones with diverse commercial and tourism potential—was chosen to examine the status of social interactions, citizens' sense of place attachment, and attractiveness. The findings indicate a positive and significant impact of the Tarbiyat Pedestrian Axis on increasing the sense of place attachment among Tabriz residents. Being in this space fosters feelings of security, vitality, and identity. Based on the data presented in the table below, the analysis of variables related to social interactions, place attachment, and tourism by gender reveals that only the correlation between gender and sense of place attachment is statistically significant. Among women, the sense of place attachment to the Tarbiyat Pedestrian Axis in the Tabriz metropolis is reported to be higher than among men

*Keywords:*Social livability, Place Attachment, Tarbiyat Pedestrian Way, Urban Tourism ,Tabriz.

Corresponding author (Email: *Aliazar@iau.ac.ir*)

Extended Abstract:

Introduction

Balancing citizens' social lives and fostering a peaceful urban environment are essential components of creating a human-centered city. In this context, pedestrian axes play a fundamental role in enhancing social livability. Today, the vibrancy of urban public spaces is considered one of the most important indicators of quality of life in cities. Pedestrian streets, as key social intersections, can inject excitement and vitality into central urban areas, encourage voluntary public engagement, and ultimately contribute to the sustainability of urban centers. This research aims to examine the role of pedestrian axes in promoting social interactions, a sense of place, and urban tourism.

Methodology

This study adopts a descriptive-analytical approach and is applied in nature. Data were collected through field studies, including questionnaires and direct observation. Additionally, documentary and library research was conducted to extract indicators related to social interactions and livability. The statistical population comprises all citizens of Tabriz, with a sample size of 384 individuals determined using Cochran's formula. Sampling was conducted randomly among citizens present along the Tarbiyat Pedestrian Axis. Data analysis was performed using SPSS software, employing ANOVA and T-tests to assess the status of each component.

Results and Discussion

Urban prosperity and livability are influenced by multiple factors. One significant contributor to social livability in the Tabriz metropolis is the pedestrian infrastructure—particularly the Tarbiyat Pedestrian Axis, which is notable for its historical character and long-standing presence. The findings of this study indicate that the Tarbiyat Axis plays a meaningful role in enhancing social interactions among citizens. Furthermore, the study explores the axis's impact on residents' sense of place attachment. Results show a positive and significant relationship between the pedestrian environment and increased place attachment among Tabriz citizens, who report feelings of safety, vitality, and identity when present in this space. In today's fast-paced world, individuals seek environments that reflect their identity and provide a sense of belonging. Public spaces like the Tarbiyat Pedestrian Axis fulfill this need. Beyond fostering social interaction and place attachment, the axis also plays a vital role in attracting both domestic and international tourists. Evaluations highlight the area's historical architecture, preserved facades, diverse urban elements, and a wide array of commercial centers as key factors contributing to its popularity, making it one of the most visited areas in Tabriz.

Conclusion

The study confirms a positive and significant impact of the Tarbiyat Pedestrian Axis on enhancing the spatial belonging of Tabriz citizens. The space fosters a sense of security, vibrancy, and identity. Analysis of variables such as social interaction, spatial belonging,

and tourism—disaggregated by gender—reveals that only the correlation between gender and spatial belonging is statistically significant. Notably, women report a higher sense of spatial belonging to the Tarbiyat Pedestrian Axis compared to men.

Funding
There is no funding support.

Authors' Contribution
Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved thecontent of the manuscript and agreed on all aspects of the work declaration of competing interest none.

Conflict of Interest
Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments
We are grateful to all the scientific consultants of this paper.

نشریه علمی شهر ایمن
شاپا الکترونیکی: 2676-556X
Journal Homepage: www.ispdrc.ir

مقاله پژوهشی

بررسی نقش محورهای پیاده در ارتقای زیست پذیری اجتماعی، تعلق مکانی و گردشگری شهری؛ مطالعه موردی محور پیاده تربیت تبریز

علی آذر* – گروه شهرسازی و معماری، واحد مراغه، دانشگاه آزاد اسلامی، مراغه، ایران (نویسنده مسئول)
محمد حسین منافی گوگانی –گروه مدیریت شهری، واحد مراغه، دانشگاه آزاد اسلامی، مراغه، ایران

تاریخ ارسال: ۱۴۰۴/۰۷/۰۵ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۸/۱۸ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۹/۰۸ ص.ص ۲۵۴-۲۲۱

https://doi.org/ 10.22034/ispdrc.2025.2072854.1215

چکیده

تعادل بخشی به حیات اجتماعی شهروندان و ایجاد شهری آرام از مولفه های اساسی رسیدن به شهر انسان محور می باشد. در این میان، محورهای پیاده نقش اساسی در جهت زیست‌پذیری اجتماعی شهروندان ایفا می‌کنند. امروزه سرزندگی فضاهای عمومی شهری به عنوان یکی از مهمترین سنجه های کیفیت زندگی در شهرها بدل شده است. خیابان های پیاده، معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که می توانند 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. هدف این پژوهش بررسی نقش محورهای پیاده در ارتقای تعاملات اجتماعی، حس تعلق مکانی و گردشگری شهری می باشد. روش پژوهش توصیفی - تحلیلی می باشد و ماهیت پژوهش کاربردی است. جامعه آماری پژوهش کل شهروندان شهر تبریز می‌باشد که از طریق نمونه‌گیری کوکران ۳۸۴ نفر انتخاب شدند. بدین منظور، محور پیاده تربیت به عنوان یکی از محورهای پیاده با پتانسیل‌های متنوع تجاری و گردشگری، جهت بررسی وضعیت تعاملات اجتماعی، احساس تعلق مکانی شهروندان و جذب برای مطالعه انتخاب شد. یافته ها حاکی از تاثیر مثبت و معنادار پیاده روی تربیت در بالا رفتن میزان تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی و رونق گردشگری در این مکان می‌باشد. آنها با حضور در این فضا، احساس امنیت، شادابی وهویت دارند. بر اساس داده های جدول زیر، سنجش متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم بر حسب جنسیت پاسخگویان حاکی از این است که صرفا همبستگی بین احساس تعلق مکانی متناسب با جنسیت پاسخگویان معنادار بوده و در میان زنان احساس تعلق مکانی به پیاده روی تربیت در کلان شهر تبریز بیشتر از مردان گزارش شده است.

واژگان کلیدی: زیست‌پذیری اجتماعی، تعلق مکانی، محور پیاده تربیت، گردشگری شهری، تبریز

* نویسنده مسئول Email :Aliazar@iau.ac.ir

۱. مقدمه

آنچه در گذشته بیشتر در برنامه‌ریزی‌ها تأکید می‌شد، مقوله هایی مانند امنیت شهری و ساختارهای فیزیکی و کالبدی بود، اما امروزه شهروندان خواستار توجه به معیارهای پیشین در کنار مقوله‌های نوظهوری مانند هوای پاک، تمیز و غیره هستند (اسکوئی ارس و حکیمی، ۱۴۰۰: ۱۴۴).

فضاهای شهری، از اجزای حیاتی شهرهای زیست‌پذیری محسوب می‌شوند و نقش زیادی در شکوفایی شهرها دارند چرا که فضاهای عمومی باعث انسجام اجتماعی و جامعه‌پذیری شهروندان می‌شود و باعث رشد و اعتلای هویت و فرهنگ جامعه می‌شود (Vazquez & Flores, 2023;72). اهمیت فضای عمومی به حدی است که سازمان ملل در اهداف خود در برنامه اهداف توسعه پایدار شهرها، تامین فضاهای عمومی باکیفیت و قابل دسترسی برای تمامی افراد (همه شمول) را یکی از اهداف اصلی خود ذکر نموده است (Bambo´ Naya, 2023; 477; United Nations, 2015). علیرغم پتانسیل‌های بالا پیاده‌روی و پیاده‌محوری در شهرهای کشور، متاسفانه سیاست‌ها و حمایت‌های نهادی ازبرنامه‌ریزی و توسعه محورهای پیاده انجام نشده است.

فضاهای شهری یکی از بارزترین عرصه‌های تجلی هویت، فرهنگ و تمدن جامعهٔ شهری است و اینکه تجلی‌گاه نظری و رابطهٔ عملکرد بین انسان و فضاست، از نظر سیاسی، اقتصادی و اجتماعی نیز ارزش والائی دارد. عرصه های عمومی در بین فضاهای پیاده یکی از مهم تر ین فضاهای شهری به شمار می رود (Rezabeigi Sani and Aminzadeh, 2018:3) .

مفهوم «فضای همه‌شمول» مترادف فضای شهری است که عمدتاً عمومی است، یعنی برای استفاده عمومی و با دسترسی «رایگان» برای همه شهروندان و بازدیدکنندگان(Carmona, 2019) . در رابطه با نقش پیاده-روها در کنش های اجتماعی همین بس که گفته شود پیاده روها معابری با بالاترین نقش اجتماعی هستند که می توانند شور و سرزندگی را به مناطق شهری آورده و مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق بکنند (Aleh Qoli and Khanli, 2016). به طوریکه جین جکوبز پیاده راه‌ها را فضای عمومی و رویه کالبد شهری، افزایش وسایل نقلیه عمومی و خصوصی و زوال این مهم زمانی بیشتر نمود پیدا می‌کند که توسعه نظری و روانی شهروندان داشته باشد (Ahmadpour et al., 2016). شهر زیست پذیر، شهری است به عنوان رابط بین گذشته، حال و آینده، شهری که حافظ نشانه‌ای تاریخ محوطه‌ها، ساختمان‌ها، ساختارها است. همچنین شهر زیست پذیر شهری است که علیه هر گونه هدر دادن منابع طبیعی و آنچه که باید به صورت دست نخورده برای آیندگان حفظ شود، مبارزه می‌کند. بنابراین شهر زیست‌پذیر، یک شهر پایدارنیز هست.

چراکه زیست‌پذیری شهری سرآغاز و مقدمهٔ دستیابی ساکنین به زندگی توأم با آرامش و سرزندگی است. به بیان بهتر، لازمهٔ دستیابی به کیفیت زندگی مطلوب در سکونتگاه‌های غیررسمی در وهلهٔ نخست نیازمند توجه به مقولهٔ زیست‌پذیری شهری می‌باشد(اسکوئی ارس و آذر، ۱۴۰۴).

سازماندهی مجدد عملکردی تحرک و فضای عمومی برای بهبود کیفیت زندگی سلامت و دسترسی در مناطق شهری تاثیرات ترافیک خودرو بر زیست‌پذیری شهرها و محله ها از نظر ایمنی، آلودگی هوا، صدا و همچنین از نظرمصرف و کیفیت عمومی و فضای پیاده روی به طور گسترده‌ای مورد توجه قرار گرفته است. در این بین، پیاده‌راه یکی از مهم‌ترین فضاهای شهری و عرصه های عمومی در شهرهاست. این مهم زمانی نمود پیدا می‌کند که توسعه بی‌رویه کالبدشهری افزایش وسایل نقلیه عمومی و خصوصی و زوال محیط زیست آثار زیان باری بر ساختار شهر به بار آورده است. امروزه، ایجاد محیط‌های قابل پیاده محور به یک استراتژی مهم برای پیشبرد اهداف توسعه انسانی در شهرها تبدیل شده است (United Nations, 2016). تاکید بر پیاده‌روی، نه تنها توجه سیاست‌های عمومی را در کشورهای جهان شمال[۱] به خود جلب کرده است، بلکه در زمینه‌های توسعه بین المللی در سطح جهانی نیز به رسمیت شناخته شده است .(Nag et al., 2020) تغییر سیاست از برنامه ریزی ماشین محور به پیاده‌محور از سه نگرانی مرتبط ناشی شده است: سلامت عمومی، رقابت‌پذیری اقتصادی و پایداری محیطی(Sevtsuk,et al 2024; 1). در شهرهای آسیایی، رشد اقتصادی و سیاست‌های ترویج تکنولوژی که باعث افزایش تولید انواع ماشین‌ها شده است، به تدریج از نظر اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی شیوه های حمل و نقل غیرموتوری پایدار مانند پیاده روی را به خطر انداخته است(Hook & Replogle, 1996) علیرغم پتانسیل‌های بالا پیاده‌روی و پیاده‌محوری در شهرهای آسیا، متاسفانه سیاست‌ها و حمایت‌های نهادی ازبرنامه‌ریزی و توسعه محورهای پیاده انجام نشده است. در طول چند سال اخیر، سفرهای عابر پیاده به طور فزاینده‌ای کاهش یافته است. در شهر شانگهای، سهم سفر عابران پیاده از ۳۸ درصد در سال ۱۹۸۶ به ۱۰/۴ درصد در سال ۲۰۰۴ کاهش یافت. به طور مشابه نیز، در شهر دهلی، سهم عابر پیاده از ۳۹ درصد در سال ۲۰۰۲ به ۲۱ درصد در سال ۲۰۰۸ به نفع وسایل نقلیه شخصی و همچنین حمل و نقل عمومی رسیده است(Leather et al., 2011) در شهرهای بزرگ چین، تغییر سیاست‌های اخیر به سمت رویکرد بازآفرینی به‌عنوان تجربه ارتقای کیفیت محیطی در مقیاس کوچک، میراث محور و الهام‌گرفته از مشارکت در توسعه مجدد و میان‌افزا مورد استفاده قرار می‌گیرد (Wang et al., 2022; Wu et al., 2022). این سیاست جدید توسعه شهری در شهرهای چین از جمله پکن[۲]، شانگهای، شنزن توسط نهادهای شبه دولتی و بخش خصوصی اجرا می‌شود. در چنین پروژه هایی استفاده مجدد از خیابان‌ها و تغییر کاربری فضاهای پارکینگ و تقویت مبلمان عمومی و منظرسازی و نورپردازی است.

تعاملات اجتماعی در فضاهای عمومی، تنها انتقام شهروندان از اثرات سوء زندگی شهرنشینی است. فضاهای عمومی شهری، ضربه‌گیر ناملایمات و استرس‌های روانی و جسمی می‌باشند. فضاهای عمومی، ناجی و امید بخش شهرهای ماشینی معاصر هستند که تمامی متخصصین علوم شهری و مدیران در اجرای استراتژی‌های تامین و توسعه فضاهای عمومی به اجماع رسیده‌اند. محورهای تعاملی پیاده، می‌توانند شهروندان را از اسارت تکنولوژی خارج کنند و شهروندان به فضاهای عمومی سوق دهند.

[۱] . به طور کلی توافق شده است شمال جهان، شامل کشورهای ایالات متحده، کانادا، انگلستان، کشورهای اتحادیه اروپا و و حتی برخی از کشورهای نیمکره جنوبی مانند سنگاپور، ژاپن، کره جنوبی استرالیا و نیوزلند باشد.

[۲] . Beijing

در ایـــن پژوهـــش، بـــا انتخـــاب محور پیاده تربیت تبریز، به‌عنـــوان یکـــی از محورهای پیاده بـــا پتانســـیل‌های متنوع اقتصادی اجتماعـــی و البتـه گردشـگری، تأثیـرات زیسـت‌پذیری خیابـان در زیست-پذیری شهری مورد ارزیابی قرار گرفته است. محور پیاده تربیت، یکی از محورهای تاریخی شهر تبریز می‌باشد. این معبر در اعصار قدیم مسیر جاده ابریشم بود که از سال ۱۳۰۷ تبدیل به معبر عمومی شده است. امروزه با شروع نهضت پیاده سازی معابر مرکزی شهرها، این معبر هم تبدیل به محور پیاده و مرکز خرید شده است. برای حل مشکل ترافیک و احیاء معماری سنتی این خیابان حذف این محور از شبکه ترافیکی از آلترناتیوهای قوی در برخورد با مساله مطرح بوده است. متاسفانه در این محور عدم کیفیات فضایی پیاده راه در جهت ارتقاء تعاملات اجتماعی و دستیبابی به جامعه مدنی و شهری انسانی در بافت مرکزی شهر مشاهده نمی‌شود. باشد. یکی از جذابیت شهر تبریز، خیابان های قدیمی و مراکز خرید جذاب آن است. پیاده راه تربیت یکی از خیابان های معروف تبریز است . کیفیت پیاده راه تربیت تبریز از یکسو زمینه لازم برای ارتقا کیفیت این معبر و از سوی دیگر زمینه استفاده مثبت تجارب بعدی پیاده راه ها را فراهم آورد. پیاده روی به‌عنوان بخشی از طرح پیاده مداری منجر به افزایش کیفیت محـلی شـهری بـا افزایش امنیت و سازماندهی در نواحی شهری خواهد شد (کاشانی‌جو، ۱۳۹۹).

بر این اساس شناخت پتانسیل‌های محورها پیاده تربیت تبریز در زمینه تعاملات اجتماعی و جذب توریسم از ضرورت‌های اساسی در مدیریت شهری و توسعه پایدار شهرها می‌باشد.

به‌طور مشخص موضوع پیاده‌راه‌ها و پیاده‌مداری به دنبال شکل‌گیری انتقادات در برابر کم شدن حضور پیاده، سلطه ماشین‌ها بر شهرها و افت کیفیت مراکز شـهری اهمیـت پیدا کردند و با مطرح‌شدن این مسئله هم‌زمان پژوهش‌هایی در این حوزه صورت پذیرفته اسـت (اسعدی و همکاران۱۳۹۹). در داخل و خارج کشور مطالعات و پژوهش‌های زیادی از چندین منظـر گردشـگری شـهری را واکـاوی کرده‌انـد. در برخی موارد از منظر جغرافیایی و با رویکرد کالبدی به موضوع پرداخته‌اند، گاهی نگاهی صـرفاً اقتصـادی بـه گردشـگری‌شهری شده و گاهی نیز تجارب گردشگری شهری موردمطالعه قرارگرفته و برخی کتـب تـألیفی نیـز در راسـتای توسـعه مفاهیم مرتبت با گردشگری شهری در این زمینه نوشته شده است. اولین اقدام در زمینه جداسازی شدآمد سواره از پیاده در سال ۱۸۵۸ توسط شهرساز آمریکایی به نام اولمستد انجام گرفت. اولین پیاده‌راه جهان در سال ۱۹۱۳ در بوئنوس آیرس اجرا شد. پیاده‌راه در محدوده تاریخی و مرکزی شهرهای اروپایی برای اولین بار در منطقه‌ای محدود و محلی پس از جنگ دوم جهانی در مرکز شهر اسن آلمان راه‌اندازی شد و در پی آن پیاده‌راه‌های تاریخی - تجاری بیشتر شهرهای تاریخی اروپا از پایان دهه ۱۹۵۰ تا سال ۱۹۷۵ ساخته شد. برنامه‌هایی جهت اجرای شبکه بهم‌پیوسته پیاده شهری در دهه نخست قرن ۲۱ در بیشتر شهرهای اروپایی تدوین شد. هدف این مقاله، تبیین مولفه‌های موثر در زیست‌پذیری محور پیاده تربیت شهر تبریز و ارزیابی نقش محورهای پیاده در افزایش تعملات اجتماعی، حس تعلق مکانی و فعالیت‌های توریستی کلانشهر تبریز می‌باشد. بر این اساس، سعی بر آن است که به سوالات زیر جواب دهد.

- آیا محورهای پیاده در تحقق‌پذیری زیست‌پذیری شهری موثر هستند؟

- محورهای پیاده چه نقشی در تعاملات اجتماعی، حس تعلق مکانی و توریسم شهری شهروندان دارند؟
-آیا عوامل زمینه‌ای از قبیل سن، جنسیت، تحصیلات و شغل در در تعاملات اجتماعی، حس تعلق مکانی و توریسم موثر هستند؟

۲.روش‌شناسی پژوهش

روش پژوهش حاضر بصورت توصیفی و تحلیلی و ماهیت تحقیق کابردی می‌باشد. ابزار گردآوری داده‌ها بصورت مطالعات میدانی (تکمیل پرسشنامه و مشاهدات میدانی) می‌باشد. همچنین از مطالعات اسنادی و کتابخانه‌ای برای استخراج شاخص‌های تعاملات اجتماعی و زیست‌پذیری استفاده شده است. جامعه آماری شامل کل شهورندان تبریز و حجم نمونه از طریق تعیین حجم نمونه کوکران ۳۸۴ نفر تعیین گردید که بصورت نمونه‌گیری احتمالی ساده (تصادفی) در اختیار شهروندانی که در محور پیاده تربیت حضور داشتند تکمیل گردید. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم‌افزار spss استفاده شده است. آزمون‌های آماری برای بررسی وضعیت هر یک از مولفه‌ها، آزمون آنوا (**Anova**) و تی (**T**) می‌باشد. از روایی محتوایی برای سنخیت سوالات و متغیرهای پرسشنامه استفاده شده است. روایی محتوایی **(Content validity)** نشان می‌دهد یک مقیاس یا پرسشنامه تا چه میزان همه جنبه‌های سازه موردنظر را مورد سنجش قرار می‌دهد. نسبت روایی محتوایی**(CVR)** برابر با ۶۵/. بود که با توجه به تعداد ۲۵ نفر از خبرگان، مناسب می‌باشد. همچنین برای پایایی پرسشنامه از آزمون کرونباخ استفاده شده است که میانگین تمامی سوالات بیشتر از ۷/. می‌باشد و مولفه‌ها از پایایی مناسبی برخودار هستند.



شکل ۱. فلوچارت شاخص‌های زیست‌پذیری در محورهای پیاده

۳.معرفی محدوده مورد مطالعه

کلانشهر تبریز، مرکز ثقل سیاسی، اداری و خدماتی شمال‌غرب کشور محسوب می‌شود. بازار تاریخی تبریز به عنوان بزرگترین بازار مسقف جهان، شاهدی عینی بر اهمیت سوق الجیشی آن در طول تاریخ تمدن بشری است. بر اساس آمار آخرین سرشماری نفوس و مسکن در سال ۱۳۹۵ دارای جمعیتی معادل با ۱/۸ میلیون نفر بوده است (سرشماری عمومی نفوس و مسکن، ۱۳۹۵). پیاده‌راه تربیت شهر تبریز طول تقریبی ۸۰۰ متر، به دلیل قرار گرفتن در بافت مرکزی شهر تبریز، بناهای شاخص تاریخی در همسایگی این گذر قرار دارند. این محدوده علیرغم تغییراتی که در بافت تاریخی آن اتفاق افتاده است، هنوز هم بسیاری از عناصر تاریخی شهرهای اسلامی -ایرانی (مساجد قدیمی و مبلمان شهری سنتی، فضای سبز، مشاغل سنتی و غیره) را در خود جای داده و نسبت به فضاهای دیگر، کمتر دچار تغییر و تحول شده است(فرجزاده و همکاران ۱۴۰۱: ۹ ؛ به نقل ازعباس‌زاده و تمری، ۱۳۹۲: ۹۸). آقای تربیت، شهردار وقت تبریز در سال ۱۳۰۷، اقدام به مسیرگشایی در داخل بافت تاریخی تبریز از میدان ساعت تا بازار سنتی کرد که این مسیر به خیابان تربیت معروف شد. چندین دهه است که عبور ماشین در این مسیر ممنوع شده و تبدیل به محور پیاده گردیده است. قابلیت پیاده روی، اختلاط کاربری ها و فعالیت ها، وجود کاربری های همخوان و مکمل، زمینه ای شاداب، سرزنده و فرح بخش در فضای تربیت را ایجاد و میل به استقرار و حضور را در محل تقویت کرده و موجب شکل گیری فضاهایی چند منظوره و در عین حال جذاب و سرزنده را فراهم ساخته است. همچنین، توسعه و ترمیم جداره های ارزشمند و فضاها با الهام از اصول معماری و شهرسازی گذشته و معرفی و ارائه چشم اندازهای زیبا و متنوع، آن را به یکی از زیباترین، جذابترین و سرزنده ترین خیابان تبریز بدل نموده است.



شکل۲. محور پیاده تربیت تبریز

۴.چارچوب مفهومی و نظری

۴-۱.محورهای پیاده

پیاده مدار کردن عبارت است از ایجاد خیابان‌ها یا فضاهای آزاد از ترافیک سواره. جاده لندن در نورویچ اولین خیابانی در انگلستان بود که بر روی ترافیک سواره بسته شد و در سال ۱۹۵۷ پیاده مدار گردید. زمانی‌که در سال ۱۹۷۱ اولین مکان عمومی در سیدنی استرالیا به منظور صرف استفاده عابران پیاده اختصاص یافت، سیاستمدار محلی مسئول این امر (لئوپورت که خودش را به عنوان وزیر عابران پیاده نامید) همواره بر گفتن این جنبه مثبت تأکید داشت که آن خیابان برای عابران پیاده بازشده بود و نه اینکه بر روی ترافیک سواره بسته گردد (Cowan,2015; 285).

منطقه مخصوص پیاده، منطقه‌ای است به منظور

برتری دادن به محیط، ورود اتومبیل‌های سواری را به آن ممنوع می‌کنند و ورود سایر وسایل نقلیه موتوری به آن تنظیم می‌شود (Housing and Urban Development Documents, 1996.). پیاده راه‌ها، قسمتی از فضاهای شهری هستند که به دلایل ویژه عمدتا به خاطر دارا بودن

برخی پتانسیل‌هایی، در تمام یا بخشی از ساعات شبانه‌روز کاملاً بر روی حرکت سواره بسته شده و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می‌یابند، از طرفی جنبه اجتماعی پیاده راه نیز بسیار مهم می‌باشد (Kashani Jo, 2009: 57-54). پیاده‌راه‌ها یا خیابان‌های پیاده، خیابان‌هایی هستند که در آنها اولویت با حرکت پیاده می‌باشد. در این معابر تردد ماشین حذف شده و تنها در مواقع اضطراری خودروهای خاص (آتشنشانی، اورژانس و پلیس) امکان دسترسی به آن رادارند (Pakzad, 2007). پیاده‌راه محل حضور گروه‌های مختلفی از شهروندان و مشارکت آنان است که در آنها تسلط کامل با عابر پیاده بوده و علاوه بر نقش ارتباطی و دسترسی، مکانی امن و راحت برای تماس اجتماعی، گردش و تماشا و... فراهم می‌آورند (Rafiyan and colleagues, 2011).

هدف اصلی و عمده رویکرد محورهای پیاده، نزدیک کردن مقیاس برنامه‌ریزی و ساخت فضاهای شهری به انسان بوده است که اصطلاحا شهرهایی انسان‌مدار است گفته می‌شود (Cantillo et al., 2015: 58). این رویکرد جدید از یک‌سو با افزایش تراکم در مناطق شهری و توسعه شبکه حمل‌ونقل عمومی، ساکنان شهرها را به استفاده کمتر از اتومبیل تشویق می‌نمود و از سوی دیگر با ایجاد فضاهای پیاده مدار، تلاش مضاعفی در افزایش نقش اجتماعی و حضور بیشتر مردم در معابر شهری دارد (Millard-Ball, 2018: 7). در واقع با شکست شهرسازی مدرن و به دنبال آن افزایش رشد اقتصادی لجام گسیخته و تخریب محیط‌زیست شهری، انتقادهای زیادی درباره دیدگاه‌های مدرن در شهرسازی و نیز کیفیت‌های کالبدی فضایی نامطلوب حاصل از آن مطرح شد. بروز این مشکلات و انتشار تجربیات موفق پیاده مداری شهری در بسیاری از کشورهای جهان، سبب شده است که این موضوع در دستور کار پژوهشگران، برنامه‌ریزان و مدیران شهری قرار گیرد (Natapov & Fisher-Gewirtzman, 2016: 63).

ایده خیابان‌ها؛ به‌عنوان پلازاهای عمومی، خیابان‌های عابر- محور، فضاهای اشتراکی و جمعی فضای عمومی، به تبدیل خیابان‌ها به فضاهای عمومی مناسب برای عابران پیاده اشاره می‌کند که پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری و فعالیت‌های اجتماعی را بر ترافیک وسایل نقلیه ترجیح می‌دهند. هدف این رویکرد ایجاد محیط‌های شهری پر جنب و جوش و در دسترس است که تعامل انسانی، سرزندگی اقتصادی و مشارکت اجتماعی را ارتقا می‌دهد (Al-Kodmany, 2018; Banerjee, 2001; Whyte, 1980). مفهوم «خیابان‌ها به‌عنوان پلازاها» یک فلسفه شهری دگرگون‌کننده را بازگو می‌کند که در آن معابر سنتی به‌عنوان فضاهای عمومی پویا در نظر گرفته می‌شوند و از نقش‌های مرسوم آن‌ها به‌عنوان کریدوری صرف، برای ترافیک وسایل نقلیه فراتر می‌رود .در این رویکرد نوآورانه طراحی شهری، خیابان‌ها به‌عنوان پلازهای چند عملکردی، فضاهای جمعی پر جنب و جوش و فراگیر که عابران پیاده، مشارکت اجتماعی و فعالیت‌های فرهنگی را در اولویت قرار می‌دهند، در نظر گرفته می‌شوند. در این رویکرد نوآورانه به طراحی شهری، خیابان‌ها به‌عنوان میدان‌های چند منظوره، مناطق جمعی پر جنب و جوش و فراگیر که عابران پیاده، مشارکت اجتماعی و فعالیت‌های فرهنگی را در اولویت قرار می‌دهند، در نظر گرفته می‌شوند (Al-Kodmany, 2024;98). این تغییر پارادایم، درک مرسوم و سنتی از خیابان‌ها به‌عنوان محلهای عبور برای وسایل نقلیه را به چالش می‌کشد و بر پتانسیل آن‌ها برای خدمت به عنوان نقاط کانونی برای تعامل اجتماعی، تفریح، و عرضآ آثار هنری تأکید می‌کند(Oranratmanee & Sachakul،2014)

هسته مفهوم «خیابان به عنوان پلازا» تعهد به افزایش کیفیت زندگی شهری با خلق فضاهایی است که حس اجتماع و تعملات را تشویق می کند. این خیابان‌های متحول شده، با اولویت قرار دادن برای عابران پیاده، از طریق عرضه مسیرهای عریض و پهن، فضاهای سبز، و مبلمان مناسب، هدفشان ایجاد محیط شهری قابل پیاده‌روی و دسترسی بیشتر است. این مزایا، فراتر از زیبایی‌شناسی صرف است و بر سلامت جسمی و روانی ساکنان تأثیر می‌گذارد؛ زیرا آنها سبک زندگی فعال‌تر و اجتماعی‌تری را در محیط اطراف خود می‌پذیرند (Bertolini, 2020; Simpson, 2000). علاوه بر این، خیابان‌های عابر محور، اهمیت ذاتی فرهنگی و تاریخی خیابان‌ها را در منظر شهری به رسمیت می شناسد. با تصور مجدد معابر به عنوان پلازا، شهرها می‌توانند از پتانسیل این فضاها برای تبدیل شدن به صحنه های پویا برای برگزاری رویدادهای فرهنگی، آثار هنری عمومی و جشن‌های اجتماعی و هممومی بهره‌مند شوند. ادغام عناصر فرهنگی به بافت شهری سرزندگی می بخشد و به حس عمیق‌تری از هویت مکان کمک می کند؛ غرور و تعاملات جمعی را در میان شهروندان تقویت می کند(Nordahl, 2014؛Gehl, 1971, 2010 ؛

۴-۲. منافع احداث محورپیاده

- سلامت عمومی جامعه

با احداث محورهای پیاده، شهروندان به پیاده‌روی در امتداد خیابان ترغیب می‌شوند و گاها چندین بار در طول خیابان بصورت رفت و برگشت هم پیاده‌روی می‌کنند و هم به خرید و مکث و ملاقات با

دوستان اقدام می‌کنند. تحرک فراد، با بهبود سلامت جسمی و روانی، طول عمر و شادی افراد مرتبط است. استفاده بیش از حد از ماشین برای دسترسی، سلامتی شهروندان را با خطرات جدی از جمله انسداد عروق و چاقی و رسوب کلسترول در خون، مواجه نموه است. غیر از این موارد، تصادفات ناشی از استفاده بیش از حد ماشین، صدمات جبران‌ناپذیری به خانواده‌ها وارد می‌کند. ۷۵ درصد تصادفات در شهرها و۲۵ درصد در جاده‌ها اتفاق می‌افتد.

- رونق اقتصاد شهری

با احداث محورهای پیاده و ایجاد محیطی امن و آرام (دنج) برای خریدارن، میزان تردد و مکث و چسبندگی خیابانی شهروندان در این فضا افزایش می‌یابد. تحقیقات نشان داده است که میزان فروش مغازه‌ها در محورهای پیاده نسبت به قبل از پیاده محور کردن معبر افزایش قابل توجی یافته است. ضمن اینکه امکان عرضه صنایع دستی و هنری و همچنین محصولات کشاورزی تازه و ارگانیک در امتداد این محورها قابل عرضه است و این امر باعث اشتغال‌زایی برای کسب و کارهای کوچک خواهد شد. با احداث محورهای پیاده میزان دسترسی شهروندان نسبت به تامین مایحتاج خود بیشتر می‌شود و رقابت برای خرید ملک مسکونی و تجاری در شعاع پانصدمتری محور پیاده زیاد می‌شود و ارزش املاک و سرقفلی‌ها نسبت به قبل بیشتر خواهد شد. (Basu & Ferreira, 2021). روند بازآفرینی، رغبت عمومی به استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی با در نظر گرفتن ایستگاه‌های اتوبوس و مترو، تاکسی و افزایش تراکم‌های شهری در مناطق مجاور به محورهای پیاده رشد قابل توجهی یافته است. (Balsas, 2019; Dembski et al., 2021)

- کاهش گازهای گلخانه‌ای[۱]

توجه به بخش حمل و نقل عمومی و پیاده محور و تامین وسایط حمل و نقل برقی، رویکرد اصلی مدیران شهری برای کاهش گازهای گلخانه‌ای و کرین‌زدایی[۲] است. در کشورهای صنعتی، بخش حمل و نقل به عنوان بزرگترین تولید کننده CO_2 تقریباً یک سوم کل انتشار گازهای گلخانه‌ای را بر عهده دارد. در ایالات متحده نیز، ۶۰ درصد از انتشار گازهای گلخانه ای ناشی از وسایل نقلیه سواری وسفرهای ساکنان عادی با ماشین شخصی است (Environmental Protection Agency, 2021).

تا زمانی که برنامه‌ریزی های مناسب برای کاهش اکتفا و وابستگی به ماشین محوری نشود، همچنان شاهد آلودگی هوایی و صوتی در سطح شهرها خواهیم بود. در محورهای پیاده، توجیه اقتصادی برای برنامه‌ریزی مناسب حمل و نقل عمومی با توجه به حجم بالای تقاضا وجود دارد. در دستور کار شهری سازمان ملل متحد بر دسترسی، ایمن، کارآمد، مقرون به صرفه و پایدار بر تامین مناسب زیرساخت‌های حمل و نقل عمومی و همچنین گزینه‌های غیرموتری از قبیل مسیرهای پیاده‌روی و دوچرخه سواری و اولویت آن‌ها بر حمل و نقل شخصی تاکید زیادی شده است. (United Nations, 2016).کوتاه نمودن فاصله سفرهای داخل شهری با امکان دسترسی شهروندان به نیازهای خود در فاصله نزدیکئبه محل سکونت خود و اولویت دادن به حمل و

[۱] CO_2 .
[۲] decarbonize..

نقل عمومی می‌تواند باعث کاهش انتشار گازهای گلخانه ای شود.

- نشاط اجتماعی و تعلق اجتماعی

تعلق اجتماعی باعث نشاط اجتماعی می‌شود. جمع شدن شهروندان و ملاقات غیرکلامی با آنها حتی بدون اینکه وارد مکالمه شوید، به عنوان ضربه‌گیر در برابر فشار روانی محسوب می‌شود. در این فضاها، امکان برقرای روابط عمیق با سایر شهروندان در صورت در نظر گرفتن بستر و مبلمان مناسب وجود دارد. همچنین، امکان خودشکوفایی عاطفی و همدلی و صمیمیت در فضاهای محور پیاده وجود دارد.

۴-۳.عوامل موثر رفتار عابرین پیاده

تعامل بین عابران پیاده و محیط شهری یکی از اولویت‌های اصلی در دستور کار طراحی و برنامه‌ریزی شهری است زیرا با سلامت عمومی، رویدادهای اجتماعی و اقتصاد فضا ارتباط تنگاتنگی دارد و ابعاد چندبعدی توسعه پایدار را پوشش می‌دهد. به عنوان مثال، در یک فضای عمومی شهری چند منظوره، عابران پیاده بر اساس مراجع خود زمان را برای تعدادی از فعالیت های اختیاری (مانند استراحت روی نیمکت، خرید، رفت و آمد) اختصاص می دهند. انتخاب‌های استفاده از زمان فعالیت پیاده در فضاهای عمومی شهری، می‌تواند تنوع و پویایی استفاده عابران پیاده از فضاهای شهری را آشکارکند. با توجه به اینکه توسعه فضاهای عمومی شهری متنوع و فراگیر که بر عملکردهای مختلط تأکید می‌کنند و به گروه‌های جمعیتی متنوع خدمت می‌کنند از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است (Yang, 2024; 8).

در اجرای محورهای پیاده موانعی نیز وجود دارد که بایستی در مرحله برنامه‌دهی و طراحی ابن چالش‌ها نیز مد نظر قرار بگیرند از جمله شرایط اقلیمی مناسب برای افزایش حضور افراد پیاده در محورهای پیاده (Badamchizadeh et al, 2023 & Badamchizadeh,2024.) پرداختن به محورهای پیاده در طرح-های فرادست از جمله طرح جامع شهرها، ارتقای اگاهی ذینفعان از جمله کسبه از اجرای محورهای پیاده.

۵. یافته‌های تحقیق

۵-۱.نتایج توصیفی

متغیر سن به عنوان یکی از عوامل دموگرافیک موثر بر زیست‌پذیری و گردشگری در محور پیاده تربیت با ۶رده سنی و از ۲۵تا ۷۵سال مورد ارزیابی قرار گرفت. بیشترین توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب متغیر سن، متعلق به پاسخگویان ۳۵-۴۵سال و کمترین فراوانی متعلق به پاسخگویان در بازه ی سنی ۷۵-۶۵ می‌باشد.

متغیر جنسیت به عنوان متغیر اسمی دو حالته در این پژوهش به عنوان یکی از عوامل دموگرافیک موثر بر زیست‌پذیری و گردشگری در محور پیاده تربیت سنجیده شد. بررسی توزیع فراوانی پاسخگویان شرکت کننده بر حسب جنسیت آنان در این پژوهش نشان می دهد که پاسخگویان زن شرکت کننده با ۶۱/۷درصد فراوانی بیشتری فراوانی را نسبت به پاسخگویان مرد با ۳۸/۳درصد دارند. متغیر وضعیت تاهل به صورت متغیر سه حالته)مجرد، متاهل و متارکه(مورد بررسی قرار گرفت. وضعیت تاهل پاسخگویان مشارکت کننده در این

پژوهش نشان می‌دهد که بیشترین فراوانی (۶۸٪) متعلق به پاسخگویان متاهل می‌باشد. به این معنی که بیشترین درصد پاسخگویان را افراد متاهل تشکیل می‌دهند. متغیر زمینه‌ای تحصیلات پاسخگویان در ۵ بعد مورد ارزیابی قرار گرفت. بررسی میزان تحصیلات پاسخگویان نشان می‌دهد که از میان پاسخ داده‌های شده بیشترین فراوانی (۴۳/۵٪) متعلق به افراد دارای مدرک لیسانس می باشد و در رتبه های بعدی افراد دارای مدرک فوق لیسانس (۲۲/۷٪) و زیر دیپلم (۱۸/۲) قرار دارند. اشتغال یا وضعیت فعالیت پاسخگویان در این پژوهش به عنوان یکی از عوامل دموگرافیک موثر بر زیست پذیری و گردشگری در محور پیاده تربیت در قالب ۸ مقوله موردبررسی قرار گرفت. مطالعه وضعیت فعالیت پاسخگویان مشارکت کننده در این پژوهش که با ۶ مولفه مورد سنجش قرار گرفت، نشان می‌دهد که بیشترین فراوانی متعلق به پاسخگویان کارمند و کمترین توریع فراوانی متعلق به پاسخگویان شاغل با شغل آزاد می‌باشد. لازم به ذکر است که هیچکدام از پاسخگویان گزینه بیکار یا دارای درآمد بدون کار را علامت نزده بودند.

جدول ۱. اطلاعات توصیفی فراوانی پاسخگویان بر حسب سن، اشتغال و تأهل

سن	فراوانی	فراوانی	جنسیت	فراوانی	درصد	فعالیت	فراوانی	فراوانی
۲۰-۲۵	۵۸	۱۵/۱	مرد	۱۴۷	۳۸/۳	خانه دار	۹۴	۲۴/۵
۲۵-۳۵	۸۵	۲۲/۱	زن	۲۳۷	۶۱/۷	کارمند	۱۷۴	۴۵/۳
۳۵-۴۵	۹۵	۲۴/۷	کل	۳۸۴	۱۰۰	محصل	۳۳	۸/۶
۴۵-۵۵	۷۷	۲۰/۱	تأهل	فراوانی	درصد	دانشجو	۲۹	۷/۶
۵۵-۶۵	۴۹	۱۲/۸	مجرد	۱۱۲	۲۹/۲	آزاد	۲۳	۶
۶۵-۷۵	۲۰	۵/۲	متاهل	۲۶۱	۶۸	بازنشسته	۳۱	۸/۱
کل	۳۸۴	۱۰۰	متارکه	۱۱	۲/۹	کل	۳۸۴	۱۰۰

۵-۲. یافته‌های استنباطی

۵-۲-۱.تعاملات اجتماعی

یکی از متغیرهای موثر افزایش زیست‌پذیری و رونق شهری در کلان شهر تبریز، متغیر تعاملات اجتماعی است. سطح ارتباط شهروندان با یکدیگر و میزان مکث آن‌ها در فضاهای پیاده محور باعث افزایش میزان تعاملات و انسجام اجتماعی می‌شود که برای تاب‌آوری اجتماعی کاملا ضروری است.

در این مطالعه فرض بر این بوده است که محور پیاده تربیت در افزایش میزان تعاملات اجتماعی شهروندان تبریز موثر می‌باشد. بر اساس نتایج حاصل از ارزیابی نظرات پاسخگویان مشخص گردید؛ ۶۵/۱ درصد در این مکان به صورت اتفاقی دوستان خود را ملاقات می کنند؛ ۵۵/۲ درصد در این مکان به صورت اتفاقی اقوام و فامیل‌های خود را ملاقات می کنند؛ ۷۱/۱درصد معمولا در این مکان مکث می‌کنند؛ ۵۳/۹ درصد بندرت بر روی نیمکت‌ها نشسته و شهروندان را نظاره می‌کنند؛ ۷۳/۵ درصد در بدو ورود به پیاده‌راه تربیت، انتظار دارندکه آشنایان و دوستان خود را ملاقات کنند؛ ۶۶/۱ درصد پاسخگویان از دیدن شهروندان در این مکان لذت می‌برند؛ ۶۸/۲ درصد پاسخگویان می‌گویند که اگر بر روی نیمکت بنشینند، معمولا با بغل دستی خود وارد صحبت می شوند؛ ۶۴/۸ درصد برای لذت بردن از این مکان، قدم های خود را آهسته بر می‌دارند؛ ۸۸/۸ درصد پاسخگویان

بودن حضور در پیاده روی تربیت را با احساس شهروند بودن تعبیر می‌کنند؛ ۹۴ درصد تاکید دارند که این مکان باعث همبستگی و انسجام اجتماعی با سایر شهروندان می‌شود. بالا بودن درصد متغیرها، بیانگر تاثیر مثبت محور پیاده تربیت در ارتقای تعاملات اجتماعی است. بر این اساس، محورهای پیاده، بستری مناسب و امن برای برقراری ارتباط بین شهروندان و خارج کردن آنان از انزوا و گوشه‌گیری (فردگرایی) است؛ موضوعی که می‌تواند به اغنای روحی و روانی شهروندان تجلی و امید ببخشد.

جدول ۲. آزمون t مولفه تعاملات اجتماعی

گزینه / متغیر	درجه آزادی (df)	میانگین	انحراف معیار	میانگین خطای استاندارد	Sig. (2-tailed) سطح معناداری	تفاوت میانگین
در این مکان به صورت اتفاقی دوستان خود را ملاقات می کنم	۳۸۳	2.91	0.89	0.05	.048	-.08
در این مکان به صورت اتفاقی اقوام و فامیل‌های خود را ملاقات می کنم	۳۸۳	2.78	0.89	0.05	.000	-.22
من معمولا در این مکان مکث می‌کنم	۳۸۳	3.13	0.91	0.05	.004	.13
گاهی اوقات بر روی نیمکت‌ها می نشینم و به شهروندان نظاره گر می شوم	۳۸۳	2.59	1.00	0.05	.000	-.40
در بدو ورودبه اینجا، انتظار مشاهده و دیدار آشنایان و دوستان رو دارم	۳۸۳	3.18	0.82	0.04	.000	.17
دیدن شهروندان در این مکان برای من خیلی لذت بخش است	۳۸۳	3.69	0.95	0.05	.000	.69
اگر بر روی نیمکت بنشسنم، معمولا با بغل دستی خود وارد صحبت می شوم	۳۸۳	3.05	1.11	0.06	.036	.05
من معمولا در این مکان، آرام و آهسته حرکت می کنم	۳۸۳	3.28	1.04	0.05	.000	.27
.در این مکان احساس می کنم که جزئی از شهر هستم و خودم را به عنوان شهروند می دانم	۳۸۳	3.76	0.79	0.04	.000	.76
این مکان باعث همبستگی و انسجام اجتماعی شهروندان می شود	۳۸۳	3.98	0.79	0.04	.000	.97
در این مکان انواع متفاوت افراد و از هر طبقه اجتماعی وجود دارد.	۳۸۳	4.22	0.70	0.04	.000	1.21

بر اساس خروجی نتایج حاصل از پرسشنامه‌ها، مشخص گردید سطح معناداری تمامی متغیرهای مولفه تعاملات اجتماعی کمتر از ۰۵/. می‌باشد که بیانگر معنادار بودن آزمون تی برای ارزیابی تاثیر محور پیاده تربیت در افزایش تعاملات اجتماعی است. میزان تعاملات اجتماعی در محور پیاده تربیت برابر با ۳/۳۳می‌باشد؛ با توجه به اینکه از مقیاس طیف لیکرت برای ارزیابی گزینه‌ها استفاده شده است، میانیگن ۳به عنوان حد متوسط

در نظر گرفته شده است. بر این اساس میزان تعاملات اجتماعی در محور پیاده تربیت بالاتر از حد متوسط قرار دارد. بررسی اطلاعات پرسشنامه نشان می‌دهد که متغیر «گاهی اوقات بر روی نیمکت‌ها می نشینم و به شهروندان نظاره گر می شوم» کمترین امتیاز و گزینه « در این مکان انواع متفاوت افراد و از هر طبقه اجتماعی وجود دارد» بیشترین امتیاز را کسب کرده‌اند. عدم وجود فضاهای مکث و نشستن باعث «کاهش چسبندگی محور پیاده تربیت» شده است و مردم تمایلی آنچنانی برای نشستن در این فضا ندارند. یکی از مزایای محورهای پیاده، ترکیب و تقویت انسجام اجتماعی شهروندان است که با هر نوع پایگاه اقتصادی و فکری و اجتماعی وارد این فضا می‌شوند.

برای سنجش متغیر تعاملات اجتماعی از ۱۱ گویه در سطح سنجش طیف فاصله‌ای استفاده شده است. بر اساس میانگین بدست آمده (۷۰/ ۳۶)، که بر روی جدول زیر می‌توان آن را مشاهده نمود، میزان تعاملات اجتماعی پاسخگویان در حد متوسط گزارش شده است. حد متوسط تعاملات اجتماعی در محور پیاده تربیت به خاطر عدم بسترسازی مناسب برای برقرای ارتباطات بیشتر در بین شهروندان است. یعنی فضاهای مناسب کالبدی – فیزیکی برای مکث، نشستن و ارتباط‌گیری در نظر گرفته نشده است. تعداد نیمکت‌ها خیلی کم می‌باشد؛ همچنین چیدمان نیمکت‌ها نیز بصورتی نیست که باعث ایجاد تعامل و گفتگو بین شهروندان باشد. ایجاد دکه‌ها اغذیه‌فروشی و گذاشتن نیمکت در اطراف این اغذیه‌چی‌ها، می‌تواند بر سطح ماندگاری و چسبندگی عابرین در این مکان کمک شایانی کند.

۵-۲-۲.تعلق مکانی

متغیر دیگر مورد سنجش برای ارزیابی تاثیر پیاده روی تربیت در کلانشهر تبریز، متغیر احساس تعلق مکانی است. نتایج ارزیابی نظرات و دیدگاه‌های پاسخگویان به شرح زیر می‌باشد: ۵۵/۲ درصد در این مکان احساس هویت می‌کنند؛ ۹۴ درصد پاسخگویان از بودن در این مکان احساس غرور می‌کنند؛ احساس شادی و لذت از بودن در محور پیاده تربیت، احساس شادی و امنیت، احساس محفوظ ماندن حقوق شهروندی، یادآوری خاطرات خوش، احساس پیوند با تاریخ بالای ۸۰ درصد در میان پاسخگویان گزارش شده است. یادآوری بافت تاریخی شهر تبریز و با تعریف حضور در محور پیاده تربیت نیز با بیشترین فراوانی در میان پاسخگویان مشاهده می‌شود.

گزینه / متغیر	درجه آزادی (df)	میانگین	انحراف معیار	میانگین خطای استاندارد	Sig. (2-tailed) سطح معناداری	تفاوت میانگین
در اینجا احساس هویت می‌کنم	۳۸۳	3.58	0.60	0.03	.000	0.58
در اینجا احساس غرور می‌کنم	۳۸۳	3.66	0.77	0.04	.000	0.66
در اینجا احساس شادی و نشاط می‌کنم	۳۸۳	3.77	0.90	0.05	.001	0.77
در اینجا احساس لذت می کنم	۳۸۳	3.66	0.90	0.05	.000	0.66
در اینجا احساس امنیت می‌کنم	۳۸۳	3.61	0.88	0.04	.000	0.61
در اینجا احساس می‌کنم حقوق شهروندی من حفظ شده است	۳۸۳	3.46	0.75	0.04	.000	0.46
این مکان باعث بروز خاطره مثبت در من می‌شود	۳۸۳	3.75	0.91	0.05	.000	0.75
من آدرس اینجا را خیلی راحت پیدا می‌کنم	۳۸۳	4.20	0.78	0.04	.004	1.20
این مکان باعث پیوند من با تاریخ گذشته شهر می‌شود	۳۸۳	3.80	0.75	0.04	.000	0.80
من به این مکان علاقه دارم	۳۸۳	3.73	0.88	0.04	.000	0.73
اگر در اینجا آشغالی روی زمین بیفتد، من آن را در سطل زباله می‌اندازم	۳۸۳	3.21	1.29	0.07	.001	0.21
وقتی تبریز و بافت تاریخی آن را در ذهنم مجسم می کنم، یاد اینجا (تربیت) می‌افتم	۳۸۳	3.56	0.81	0.04	.000	0.56
من معمولا تجربه حضور خودم را از تربیت، به دیگران هم تعریف می‌کنم	۳۸۳	3.64	1.06	0.05	.003	0.64

جدول ۳. آزمون t مولفه تعلق مکانی

برای سنجش متغیر تعلق مکانی از ۱۳گویه استفاده شده است. بر اساس میانگین بدست آمده)۵۴/ ۴۷(، که بر روی جدول زیر می‌توان آن را مشاهده نمود، میزان احساس تعلق مکانی پاسخگویان به پیاده روی تربیت در حد متوسط به بالا گزارش شده است. بر اساس خروجی نتایج حاصل از پرسشنامه‌ها، مشخص گردید سطح معناداری تمامی متغیرهای مولفه تعاملات اجتماعی کمتر از ۰۵/. می‌باشد که بیانگر معنادار بودن آزمون تی برای ارزیابی تاثیر محور پیاده تربیت در تعلق مکانی شهروندان به این فضای شهری است. میزان تعلق مکانی در محور پیاده تربیت برابر با ۳/۶۶

می‌باشد؛ با توجه به اینکه از مقیاس طیف لیکرت برای ارزیابی گزینه‌ها استفاده شده است، میانیگن ۳ به عنوان حد متوسط در نظر گرفته شده است. بر این اساس میزان تعلق مکانی در محور پیاده تربیت بالاتر از حد متوسط قرار دارد. بررسی اطلاعات پرسشنامه نشان می‌دهد که متغیر «اگر در اینجا آشغالی روی زمین بیفتد، من آن را در سطل زباله می‌اندازم » کمترین امتیاز و گزینه « من آدرس اینجا را خیلی راحت پیدا می‌کنم » بیشترین امتیاز را کسب کرده‌اند. عدم فرهنگ‌سازی مناسب برای تمیز نگه داشتن محیط شهری و قبح دانستن برداشتن آشغال دیگران از زمین باعث شده که شهروندان در قبال تمیز نمودن محیط امتناع ورزند؛ همچنین قرارگیری آن در مرکز شهر و کنار میدان ساعت باعث خوانایی بیشتر و وضوحیت آن گردیده است و تصور و مجسم‌سازی آن نیز نسبت به دیگر فضاهای شهری، خیلی راحت‌تر می‌باشد

۵-۲-۳. توریسم (گردشگری)

متغیر دیگر در این مطالعه، توریسم و گردشگری می‌باشد. همانگونه که توزیع فراوانی پاسخگویان در جدول ۴ نشان می‌دهد؛ تقریبا تمامی پاسخگویان محور پیاده تربیت را یکی از جاذبه‌های توریستی شهر تبریز می‌دانند؛ ۷۰/۶ درصد معتقدند که حضور آنها در محور پیاده تربیت ارتباطی با بازدید از موزه ها ندارد؛ به همین ترتیب اکثر پاسخگویان اعتقادی به تاثیر بازدید از خانه های تاریخی در حضور آنان در تربیت ندارد؛ ۷۷/۷ درصد نقش بازدید از جاذبه‌های ناملموس فرهنگی و فولکلوریک آذربایجان را در حضور آنان در پیاده روی تربیت مثبت ارزیابی می کنند؛ پاسخگویان معتقدند که میل به خرید تنقلات و غذا، لباس، گذران اوقات فراغت، تنوع اجناس و کالاها، وجود برخی از اِلمان‌ها و جداره‌های قدیمی با نماهای زیبای در این فضا بر حضور آنان در این مکان تاثیر بسزایی داشته است.

جدول شماره ۴ . آزمون t مولفه توریسم (گردشگری)

گزینه / متغیر	درجه آزادی (df)	میانگین	انحراف معیار	میانگین خطای استاندارد	Sig. (2-tailed) سطح معناداری	تفاوت میانگین
این مکان یکی از جاذبه های توریستی شهرتبریز است	۳۸۳	4.06	0.82	0.04	.000	1.06
بازدید از موزه ها، در حضور من در اینجا تاثیر دارد	۳۸۳	3.12	0.67	0.03	.000	0.12
بازدید از خانه های تاریخی، در حضور من در اینجا تاثیر دارد	۳۸۳	3.10	0.80	0.04	.016	0.10
بازدید از جاذبه های ناملموس فرهنگی و فولکلوریک آذربایجان، در حضور من در اینجا تاثیر دارد	۳۸۳	3.05	0.81	0.04	.023	0.05
میل تنقلات و غذا، در حضور من در اینجا تاثیر دارد	۳۸۳	3.07	1.07	0.05	.019	0.07
خرید لباس و ... در حضور من در اینجا تاثیر دارد	۳۸۳	3.33	1.00	0.05	.000	0.33
گذران اوقات فراغت ، در حضور من در اینجا تاثیر دارد	۳۸۳	3.08	0.97	0.05	.012	0.08
تنوع اجناس و کالاها، در حضور من در اینجا تاثیر دارد	۳۸۳	3.58	0.77	0.04	.000	0.58
وجود برخی از المان ها مانند مجسمه آقای عکاس، باعث جذابیت محیط برای من می شود	۳۸۳	3.65	0.97	0.05	.000	0.65
جداره های قدیمی با نماهای زیبای اینجا، باعث جذابیت این مکان می شود	۳۸۳	3.83	0.98	0.05	.000	0.83

در این پژوهش، برای سنجش متغیر توریسم و گردشگری از ۱۰گویه استفاده شده است. بر اساس میانگین بدست آمده)۸۷/ ۳۳(، که در جدول زیر می‌توان نتایج آن را مشاهده نمود، تاثیر محور پیاده تربیت در جذب

توریسم و گردشگری در حد متوسط گزارش شده است . میزان متوسط تاثیر محور پیاده‌تربیت در جذب توریسم و گردشگری بیانگر عدم تامین و جوابگویی سطح انتظارات گردشگران از این مکان می‌باشد. تنوع پایین‌عملکردی و تنوع کم مغازه‌ها که اکثرا بوتیک هستند، باعث‌شده است تاثیر این مکان در نظر گردشگران در حد متوسط ارزیابی گردد. چرا که توریست‌ها به دنبال تنوع هستند. عدم در نظر گرفتن منظر فرهنگی و فولکوریک بومی آذربایجان) موسقی آشیقی، آیین های سنتی

از جمله تکم‌گردانی، مراسم بارن‌خواهی و... در کاهش جذابیت این مکان موثر هستند .

تجزیه و تحلیل پرسشنامه‌ها نشان می دهد سطح معناداری تمامی متغیرهای مولفه توریسم) فعالیت‌های

گردشگری)کمتر از ۰۵/. می‌باشد که بیانگر معنادار بودن آزمون تی (t) برای ارزیابی تاثیر محور پیاده تربیت در افزایش توریسم (فعالیت‌های گردشگری) به این ناحیه از شهر است. میزان تعلق مکانی در محور پیاده تربیت برابر با ۳/۳۹ می‌باشد؛ با توجه به اینکه از مقیاس طیف لیکرت برای ارزیابی گزینه‌ها استفاده شده است، میانیگن ۳ به عنوان حد متوسط در نظر گرفته شده است. بر این اساس میزان تاثیر محور پیاده در بخش توریسم، بالاتر از حد متوسط قرار دارد.

بررسی اطلاعات پرسشنامه و مشاهدات میدانی نشان می‌دهد که متغیر « بازدید از خانه های تاریخی، در حضور من در اینجا تاثیر دارد » کمترین امتیاز و گزینه «این مکان یکی از جاذبه های توریستی شهرتبریز است» بیشترین امتیاز را کسب کرده‌اند. عدم وجود خانه‌های تاریخی ثبت شده در نزدیکی محور پیاده باعث شده است که تاثیر این متغیر در آمدن به محور پیاده تربیت خیلی کمتر باشد؛ همچنین با توجه به قابلیت‌های تاریخی و فرهنگی بافت تاریخی تبریز و قرارگیری محور پیاده تربیت در داخل همین بافت باعث شناخته شدن آن در میان گردشگران شده است.

۵-۳. نتایج تحلیل استنباطی دو متغیره

۵-۳-۱. همبستگی بین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم و سن پاسخگویان

برای بررسی همبستگی بین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم و سن پاسخگویان در سطح سنجش فاصله ای از آزمون r پیرسون استفاده شده است. نتایج بدست آمده نشان می‌دهد بین متغیرهای تعاملات اجتماعی، احساس تعلق مکانی، توریسم با متغیر سن پاسخگویان همبستگی مثبت و معنادار وجوددارد. به این معنا که هرگونه افزایش سن پاسخگویان در بالا رفتن میزان تعاملات اجتماعی، احساس تعلق مکانی و همچنین جذب بیشتر توریسم در پیاده روی تربیت تاثیر مثبت دارد. این نتیجه، بیانگر میزان نیاز به تعاملات اجتماعی در بین افراد میان‌سال و سالمند هست. دایره دوستان در افراد جوان محدود ولی عمیق است و این‌ها با یکدیگر همیشه در ارتباط هستند؛ ولی دایره دوستان در افراد سالمند وسیع ولی کم عمق است و نیاز هست که در چنین فضاهای پیاده، ارتباط عمیق و دائمی بین این دسته از شهروندان برقرار شود تا علاوه بر انتقال تجربه به سایر دوستان، تعداد و زمان ملاقات با همدیگر نیز افزایش پیدا کند. در مورد بالا بودن احساس تعلق مکانی در بین شهرندان سالمند و میان‌سال نیز، این نکته حائز اهمیت هست که قلمروی افراد جوان خیلی بیشتر از قلمروی سالمندان و میان‌سالان است و شعاع تردد شهروندان جوان وسیع و محدود به بافت قدیم و محور پیاده نیست. همچنین میزان ارزشگذاری برای بافت‌های تاریخی و مرکز شهر که محور پیاده در آن قرار گرفته است، در مقایسه با سالمندان در سطح پایین‌تری قرار دارد و افراد سالمند علاقه وافری ب بافت تاریخی دارند. مضافا اینکه، جوانان میل به چرخش دارند و سالمندان میل به نشستن و سکون. در مورد بالا رفتن سن و میزان افزایش فعالیت‌های توریستی در محور تاریخی، می‌توان نتیجه گرفت که توریست‌های فرهنگی، اکثرا میان‌سال و یا سالمند هستند و این امر طبیعی است که از مشاهده جاذبه‌های گردشگری در دل بافت تاریخی لذت ببرند.

جدول ۵ : نتایج آزمون همبستگی بین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم و سن پاسخگویان

متغیر وابسته / متغیر مستقل	سن
تعاملات اجتماعی	ضریب همبستگی پیرسون: ۰/۳۹۱ سطح معنی داری: ۰/۰۰ تعداد پاسخگویان: ۳۸۴
تعلق مکانی	ضریب همبستگی پیرسون: ۰/۳۷۸ سطح معنی داری: ۰/۰۰ تعداد پاسخگویان: ۳۸۴
توریسم (گردشگری)	ضریب همبستگی پیرسون: ۰/۲۰۴ سطح معنی داری: ۰/۰۰ تعداد پاسخگویان: ۳۸۴

۵-۳-۲. متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم و جنسیت

نتایج بدست آمده از بررسی معنی‌داری تفاوت میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم و متغیر جنسیت پاسخگویان که با استفاده از آزمون T برای گروه‌های مستقل انجام شد، نشان می‌دهد میانگین احساس تعلق مکانی پاسخگویان نسبت به متغیرهای تعاملات اجتماعی و توریسم بیشتر می‌باشد (جدول ۶). بر اساس داده‌های جدول زیر، سنجش متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم بر حسب جنسیت پاسخگویان حاکی از این است که صرفا همبستگی بین احساس تعلق مکانی متناسب با جنسیت پاسخگویان معنادار بوده و در میان زنان احساس تعلق مکانی به پیاده روی تربیت در کلان شهر تبریز بیشتر از مردان گزارش شده است که این هم به دلیل وجود پاساژها و مغازه‌های عرضه لباس‌های زنانه در این مکان است. کلا برند مغازه‌های تربیت، البسه زنان است و از شهرهای شمال‌غرب کشور برای خرید پوشاک به این محور مراجعه می‌کنند.

جدول ۶. آمارتوصیفی متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم بر حسب متغیر جنسیت

مولفه	جنسیت	تعداد	میانگین	انحراف معیار	خطای میانگین معیار
تعاملات اجتماعی	مرد	۱۳۰	۳۶/۹۸۴۹	۹/۲۱۳۲۲	۰/۸۰۸۰۵
	زن	۲۲۶	۳۶/۵۳۹۸	۴/۳۹۹۰۶	۰/۲۹۲۶۲
تعلق مکانی	مرد	۱۴۷	۴۶/۱۷۶۹	۸/۴۸۶۶۵	۰/۶۹۹۹۷
	زن	۲۲۶	۴۸/۴۲۹۲	۶/۵۶۷۷۲	۰/۴۳۶۸۸
توریسم (گردشگری)	مرد	۱۴۷	۳۳/۸۴۳۵	۴/۸۲۹۵۶	۰/۳۹۸۳۴
	زن	۲۳۷	۳۳/۸۹۴۵	۳/۸۸۵۲۰	۰/۲۵۲۳۷

جدول ۱۰ . نتایج آزمون تفاوت میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم بر حسب متغیر جنسیت

مولفه	جنسیت	کمیت لون		آماره T	درجه آزادی	معنی داری T
		آزمون لون	معنی داری لون			
تعاملات اجتماعی	مرد	۱۶۷/۱۰۶	۰/۰۰	۰/۶۱۵	۳۵۴	۰/۵۳۹
	زن					
تعلق مکانی	مرد	۲۴/۳۶۴	۰/۰۰	-۲/۸۷۹	۳۷۱	۰/۰۰
	زن					
توریسم (گردشگری)	مرد	۹/۱۰۴	۰/۰۰	-۰/۱۱۴	۳۸۲	۰/۹۱۰
	زن					

۵-۳-۳.متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم و وضعیت شغلی

برای بررسی معنی‌داری تفاوت میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم به تفکیک وضعیت فعالیت پاسخگویان از آزمون F یا آزمون آنالیز واریانس یکطرفه استفاده شد. نتایج بدست آمده نشان می‌دهد سطوح معنی‌داری بدست آمده از سطح معنی داری مورد نظر (Sig=۰/۰۵) کمتر است، لذا فرضیه مورد نظر تایید می‌شود. به این معنا که میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی و توریسم به تفکیک وضعیت شغل پاسخگویان متفاوت از هم می‌باشد. میانگین تعاملات اجتماعی و تعلق به مکان در میان افراد بازنشسته نسبت سایر وضعیت‌های شغل بیشتر است.

پیامدهای روانی و اجتماعی نامطلوب بازنشستگی و خروج از نقش کار و اشتغال، بر وضعیت فرد و خانواده، محرومیت عاطفی، کاهش تاب‌آوری روانی، فقدان نقش، انزوای اجتماعی و چالش‌های خانوادگی (فوت همسر و تنها ماندن) از جمله دلایل بیشتر بودن حس تعلق مکانی افراد سالمند به محورهای پیاده است.

همچنین میانگین مولفه گردشگری در قشر محصیلین بیشتر از سایر گزینه‌ها می باشد که بیانگر کنجکاوی و علاقمندی کودکان و نوجوانان به بافت تاریخی و جاذبه‌های متنوع فرهنگی شهر تبریز می‌باشد. بنابراین، نوع شغل شهروندان در میزان تعاملات اجتماعی؛ احساس تعلق مکانی و همچنین میزان جذب گردشگری معنادار گزارش شده است (جدول شماره ۷).

جدول شماره ۷ : میانیگن متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم بر حسب وضعیت شغل پاسخگویان

مولفه	شغل	تعداد	میانگین	انحراف معیار
تعاملات اجتماعی	خانه دار	۹۴	۳۳/۴۷۸۷	۲/۸۸۷۶۰
	کارمند	۱۴۶	۳۷/۲۰۵۵	۷/۷۲۹۸۵
	محصّل	۳۳	۳۵/۳۳۳۳	۵/۹۹۸۲۶
	دانشجو	۲۹	۳۶/۴۴۸۳	۴/۱۸۸۳۰
	آزاد	۲۳	۳۶/۸۶۹۶	۴/۳۵۱۶۴
	بازنشسته	۳۱	۴۵/۶۷۷۴	۴/۸۶۸۰۷
احساس تعلق مکانی	خانه دار	۹۴	۴۵/۸۲۹۸	۶/۴۵۵۲۰
	کارمند	۱۷۴	۴۶/۵۴۰۲	۶/۱۵۴۶۶
	محصّل	۲۲	۴۴/۰۰۰	۱۰/۲۳۵۳۳

	دانشجو	۲۹	۴۵/۹۳۱۰	۷/۸۸۷۲۹
	آزاد	۲۳	۵۰/۸۶۹۶	۳/۸۱۷۴۸
	بازنشسته	۳۱	۵۹/۹۰۳۲	۲/۵۰۸۰۵
توریسم	خانه دار	۹۴	۴۷/۵۴۱۶	۳/۲۷۵۲۲
	کارمند	۱۷۴	۳۳/۰۶۳۸	۴/۱۲۷۶۶
	محصّل	۳۳	۳۵/۱۶۰۹	۲/۹۸۹۵۷
	دانشجو	۲۹	۳۳/۰۰۰	۳/۲۴۶۰۷
	آزاد	۲۳	۳۰/۵۸۶۲	۳/۸۴۸۴۲
	بازنشسته	۳۱	۲۸/۹۱۳۰	۴/۴۵۲۸۶

جدول شماره ۸ . نتایج آزمون آنالیز واریانس یکطرفه (Anova) متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم بر حسب وضعیت شغل پاسخگویان

متغیر وابسته	منبع تغییرات	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	آماره F	سطح معنی داری F
تعاملات اجتماعی	میان گروهی	۳۵۷۵/۲۵۷	۵	۷۱۵/۰۵۱	۲۱/۳۰۸	۰/۰۰
	درون گروهی	۱۱۷۴۵/۱۸۲	۳۵۰	۳۳/۵۵۸		
تعلق مکانی	میان گروهی	۵۷۹۲/۹۳۰	۳	۱۱۵۸/۵۸۶	۲۸/۵۷۶	۰/۰۰
	درون گروهی	۱۴۸۷۹/۶۷۵	۳۶۷	۴۰/۵۴۴		
توریسم (گردشگری)	میان گروهی	۱۵۲۱/۱۸۹	۵	۳۰۴/۲۳۸	۲۱/۱۱۴	۰/۰۰
	درون گروهی	۵۴۴۶/۸۱۱	۳۷۸	۱۴/۴۱۰		

۴-۵-۳. متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم وضعیت تاهل برای بررسی معنی داری تفاوت میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم به تفکیک وضعیت تاهل پاسخگویان از آزمون F یا آزمون آنالیز واریانس یکطرفه استفاده شد. نتایج بدست آمده نشان می‌دهد سطح معنی داری بدست آمده در مورد متغیرهای مورد نظر)Sig=۰/۰۵(کمتر است، لذا فرضیه مورد نظر تأیید می شود. به این معنا که میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم به تفکیک وضعیت تاهل پاسخگویان متفاوت از هم می باشد و میانگین مولفه‌های تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی و توریسم در میان افراد متاهل بیشتر از افراد مجرد و متارکه،گزارش شده است)جدول شماره ۹ (. افراد طلاق گرفته به دلیل ضربات‌روحی و روانی شدیدی که خورده‌اند، بیشتر تمایل دارند در انزوا باشند به دلیل افسردگی(تا در (تعامل و ارتباط با دوستان. دایره ارتباط‌شان‌نیزهر روز کمتر می‌شودو رفته رفته از جامعه ناپدید می‌شوند. به این خاطر است که متارکه‌ها از محورهای پیاده که خروجی آن برقرای ارتباط دوستانه با دیگر شهروندان است، گریزان هستند.پس از طلاق، برخی افراد احساس می‌کنند که از دیگران فاصله گرفته‌اند، به‌خصوص اگر روابط اجتماعی آن‌ها قبل از طلاق بیشتر در چارچوب زندگی مشترک بوده باشد. احساس تنهایی می‌تواند منجر به کاهش اعتماد به نفس و تمایل کمتر به تعاملات اجتماعی شود. بسیاری از افرادی که دچار افسردگی بعد از طلاق می‌شوند، از فعالیت‌های اجتماعی فاصله می‌گیرند. آن‌ها ممکن است دیگر علاقه‌ای به

شرکت در مهمانی‌ها، ملاقات دوستان یا فعالیت‌های گروهی نداشته باشند. با توجه به احتمال تقابل و رویارویی با اقوام زندگی سابق در محوره‌های پیاده، افراد مطلقه، ترجیح می‌دهند که از حضور در اینگونه از فضاها اجتناب کنند و برای تفریح و تمدد اعصاب بیشتر به مکان‌های دنج شهر بروند. افراد مجرد هم بدون محدودیتی می‌توانند از تمامی فضاهای عمومی شهری بدون قیدوبندی استفاده کنند.

جدول شماره ۹. میانیگن متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم بر حسب وضعیت تاهل

مولفه	وضعیت تاهل	تعداد	میانگین	انحراف معیار
تعاملات اجتماعی	مجرد	۱۱۲	۳۵/۰۸۹۳	۴/۸۵۹۳۸
	متاهل	۲۳۳	۳۷/۶۰۵۲	۷/۲۳۳۰۹
	متارکه	۱۱	۳۴/۰۰۰۰	۰/۰۰۰۰
تعلق مکانی	مجرد	۱۰۱	۴۳/۷۵۲۵	۷/۱۴۰۶۰
	متاهل	۲۶۱	۴۸/۹۸۸۵	۷/۲۲۵۷۵
	متارکه	۱۱	۴۸/۰۰۰۰	۰/۰۰۰
توریسم (گردشگری)	مجرد	۱۱۲	۴۷/۵۴۱۶	۳/۴۸۶۲۲
	متاهل	۲۶۱	۳۲/۱۸۷۵	۳/۹۸۰۱۵
	متارکه	۱۱	۳۴/۹۷۳۲	۰/۰۰۰

جدول شماره ۱۰. نتایج آزمون آنالیز واریانس یکطرفه (Anova) متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی و توریسم بر حسب وضعیت تاهل

متغیر وابسته	منبع تغییرات	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	آمارهF	سطح معنی داری F
تعاملات اجتماعی	میان گروهی	۵۶۱/۶۵۷	۲	۲۸۰/۸۲۹	۶/۷۱۷	۰/۰۰
	درون گروهی	۱۴۷۵۸/۷۸۱	۳۵۳	۴۱/۸۱۰		
تعلق مکانی	میان گروهی	۱۹۹۸/۸۲۸	۲	۹۹۹/۴۱۴	۱۰۹/۸۰۲	۰/۰۰
	درون گروهی	۱۸۶۷۳/۷۷۷	۳۷۰	۵۰/۴۷۰		
توریسم (گردشگری)	میان گروهی	۱۵۰۰/۱۲۵	۲	۷۵۰/۰۶۳	۵۲/۲۶۴	۰/۰۰
	درون گروهی	۵۴۶۷/۸۷۵	۳۸۱	۱۴/۳۵۱		

۵-۳-۵. متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم و نوع مالکیت منزل

برای بررسی معنی‌داری تفاوت میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم به تفکیک نوع مالکیت پاسخگویان از آزمون F یا آزمون آنالیز واریانس یکطرفه استفاده شد. نتایج بدست آمده نشان می‌دهد سطح معنی داری بدست آمده در مورد متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم (Sig=۰/۰۰) از سطح معنی داری مورد نظر (Sig=۰/۰۵) کمتر است، لذا فرضیه مورد نظر تأیید می‌شود. به این معنا که میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم به تفکیک نوع مالکیت منزل متفاوت از هم می‌باشد؛ میانگین تعاملات اجتماعی و احساس تعلق مکانی در میان افراد دارای منزل مسکونی شخصی بیشتر می‌باشد. این در حالی است که جذب توریسم و گردشگر در میان افراد افراد ساکن در خانه‌های سازمانی بیشتر گزارش شده است و این به دلیل محیط نامناسب خانه‌های سازمانی، طراحی نامناسب و سرزندگی پایین‌شان می‌باش

و ساکنین دوست دارند بخشی از اوقات خود را بیرون از خانه و در فضای عمومی شهر (محور پیاده) طی کنند.

جدول شماره ۱۱. میانیگن متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم بر حسب نوع مالکیت منزل

مولفه	نوع مالکیت منزل	تعداد	میانگین	انحراف معیار
تعاملات اجتماعی	شخصی	۲۷۸	۳۷/۷۰۱۴	۶/۶۵۸۳۰
	استیجاری	۶۱	۳۳/۸۶۸۹	۴/۵۴۰۴۷
	خانه سازمانی	۱۷	۳۰/۵۲۹۴	۴/۹۲۵۹۲
تعلق مکانی	شخصی	۲۹۵	۴۸/۲۲۷۱	۷/۷۲۰۴۱
	استیجاری	۶۱	۴۶/۹۰۱۶	۴/۸۰۱۷۵
	خانه سازمانی	۱۷	۳۷/۹۴۱۲	۱/۴۷۷۷۸
توریسم (گردشگری)	شخصی	۳۰۶	۳۴/۶۴۰۵	۳/۷۸۱۰۸
	استیجاری	۶۱	۳۰/۶۲۳۰	۴/۳۷۴۷۹
	خانه سازمانی	۱۷	۳۱/۷۶۴۷	۵/۹۱۱۱۱

جدول شماره ۱۲. نتایج آزمون آنالیز واریانس یکطرفه (Anova) متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم بر حسب نوع مالکیت منزل

متغیر وابسته	منبع تغییرات	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	آمارهF	سطح معنی داری F
تعاملات اجتماعی	میان گروهی	۱۴۱۵/۰۳۳	۲	۷۰۷/۵۱۶	۱۷/۹۶۱	۰/۰۰
	درون گروهی	۱۳۹۰۵/۴۰۶	۳۵۳	۳۹/۳۹۲		
تعلق مکانی	میان گروهی	۱۷۳۰/۴۷۲	۲	۸۶۵/۲۳۶	۱۶/۹۰۱	۰/۰۰
	درون گروهی	۱۸۹۴۲/۱۳۴	۳۷۰	۵۱/۱۹۵		
توریسم (گردشگری)	میان گروهی	۹۰۰/۱۵۶	۲	۴۵۰/۱۷۸	۲۸/۲۶۰	۰/۰۰
	درون گروهی	۶۰۶۷/۸۴۴	۳۸۱	۱۵/۹۲۶		

۳-۵-۶ .متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم و میزان تحصیلات برای بررسی معنی‌داری تفاوت میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم به تفکیک سطح تحصیلات پاسخگویان از آزمون F یا آزمون آنالیز واریانس یکطرفه استفاده شده است. نتایج بدست آمده نشان می‌دهد سطح معنی داری به دست آمده در مورد متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم (Sig=۰/۰۰) از سطح معنی‌داری مورد نظر (Sig=۰/۰۵) کمتر است، لذا فرضیه مورد نظر تأیید می‌شود. به این معنا که میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم به تفکیک میزان تحصیلات پاسخگویان متفاوت از هم می‌باشد؛ میزان تعاملات اجتماعی افراد دارای مدرک تحصیلی دیپلم بیشتر از سایر گروه‌های مورد بررسی گزارش شده است؛ احساس تعلق مکانی در میان افراد داری مدرک تحصیلی زیر دیپلم و جذب گردشگر و توریسم در میان افراد دارای مدرک تحصیلی فوق لیسانس بیشتر می باشد .دلیل پایین بودن تعاملات اجتماعی در افراد با تحصیلات بالا، غرور و اعتماد کم به سایر شهروندان است در حالیکه میزان تعاملات اجتماعی

در افراد با تحصیلات زیر دیپلم بیشتر است. همچنین تعلق مکانی در این قبیل از شهروندان زیاد است. با توجه با آگاهی و شناخت ارزشمندی فضاهای تاریخی، افراد تحصیلکرده جایگاه محور پیاده تربیت را در ارتقای فعالیت‌های توریستی مهم و مفید ارزیابی کرده‌اند.

جدول شماره ۱۳. میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم بر حسب میزان تحصیلات

مولفه	میزان تحصیلات	تعداد	میانگین	انحراف معیار
تعاملات اجتماعی	زیر دیپلم	۵۹	۳۸/۰۵۰۸	۶/۹۰۹۳۰
	دیپلم	۶۰	۳۹/۸۳۳۳	۹/۳۴۸۵۵
	لیسانس	۱۵۶	۳۵/۱۷۹۵	۵/۹۱۸۲۵
	فوق لیسانس	۸۱	۳۶/۳۳۳۳	۳/۳۳۵۴۲
تعلق مکانی	زیر دیپلم	۵۹	۴۵/۴۷۴۶	۸/۹۷۳۸۲
	دیپلم	۶۰	۴۸/۲۰۰۰	۸/۲۹۹۰۷
	لیسانس	۱۶۷	۴۷/۳۷۷۲	۷/۸۱۶۸۹
	فوق لیسانس	۸۷	۴۸/۸۰۴۶	۳/۹۹۶۶۲
توریسم (گردشگری)	زیر دیپلم	۷۰	۳۲/۸۱۴۳	۳/۹۹۰۱۸
	دیپلم	۶۰	۳۴/۱۳۳	۱/۶۹۲۱۲
	لیسانس	۱۶۷	۳۳/۶۵۲۷	۴/۶۵۸۱۰
	فوق لیسانس	۸۷	۳۴/۹۷۷۰	۴/۷۰۲۷۴

جدول ۱۴. نتایج آزمون آنالیز واریانس یکطرفه (Anova) متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم بر حسب میزان تحصیلات

متغیر وابسته	منبع تغییرات	مجموع مربعات	درجه آزادی	میانگین مربعات	آمارهF	سطح معنی داری F
تعاملات اجتماعی	میان گروهی	۱۰۶۸/۲۸۳	۳	۳۵۶/۰۹۴	۸/۷۹۵	۰/۰۰
	درون گروهی	۱۴۲۵۲/۱۵۵	۳۵۲	۴۰/۴۸۹		
تعلق مکانی	میان گروهی	۴۲۱/۳۸۲	۳	۱۴۰/۴۶۱	۲/۵۵۹	۰/۰۴
	درون گروهی	۲۰۲۵۱/۲۲۴	۳۶۹	۵۴/۸۸۱		
توریسم (گردشگری)	میان گروهی	۱۹۶/۶۷۱	۳	۶۵/۵۵۷	۳/۶۷۹	۰/۰۱
	درون گروهی	۶۷۷۱/۳۲۹	۳۸۰	۱۷/۸۱۹		

۶.بحث و بررسی

به منظور بررسی تأثیرات محورهای پیاده در زیست‌پذیری اجتماعی و ارتقای تعملات اجتماعی و حس تعلق مکانی و همچنین توسعه فعالیت‌های توریستی، محور پیاده تربیت به عنوان یکی از محورهای پیاده با پتانسیل‌های متنوع شهر تبریز برای مطالعه انتخاب شد. در طول پژوهش، سعی بر این بود که این محور پیاده، تا چه میزان در بروز تعاملات اجتماعی، افزایش احساس تعلق مکانی شهروندان و البته جذب گردشگران در شهر تبریز می‌تواند به شکوفایی شهری کمک نماید. بر اساس نتایج خروجی مدل‌ها و مشاهدات میدانی، میزان تعاملات اجتماعی پاسخگویان در حد متوسط و میزان احساس تعلق مکانی پاسخگویان و تاثیر پیاده روی تربیت

در جذب توریسم و گردشگری به پیاده روی تربیت در حد متوسط به بالا گزارش شده است. همچنین بین متغیرهای تعاملات اجتماعی، احساس تعلق مکانی، توریسم با متغیر سن پاسخگویان همبستگی مثبت و معنادار وجوددارد. همبستگی بین احساس تعلق مکانی متناسب با جنسیت پاسخگویان معنادار بوده و در میان زنان احساس تعلق مکانی به پیاده روی تربیت در کلان شهر تبریز بیشتر از مردان گزارش شده است. میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی و توریسم به تفکیک وضعیت شغل پاسخگویان متفاوت از هم می باشد و میانگین تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم در میان افراد بازنشسته نسبت سایر وضعیت های شغل بیشتر می باشد. میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم به تفکیک وضعیت تاهل پاسخگویان متفاوت از هم می‌باشد و میانگین تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم در میان افراد متاهل بیشتر از افراد مجرد و متارکه گزارش شده است. میانگین تعاملات اجتماعی و احساس تعلق مکانی در میان افراد دارای منزل مسکونی شخصی بیشتر می باشد. این در حالی است که جذب توریسم و گردشگر در میان افراد افراد ساکن در خانه های سازمانی بیشتر گزارش شده است. میانگین متغیرهای تعاملات اجتماعی، تعلق مکانی، توریسم به تفکیک میزان تحصیلات پاسخگویان متفاوت از هم می باشد؛ میزان تعاملات اجتماعی افراد دارای مدرک تحصیلی دیپلم بیشتر از سایر گروه های مورد بررسی گزارش شده است؛ احساس تعلق مکانی در میان افراد داری مدرک تحصیلی زیر دیپلم و جذب گردشگر و توریسم در میان افراد دارای مدرک تحصیلی فوق لیسانس بیشتر می‌باشد.

محورهای پیاده، پتانسیل بسیار بالایی در جذب شهروندان و تبدیل به یک مکان تفریحی (مکان سوم) و جاذبه گردشگری دارند. محورهای پیاده از نظر جامعه‌شناختی و روانشناسی نیر در قالب کاهش استرس‌های روحی و روانی و افزایش تاب‌آوری اجتماعی نقش دارند. لذت خرید و تفریح در این مکان‌ها بیشتر و ماندگارتر از سایر مکان‌ها است. این‌فضا، خاصیت همه شمولی دارد و انواع اقشار جامعه را در هر سنی و جنسی به خودش جذب می‌کند. وضعیت شاخص‌های کالبدی و فیزیکی پیاده‌راه تربیت در وضعیت متوسطی قرار دارد که با توجه به پتانسیل بالای آن در حضورپذیری شهروندان و تیدبل شدن به یک مکان تاریخی، لازم است برنامه‌ریزی و طرح‌ریزی‌های اساسی با حفظ هویت تاریخی محور و ابنیه تهیه گردد تا به کیفیت محیط و آسایش کاربران منجر شود.

۷.نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادات

رونق شهری و کیفیت زندگی شهری، مانند هر پدیده دیگر متاثر از عوامل چندگانه می‌باشد. یکی از فاکتورهای موثر در وقوع زیست‌پذیری اجتماعی در کلان شهر تبریز، پیادهراه‌ها و مشخصا محور پیاده تربیت می‌باشد که ساختاری تاریخی و قدمتی طولانی دارد. ارزیابی بعمل آمده در این پژوهش حاکی از این است که محور پیاده تربیت در میزان تعاملات اجتماعی شهروندان و انسجام و پیوستگی در بیم گروه‌ها و اقشار گوناگون مردم،نقش موثری دارد. مساله دیگر مورد بررسی در این پژوهش تاثیر محور پیاده تربیت در میزان احساس تعلق مکانی شهروندان شهر تبریز است. یافته‌ها حاکی از تاثیر مثبت و معنادار پیاده روی تربیت در بالا رفتن

میزان تعلق مکانی شهروندان تبریز می باشد. آنها با حضور در این منطقه احساس امنیت، شادابی، هویت دارند. با توجه به این که در دنیای پرشتاب و سراسیمه امروز، بشر همواره به دنبال عرصه‌هایی برای هویت بخشی خود بوده است، همین فضاهای عمومی همچون پیاده روی تربیت می‌توانند یاریگر بشر بوده باشند. در کنار تاثیر این فضا در افزایش میزان تعاملات اجتماعی و احساس تعلق مکانی شهروندان شهر تبریز، می‌توان به نقش این مکان در جذب توریست و گردشگران داخلی و خارجی اشاره نمود. بر اساس ارزیابی‌های بعمل آمده، بافت تاریخی و جداره های قدیمی این منطقه، وجود المان های متعدد در سطح پیاده روی تربیت و همچنین وجود تنوع وسیع مراکز خرید بسترهای لازم را برای جذب گردشگران فراهم می‌کند و محور پیاده تربیت را به یکی از مناطق پربازدید تبدیل نموده است. نتایج این تحقیق همسو با نتایج اله قلی و خانلی (۱۳۹۵)، دشتی شفیعی (۱۳۹۵)، شیخ حسنی (۱۴۰۰)، صیام و همکاران (۱۴۰۱)، شفیعی (۱۴۰۱) و صدری می‌باشد. بر اساس یافته‌های بدست آمده از این پژوهش موارد زیر پیشنهاد می‌گردد:

- با توجه به بالا بودن احساس تعلق مکانی زنان به پیاده‌روی تربیت در مقایسه با مردان، می توان فضاهای تفریحی، مراکز خرید و خدمات متعدد متناسب با نیازهای زنان را در این فضا برنامه‌ریزی نمود.
- با توجه به تاثیر مثبت و معنادار پیاده روی تربیت در بالا رفتن میزان تعاملات اجتماعی در پیاده روی کلان شهر تبریز، می‌توان پیشنهاد داد فضاهایی برای استراحت و رفع خستگی در زمان خرید، فضاهایی برای قرار ملاقات افراد تدارک دید؛ تا شهروندان بتوانند این منطقه شهر را به عنوان هدف دیدارهای خود انتخاب کنند. انجام این عمل می تواند کنش‌های مختلف شهری را در این منطقه به همراه داشته و رونق بیشتری به آن بدهد.
- معنادار بودن ارتباط مستقیم و مثبت بین متغیرهای نوع شغل پاسخگویان با بالا رفتن میزان تعاملات اجتماعی، احساس تعلق مکانی و همچنین جذب توریسم و رونق گردشگری بر این مطلب صحه می‌گذارد که در ساختار و چیدمان خدمات ارائه شده در محور پیاده تربیت بر مساله نوع شغل پاسخگویان و ویژگی-های نسبی آنها توجه شود (برنامه‌ریزی هدف‌دار و مخاطب -محور). به این معنا که خدمات ارائه شده بایستی با مدت زمان اوقات فراغت، تعطیلات فصلی و غیر فصلی شهروندان مشغول در کارهای مختلف، زمان ارائه خدمات در شبانه روز، درآمد افراد و .....تناسب داشته باشند تا همه ی افراد بتوانند از فرصت های متعدد ارائه شده در این مکان بهره مند گردند.
- با توجه به بالا بودن میزان تعاملات اجتماعی، احساس تعلق مکانی و همچنین جذب توریسم و رونق گردشگری در میان افراد متاهل در مقایسه با افراد مجرد یا متارکه می‌توان پیشنهاد داد که خدمات ارائه شده به سمتی جهت داده شود که افراد بتوانند با خانواده (همسر و فرزند) در این مکان حضور داشته و خریدهای هریک از اعضاء خانواده را انجام بدهند. این امر مستلزم نیازسنجی از گروه های مختلف سنی و زنان و مردان می باشد.
- پیشنهاد دیگر در این زمینه به توجه هر چه بیشتر مسئولان به مطالبه ها و نیازهای افراد متعلق به طبقات مختلف و مشخصا سطوح تحصیلی مختلف می باشد. آموزش شیوه‌های برخورد با مشتریان در قالب دوره

های آموزشی و برگزاری کارگاه‌هایی جهت آشنا نمودن مشتری مداری برای مغازه داران و فروشندگان با لحاظ رویکردهای روانشناختی و جامعه شناختی می‌تواند ما را در رسیدن به امر یاری رساند.

- در نظر گرفتن منظر فرهنگی و فولکوریک بومی آذربایجان (موسقی آشیقی، آیین های سنتی از جمله تکم‌گردانی، مراسم بارن‌خواهی همچنین برگزاری سنت‌های مذهبی در مناسب‌های اسلامی از جمله پهن کردن سفره افطار و...
- تعبیه دکه‌ها اغذیه‌فروشی و گذاشتن نیمکت در اطراف این اغذیه‌چی‌ها، می‌تواند بر سطح ماندگاری و چسبندگی عابرین در این مکان کمک شایانی کند.
- تنوع در طراحی و ایجاد تسهیلات برای جذب استفاده کننده‌گان مختلف
- تنوع اجناس مغازه‌ها برای خورج از یکنواختی محیط

۸. منابع

Al-Kodmany, Kheir .(2024).Humanizing the High-Rise City, Taylor & Francis, New York & LONDEN.

Allah goli, Parisa, and Khanloo, Nasim. (2016). Providing solutions for improving social interactions in shopping malls, International Conference on Modern Research in Civil Engineering, Architecture and Urban Planning. [In Persian]

Asadi, Ali; Partovi, Parvin; Habibi, Kiyomars. (2019). Evaluation of desirable pedestrian axes for the promotion of urban tourism, a case study; the central and historical context of the city of Saqqez, Fine Arts Journal, Volume 7, Issue 3, pp. 17-33. [In Persian]

Asadi, Ali; Partovi, Parvin; Habibi, Kiyomars. (2019). Evaluation of desirable pedestrian axes for the promotion of urban tourism, a case study; the central and historical context of the city of Saqqez, Fine Arts Journal, Volume 7, Issue 3, pp. 17-33. [In Persian]

Balsas, C. J. L. (2019). Walkable cities: Revitalization, vibrancy, and sustainablehttps,sunypress.edu, New York.

Badamchizadeh, P., Saadatjoo, P., Ahmadlouydarab, M., & Kazemian, M. (2023). Greenery as a Mitigation Strategy for Pedestrian Level Wind Condition in Urban Areas; Case Study: Iman Street in Tabriz. Naqshejahan-Basic studies and New Technologies of Architecture and Planning, 12(4), 96-115. 20.1001.1.23224991.1401.12.4.4.0. ,[In Persian].

Badamchizadeh, P., Saadatjoo, P., Ahmadlouydarab, M., & Zhang, G. (2024). Evaluating the impact of urban multifunctional walls on pedestrian wind comfort on street sidewalks (Case study: Tabriz City). Wind & structures, 39(3), 223-242. DOI: https://doi.org/10.12989/was.2024.39.3.22 c ,[In Persian].

Bambo´ Naya, Raimundo .(2023). Quality of public space and sustainable development goals: analysis of nine urban projects in Spanish citie, Frontiers of Architectural Research 12 ,p 477e495. https://doi.org/10.1016/j.foar.2023.01.002.

Basu, R., & Ferreira, J. (2021a). Sustainable mobility in auto-dominated metro Boston: Challenges and opportunities post-COVID-19. Transport Policy, 103, 197–210. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.01.006 .

Cantillo, V., and J. Arellana, & M. Rolong, (2015), Modelling pedestrian crossing behaviour in urban roads: a latent variable approach. Transportation research part F: traffic psychology and behaviour, 32: 56-67.

Carmona, M., 2019. Principles for public space design, planning to do better. Urban Des. Int. 24, 47e59. https://doi.org/10. 1057/s41289-018-0070-3.

Cowan, Robert(2005) the dictionary of urbanism, streetwise press Ltd, London.

Farajzadeh, Mehdi; Valizadeh, Reza; Babaei Aghdam, Fereydoun; Panahi; Ali, Azar. (2019). Identifying the elements of urban sidewalks based on the sensory perceptions of citizens, a case study: Tabriz Tarbiyat and Valiasr sidewalks. Scientific and Research Quarterly Journal of New Attitudes in Human Geography, Year 13, Issue 2, pp. 43-59. [In Persian]

Farajzadeh, Mehdi; Valizadeh, Reza; Babaei Aghdam, Fereydoun; Panahi; Ali, Azar. (2019). Identifying the elements of urban sidewalks based on the sensory perceptions of citizens, a case study: Tabriz Tarbiyat and Valiasr sidewalks. Scientific and Research Quarterly Journal of New Attitudes in Human Geography, Year 13, Issue 2, pp. 43-59. [In Persian]

Habibi, Davud, Latifi, Gholamreza, Rezaei, Mahmoud and Ahmadian, Reza. (2024). Investigating the role of pedestrianization on sustainable urban development (case study: Chaharbagh Abbasi pedestrian zone, Isfahan). Quarterly Journal of Geography (Regional Planning), 14(57), 208-230. doi: 10.22034/jgeoq.2024.359768.3901 ,[In Persian].

Hook, W., & Replogle, M. (1996). Motorization and non-motorized transport in Asia. Land Use Policy, 13(1), 69–84. https://doi.org/10.1016/0264-377(95)00025-9
https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2023.100069.
LAW, L. (2002) Sites of transnational activism: Filipino NGOs in Hong Kong, in: B. YEOH, P.

Kashani, Khashayar. (2006). The importance of pedestrian spaces in the cities of the third millennium, Quarterly Journal of Urban Planning Research, 16, pp. 13-79. ,[In Persian].

Law, Lisa. (2002). Defying Disappearance: Cosmopolitan Public. Urban Studies, Vol 39,No9, pp 1645-1625. https://www.jstor.org/stable/43196952.

Leather, J. et al. (2011) Walkability and pedestrian facilities in Asian cities state and issues.

Millard-Ball, A. (2018), "Pedestrians, autonomous vehicles, and cities". Journal of Planning Education and Research, 38: 6-12.

Nag, D., Goswami, A. K., Gupta, A., & Sen, J. (2020). Assessing urban sidewalk networks based on three constructs: A synthesis of pedestrian level of service literature. Transport Reviews, 40(2), 204–240. https://doi.org/10.1080/ 01441647.2019.1703841.

Nag, D., Goswami, A. K., Gupta, A., & Sen, J. (2020). Assessing urban sidewalk networks based on three constructs: A synthesis of pedestrian level of service literature. Transport Reviews, 40(2), 204–240. https://doi.org/10.1080/ 01441647.2019.1703841 .

Natapov, A., & D. Fisher-Gewirtzman, (2016), Visibility of urban activities and pedestrian routes: an experiment in a virtual environment, Computers, Environment and Urban Systems, 58: 60-70.

Pourahmad, Ahmad; Zanganeh Shahraki, Saeed; Safaei Raineh, Mustafa. (2016). Analysis of the role of urban sidewalks in promoting the vitality of urban spaces, a case study: 17 Shahrivar sidewalk, Tehran, Journal of Planning Geography Research, Volume 4, Issue 2, pp. 175-195. [In Persian]

Oskoei Aras, Ali; Azar, Ali. (2025). Evaluation of factors affecting residents' satisfaction with urban livability in informal settlements of Tabriz metropolis (Case study: Pasdaran neighborhood), Quarterly Journal of Urban Research and Planning, Volume 16, Number 60, pp. 99-112, DOI: 10.82591/jzpm.1169424.2025, ,[In Persian].

Oskouee Aras, A. and Hakimi, H. (2021). Measuring Indicators of Urban Vitality in Informal Settlements (Case study: Seilab Qoshkhane Tabriz). *Geographical Urban Planning Research (GUPR)*, *9*(1), 143-163. 1022059/jurbangeo.2021.309948.1363 ,[In Persian].

Pourahmad, Ahmad; Zanganeh Shahraki, Saeed; Safaei Raineh, Mustafa. (2016). Analysis of the role of urban sidewalks in promoting the vitality of urban spaces, a case study: 17 Shahrivar sidewalk, Tehran, Journal of Planning Geography Research, Volume 4, Issue 2, pp. 175-195. [In Persian]

Rezabeygi Sani, Razieh; Aminzadeh, Behnaz. (2018). Explanation of the conceptual framework of social creativity and its application in the theory of creative city, City Identity Journal, No. 34, Year 12, pp. 1-15. [In Persian]

Rezabeygi Sani, Razieh; Aminzadeh, Behnaz. (2018). Explanation of the conceptual framework of social creativity and its application in the theory of creative city, City Identity Journal, No. 34, Year 12, pp. 1-15. [In Persian]

Sevtsuk, Andres ; Kollar, Justin ; Pratama, Daniel. (2024). Pedestrian-oriented development in Beirut: A framework for estimating urban design impacts on pedestrian flows through modeling, participatory design, and scenario analysis, Cities, Vol 149, pp 1-15. https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.104927. Spaces in Hong Kong, Urban Studies, Vol. 39, No. 9, 1625–1645, 2002.

Taghiloo, Ali Akbar; Mofareh Bonab, Mojtaba; Majnouni Totakhaneh, Ali; Aftab, Ahmad. (2019), Analysis of the resilience of physical indicators of Tabriz housing against

unexpected events, Quarterly Journal of Geographical Spatial Planning, No. 9, No. 33: 31-48. [In Persian]

Taghiloo, Ali Akbar; Mofareh Bonab, Mojtaba; Majnouni Totakhaneh, Ali; Aftab, Ahmad. (2019), Analysis of the resilience of physical indicators of Tabriz housing against unexpected events, Quarterly Journal of Geographical Spatial Planning, No. 9, No. 33: 31-48. [In Persian]

Pakzad, Jahanshah. (2007). Articles on Urban Design, Shahidi Publications, Volume 1, Tehran. ,[In Persian].

Rafiian, Mojtaba. Seddighi, Esfandiar. Pourmohammadi, Marzieh. (2011). Feasibility study of improving environmental quality through pedestrianization of urban axes: Eram Street axis, central part of Qom city, Urban and Regional Studies and Research, Volume 3, No. 11, pp. 56-41. ,[In Persian].

Talebian, Mohammad Hossein; Rezavian, Mohammad Taghi; Sarafi, Mozaffar; Akbari, Mohammad Reza. (2019). Effects of street livability on sustainable urban tourism development; Case study of Vali Asr Street, Journal of Tourism and Development, Volume 9, No. 3, Year 2019, pp. 61-71. [In Persian]

Talebian, Mohammad Hossein; Rezavian, Mohammad Taghi; Sarafi, Mozaffar; Akbari, Mohammad Reza. (2019). Effects of street livability on sustainable urban tourism development; Case study of Vali Asr Street, Journal of Tourism and Development, Volume 9, No. 3, Year 2019, pp. 61-71. [In Persian]

United Nations, 2015. Transforming Our World: the 2030 Agenda for Sustainable.
United Nations. (2016). The new urban agenda (pp. 175–195). https://doi.org/10.18356/4665f6fb-en .

United Nations. (2016). The new urban agenda (pp. 175–195). https://doi.org/10.18356/4665f6fb-en.

Valizadeh, Reza; Farajzadeh, Mehdi; Babaei Aghdam, Fereydoun; Panahi, Ali; Azar, Ali. (1401). Studying the local components that affect the improvement of the quality of spatial structures of modern and traditional urban sidewalks in Tabriz metropolis, Scientific Quarterly Journal of Urban Ecology Research, Year 13, Issue 4, Serial 29, pp. 1-16. doi: 10.30473/grup.2023.53817.2531. [In Persian]

Valizadeh, Reza; Farajzadeh, Mehdi; Babaei Aghdam, Fereydoun; Panahi, Ali; Azar, Ali. (2022). Studying the local components that affect the improvement of the quality of spatial structures of modern and traditional urban sidewalks in Tabriz metropolis, Scientific Quarterly Journal of Urban Ecology Research, Year 13, Issue 4, Serial 29, pp. 1-16. doi: 10.30473/grup.2023.53817.2531. [In Persian]

Vazquez, Sergio Alvarado ; Flores, Cesar Casiano .(2023). The perception of public spaces in Mexico city, a governance approach, Journal of Urban Management, Volume 11, Issue 1, Pages 72-81.https://doi.org/10.1016/j.jum.2021.10.002.

Villani, Caterina ; Talamini, Gianni (2023) . Failed pedestrian street experiments in high-density urban Asia: A matter of policies?, Journal of Urban Mobility, Vol 4.

Wang, M., Zhang, F., & Wu, F. (2022). “Micro-regeneration”: Toward small-scale, heritage-oriented, and participatory redevelopment in China. Journal of Urban Affairs. https://doi.org/10.1080/07352166.2022.2139711 .

Wu, F., Zhang, F., & Liu, Y. (2022). Beyond growth machine politics: Understanding state politics and national political mandates in China’s urban redevelopment. Antipode, 54(2), 608–628. https://doi.org/10.1111/anti.12781 .

Yang ,Senqi; Dane , Gamze; Arentze ,Theo (2024), Modeling pedestrians' activity time-use choices in a virtual urban public space: The influences of the environment and affective experience, Cities, vol 154, pp 1-11.