

## واکاوی تأثیر شاخص‌های طراحی پیاده‌راه مطلوب برای شهروندان و گردشگران با رویکرد شهر شاد (نمونه موردی: کوچه ارک تبریز)

پریا نعمانی: کارشناس ارشد طراحی شهری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران.  
معصومه آیشم\*: استادیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران.  
اصغر مولایی: دانشیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران.  
جواد ایمانی شاملو: استادیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران.

Analyzing the effect of the design indicators of the sidewalk for citizens and tourists with the approach of a happy city (case example: Ark Alley, Tabriz)

### Abstract

Due to the rapid growth and expansion of cities, the role of humans in urban spaces has weakened, resulting in a loss of vitality and happiness. As a solution, this study focuses on Ark Alley, one of the oldest and most active central axes in Tabriz city. The dominance of cars over pedestrians in this area has reduced the quality of urban space and deprived citizens of peace and comfort. Pedestrian movement in this axis has become highly inefficient. Developing a suitable sidewalk for residents and tourists is a way to revive the historical context and improve the quality of joy and happiness. This applied research uses the descriptive-analytical method, with data collection done through library and field methods, including a questionnaire and observation. The priority and importance of each studied index were measured using Friedman's test in SPSS and EXCEL software. The findings show a significant difference between the responses to pedestrian indicators and the Happy City approach. Prioritizing the studied indicators differs from the perspective of citizens living in Ark Alley in Tabriz. The results highlight the importance of urban investment in sidewalk development to improve the quality of urban life and revitalize historical contexts.

**Keywords:** Urban Spaces, Desirable Pedestrian Path, Happy City, Ark Alley, Tabriz.

### چکیده

با گسترش شتابان شهرها، نقش انسان در فضاهای شهری بسیار کم‌رنگ شده و شادی و سرزندگی شهرها از بین رفته است. از این‌رو در این پژوهش کوچه ارک به عنوان یکی از قدیمی‌ترین و فعال‌ترین محورهای مرکزی شهر تبریز، مورد مطالعه قرار گرفته است. در این محور تسلط سواره به پیاده، منجر به کاهش کیفیت‌های فضای شهری شده و تداخلات پیاده و سواره، آرامش و آسایش را از شهروندان سلب کرده و حرکت پیاده در این محور دچار ناکارآمدی شدیدی گشته است؛ بنابراین ایجاد پیاده‌راه مطلوب برای ساکنین محدوده و همچنین گردشگران می‌تواند به عنوان روشی برای احیای بافت تاریخی و ارتقا کیفیت شادی و نشاط به شمار آید. ماهیت این پژوهش کاربردی و روش مطالعه آن مبتنی بر روش توصیفی-تحلیلی می‌باشد. جمع‌آوری داده‌ها به دو روش کتابخانه‌ای و میدانی بوده که در روش میدانی، اطلاعات موردنظر با ابزار پرسشنامه و مشاهده گردآوری شده است. به منظور سنجش اولویت و اهمیت هر یک از شاخص‌های مورد مطالعه از آزمون فریدمن در نرم‌افزار SPSS و EXCEL استفاده شد. طبق یافته‌های پژوهش، سطح معناداری در آزمون فریدمن در تمامی نمونه‌های آماری کمتر از ۰,۰۵ درصد بوده که نشان‌دهنده آن است که بین افراد پاسخ‌دهنده به پرسش‌های پژوهش مربوط به شاخص‌های پیاده‌راه با رویکرد شهر شاد، تفاوت معناداری وجود دارد، لذا اولویت‌بندی شاخص‌های مورد مطالعه از دیدگاه شهروندان ساکن در کوچه ارک شهر تبریز متفاوت است. نتایج به‌دست‌آمده بر اهمیت سرمایه‌گذاری شهری در توسعه پیاده‌راه‌ها به عنوان ابزاری برای ارتقا کیفیت زندگی شهری و احیای بافت‌های تاریخی تأکید می‌کند.

**واژگان کلیدی:** فضاهای شهری، پیاده‌راه مطلوب، شهر شاد، کوچه ارک، تبریز.

## مقدمه

در عصر کنونی، با افزایش جمعیت و تسریع در رشد شهرنشینی، کیفیت زندگی شهری به تدریج رو به کاهش است. عواملی چون پیچیدگی زندگی شهری، تراکم جمعیت، هزینه‌های بالا و به ویژه تمرکز بیش از حد بر استفاده از خودرو، ترافیک و آلودگی هوا، فقدان فضاهای کافی برای پیاده‌روی، افزایش نابرابری‌های اجتماعی و کاهش ارتباطات بین افراد، زندگی را به شدت دشوار کرده و در بسیاری از مواقع، عاملی برای بروز بیماری‌های فیزیکی و روحی شده است (سماواتی و رنجبر، ۱۳۹۷: ۳).

در پاسخ به چالش‌های مطرح شده، متخصصان در سراسر جهان راهکارهای گوناگونی را برای بهبود کیفیت برای نسل‌های امروز و آینده ارائه داده‌اند. در این بین، روانشناسی مثبت‌گرا که از جمله رویکردهای قدیمی ولی مهم در سال‌های اخیر است، بر شادی به عنوان یک اصل اساسی تأکید دارد (Sheldon and Lyumbomirsky, 2004). شاد زیستن نه تنها یک نیاز اساسی از نظر روان‌شناختی است، بلکه از لحاظ اجتماعی نیز اهمیت بالایی دارد (Minkov, 2009: 163)، زیرا انسان‌ها از بُعد اجتماعی خود را در جمع پرورش می‌دهند و خوشحالی آن‌ها تأثیر مستقیمی بر کیفیت روابط اجتماعی‌شان دارد.

این موضوع که شادی و رضایتمندی از زندگی به عنوان یک اصل کلیدی در توسعه پایدار در انجمن‌های بین‌المللی و به ویژه سازمان‌های وابسته به سازمان ملل از سال ۲۰۰۰ به بعد در نظر گرفته شده است، بر اهمیت و ضرورت احساس خوشبختی در جوامع دلالت دارد (Veenhoven, 2017: 2). تحقیقات گالوپ نشان داده است که شادی یکی از اولویت‌های اصلی جوامع مدرن است (Harding, 1985: 229). از دهه ۱۹۷۰ به بعد، بررسی‌های فزاینده‌ای در مورد سطوح شادی در کشورها و شهرهای مختلف جهان انجام گرفته است که در سال‌های بین ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۹ فنلاند اولین کشور شاد (با نمره ۷,۸۰۹ از امتیاز بین ۰ تا ۱۰) و ایران با رتبه‌ی ۱۱۸ (و با نمره‌ی ۴,۶۷۲ از امتیاز بین ۰ تا ۱۰) در بین ۱۵۳ کشور ارزیابی شده، قرار دارد (Helli- et al., 2020: 19-21). این‌ها نشان‌دهنده‌ی میزان بالای استرس در سطوح مختلف جامعه ایران و تأثیر غیر مثبت مسائل اقتصادی و زیست‌محیطی بر رفاه عمومی است. در نتیجه، با توجه به زندگی صنعتی و دیجیتال و کمبود فضاهای اجتماعی، نیاز به مکان‌هایی که قادر به کاهش فشارهای روانی باشند، بیش از پیش احساس می‌شود (قنبری، ۱۳۹۴: ۵-۶).

لذا، توجه به مسئله فضای شهری در عصر کنونی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، زیرا در دوران گذشته، خیابان‌ها،

میدان‌ها و دیگر عناصر شهری به عنوان مکان‌هایی برای دیدار و گردهمایی افراد شناخته می‌شدند که موجب افزایش تعامل و نزدیکی بین آن‌ها می‌گردید. با پیشرفت صنعتی شدن و ورود وسایل نقلیه به این فضاها، خیابان‌ها از مکان‌هایی برای اجتماع به مسیرهایی برای تردد خودروها تغییر کاربری یافتند. این تغییر، ضمن نادیده گرفتن ابعاد انسانی و نیازهای پیاده‌ها، به کاهش چشمگیر نشاط و زندگی در فضاهای شهری منجر شده است (پاکزاد، ۱۳۸۵: ۲۸۲). این وضعیت آن‌چنان تشدید یافت که خودرومحوری باعث آسیب رساندن به بسیاری از بافت‌های تاریخی در شهرها شد (صادقی، ۱۳۹۵: ۷). بافت مرکزی شهرها که دربرگیرنده ارزش‌های تاریخی، فرهنگی و هویتی است، توسط فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مبتنی بر دسترس‌پذیری پیاده‌محور، اقدام به جذب و تعامل افراد می‌کرد (کریمی دهکردی و عبدللهی، ۱۳۹۶: ۸۲). با گسترش شهرها و دخالت خودروها، جذابیت فضاهای پیاده‌روی کاهش یافت و توجه به تعادل میان نیازهای افراد پیاده و سواره‌ها به یک موضوع مهم برای کارشناسان تبدیل شد.

در پیشبرد اهداف طراحی شهری جدید، از جمله ایجاد «شهرهای شاد»، تلاش‌ها بر این است که شهرها به سمت پیاده‌محوری بروند. این تغییر به منظور تسهیل حرکت پیاده‌ها، افزایش فرصت‌های تعامل اجتماعی، کاهش ترافیک و آلودگی محیطی و درنهایت بهبود وضعیت سلامت و شادی شهروندان صورت می‌گیرد (شهبان و اسدی، ۱۳۹۵: ۱۳۵). علی‌رغم اهمیت فزاینده فضاهای عمومی پیاده‌محور، تحقیقات نشان می‌دهد که در بسیاری از شهرها، از جمله تبریز، نحوه طراحی و استانداردهای به‌کارگرفته شده در ایجاد این فضاها، نتوانسته است به‌طور کامل نیازهای شهروندان و گردشگران را برآورده نماید. این امر چالش‌هایی را در راستای دستیابی به یک شهر شادتر و فضای مطلوب در پیاده‌راه‌ها ایجاد کرده است. در این پژوهش، کوچه ارک تبریز به عنوان نمونه‌ای موردی انتخاب شده تا با تحلیل و سنجش شاخص‌های موردنظر، بتوان الگویی مناسب برای طراحی و بهبود کیفیت پیاده‌راه‌ها در شهرهای مشابه ارائه داد. لذا هدف اصلی این مطالعه، شناسایی و سنجش میزان اهمیت شاخص‌های طراحی پیاده‌راه‌ها با استفاده از داده‌های به‌دست‌آمده از شهروندان و گردشگران کوچه ارک تبریز است. این پژوهش سعی دارد با ارزیابی دقیق این شاخص‌ها، زمینه‌ساز بهبود وضعیت موجود شده و درنهایت، به ارتقای سطح شادی و رضایتمندی در شهرها کمک کند.

## ۱- پیشینه پژوهش

از دهه ۱۹۶۰ به بعد، تعداد قابل توجهی مطالعه و تحقیق در حوزه روانشناسی به موضوع شادی و خوشحالی و همچنین وابستگی آن به سرزندگی شهری پرداخته‌اند که این دو مفهوم اغلب درهم‌تنیده می‌باشند. در این راستا، علاوه بر سازمان‌های مختلفی که به بررسی عوامل اثرگذار بر این احساسات پرداخته‌اند، روانشناسی محیطی نیز به عنوان یک حوزه مهم موردتوجه قرار گرفته که از سوی چارلز مونتگومری در سال ۲۰۱۳ با رویکردی جدید معرفی شده است. چارلز مونتگومری در اثر خود با عنوان «شهر شاد» به توصیف شهری پرداخته که با بهره‌گیری از فضاهای سبز،

مسیرهای دوچرخه‌سواری و مکان‌های عمومی برای تجمع، عاری از کربن بوده و امنیت کافی برای بازی کودکان در فضای شهری و احساس شادی و رضایت شهروندان را فراهم می‌آورد. همچنین در گزارشی از مارچلا سپ در سال ۲۰۱۵ تحت عنوان «شادی در شهرها و فضای عمومی»، اهمیت برقراری ارتباط میان طراحی فضاهای عمومی و هنر شهری با افزایش شادمانی مورد بررسی قرار گرفته است (موسی زاده و محمدی، ۱۳۹۷: ۳-۴). تعدادی از پژوهشگران ایرانی نیز در پژوهش‌های خود به بررسی مسیرهای پیاده و یا تأثیر شادی و سرزندگی در فضای شهری پرداخته‌اند که به شرح جدول شماره ۱ است.

جدول ۱. پیشینه پژوهش‌های صورت گرفته در مورد فضاهای شهری شاد

| ردیف | پژوهشگران                           | سال  | عنوان پژوهش                                                                | یافته‌های کلیدی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|------|-------------------------------------|------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ۱    | حسنعلی زاده، احدنژاد روشتی و مشکینی | ۱۴۰۱ | تبیین الگوی شهر شاد در ایران (مطالعه موردی: شهر بابل)                      | براساس یافته‌های اخیر در این پژوهش، مشخص شده است که عامل مدیریتی با داشتن ضریب مسیر ۰.۲۸۲ نقش برجسته‌ای در تبدیل شهر بابل به یک شهر شاد دارد. پس از آن، عوامل اقتصادی، کالبدی، اجتماعی و زیست‌محیطی به ترتیب اهمیت قرار دارند. به منظور تسهیل دسترسی عادلانه شهروندان به خدمات و کاربری‌های شهری مفرح، توصیه می‌شود که برنامه‌ریزی فضایی و توزیع مجدد انجام گیرد (حسنعلی زاده و همکاران، ۱۴۰۱).                                                                                              |
| ۲    | رضاعلی، نظری، غلامی و صمدیان        | ۱۴۰۰ | بررسی عوامل اثرگذار در ایجاد شهر شاد. نمونه موردی: شهر همدان               | در همدان، تحلیل چهار بعد اصلی مؤثر بر ایجاد شهری شاد شامل مدیریتی، کالبدی، زیست‌محیطی و اجتماعی-اقتصادی نشان می‌دهد که مؤلفه‌های اجتماعی-اقتصادی و زیست‌محیطی بیشترین تأثیر را بر میزان شادی ساکنان دارند (رضاعلی و همکاران، ۱۴۰۰).                                                                                                                                                                                                                                                          |
| ۳    | میرزایی و زنگی‌آبادی                | ۱۳۹۹ | تبیین عوامل مؤثر بر دستیابی به شهر شاد در کلانشهر شیراز                    | در شیراز، بهبود وضعیت پنج عامل کلیدی مؤثر شامل زیست‌محیطی، اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و مدیریتی به افزایش شادی منجر می‌شود، در حالی که تضعیف هر یک از این عوامل شادی را کاهش می‌دهد. بین این عوامل، عامل اجتماعی-فرهنگی با ضریب تأثیر ۰.۳۳ دارای بیشترین اثر است و پس از آن عوامل اقتصادی و کالبدی قرار دارند. به عنوان یک راهبرد کلیدی، تقویت نقش نهادهای دولتی و خصوصی در اولویت برای دستیابی به شهری شاد قرار گرفته است (میرزایی و زنگی‌آبادی، ۱۳۹۹).                                       |
| ۴    | حاتمی                               | ۱۳۹۹ | خیابانی به نام خیابان شاد، نقطه‌ای برای رسیدن به شهر شاد                   | در پژوهشی که پیاده‌راه بوعلی سینا و محور پاستور مورد مطالعه قرار گرفته است، مشاهده شد که میزان عواطف مثبت در پیاده‌راه بوعلی سینا به‌طور قابل توجهی بیشتر از محور پاستور است. این موضوع وابسته به طراحی فضایی هر دو محور است. پیشنهاداتی برای افزایش جذابیت‌های فضایی، به‌کارگیری فضاهای سبز و باز و تأمین امنیت و کاهش استرس استفاده‌کنندگان مطرح شده است که شامل رویکردهای پیاده محوری، استفاده از طراحی‌های بصری و سه‌بعدی و برگزاری فعالیت‌های هیجان‌انگیز در فضا می‌باشد (حاتمی، ۱۳۹۹). |
| ۵    | اورکی و همکاران                     | ۱۳۹۸ | تحلیل فضایی عوامل مؤثر بر شهر شاد از نگاه شهروندان (مطالعه موردی: شهر یزد) | در این مطالعه، مشخص شد که عواملی نظیر سن، جنسیت، وضعیت تأهل، نوع فعالیت و استفاده از فضاهای شهری هیچ ارتباط مستقیمی با شادی ندارند. در مقابل، سطح تحصیلات و شادی رابطه معکوس دارند. همچنین، دسترسی به فضاهای شهری و عوامل اجتماعی رابطه مستقیم و معناداری با شادی نشان می‌دهند. براساس مدل آنتروپی شانون، ابعاد اجتماعی-فضایی به یکسان اثرگذارند و ابعاد اقتصادی در اولویت بعدی قرار می‌گیرند (اورکی و همکاران، ۱۳۹۸).                                                                       |

| ردیف | پژوهشگران                          | سال  | عنوان پژوهش                                                                                                                            | یافته‌های کلیدی                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------|------------------------------------|------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ۶    | موسی زاده و محمدی                  | ۱۳۹۷ | بازشناسی عوامل مؤثر بر ارتقا کیفیت شادمانی در فضای شهری با بهره‌گیری از اصول رویکرد شهر شاد (نمونه موردی: خیابان چهارباغ عباسی اصفهان) | این تحقیق نشان می‌دهد که چندین شاخص عینی نظیر محدودیت دسترسی به وسایل نقلیه، زیبایی و جذابیت فضا، مطلوبیت فضاهای سبز و نظافت عمومی می‌توانند شادی را افزایش دهند. در ابعاد ذهنی، احساساتی چون غرور، امنیت، خاطره‌انگیز بودن و صمیمیت تأثیر مهمی دارند (موسی زاده، محمدی، ۱۳۹۷). |
| ۷    | اصلانی فرد، شکور، عبدالله زاده فرد | ۱۳۹۶ | راهکارهای تبدیل گذرهای شهری به پیاده‌راه در راستای ارتقاء سرزندگی شهری (مطالعه موردی: محور روگذر زندیه شیراز)                          | طبق نتایج این پژوهش، وجود یک ارتباط مستقیم و قابل توجه بین کیفیت محیط، سرزندگی فضاها و همچنین مدیریت تردد خودرو و ایجاد فضاهای پیاده محور تشخیص داده شده است (اصلانی فرد و همکاران، ۱۳۹۶).                                                                                      |
| ۸    | کریمی دهکردی، عبداللهی             | ۱۳۹۶ | ایجاد پیاده‌راه برای ارتقا نشاط و سرزندگی در فضاهای شهری با نمونه موردی خیابان ملت شهرکرد، حدفاصل میدان ۱۲ محرم تا چهارراه بازار       | این مطالعه تأکید می‌کند که توزیع عادلانه دسترسی به امکانات شهری برای همه شهروندان، علاوه بر افزایش امنیت و توجه به ارزش‌های تاریخی، می‌تواند به‌طور قابل‌ملاحظه‌ای نشاط و سرزندگی شهروندان را بهبود بخشد (کریمی دهکردی و عبداللهی، ۱۳۹۶).                                       |

## ۲- مبانی نظری پژوهش

### ۲-۱- پیاده‌راه

ایده‌ی ایجاد پیاده‌راه‌های مدرن به دهه‌ها قبل برمی‌گردد، جایی که کشورهای مثل آلمان و هلند پیش‌تاز این حرکت بودند. آمریکا هم دو دهه بعد به این روند پیوست و شروع به توسعه‌ی مناطق ویژه‌ی پیاده‌روی کرد. در کشورهای درحال توسعه، استفاده از پیاده‌راه‌ها به سه دهه پیش برمی‌گردد. پیاده‌راه‌سازی از ابتدا تاکنون دچار تحول شده و از اهدافی صرفاً اقتصادی و کالبدی، به اهدافی همچون آسایش و جامعه‌پذیری تغییر یافته است (کاشانی جو، ۱۳۸۹). از نیمه‌های قرن بیستم به بعد، در اروپا جنبش عظیمی برای حذف خودروها از مناطق تاریخی و باستانی و زنده کردن حیات اجتماعی به وجود آمد. در آن دوره، تأکید بر نیازهای عابران پیاده به یکی از جریان‌های اصلی در شهرسازی جدید بدل شد. نخستین بار این تجربه در خیابان لیمبکر در شهر اسن آلمان اجرایی شد و پس از جنگ جهانی دوم با توجه بیشتر به بازسازی شهرهای اروپایی، رونق گرفت (حبیبی، ۱۳۸۰: ۴۳). شهرهای آمریکایی هم در اوایل دهه ۱۹۶۰ با تمایل به احیای مراکز شهری، شروع به ایجاد پیاده‌راه‌هایی با نام مال<sup>۱</sup> کردند که برای اهداف تجاری در مراکز شهرها و با هدف افزایش جذابیت گردش و خرید طراحی شده بودند (قربانی و جام کسری، ۱۳۸۹: ۵۷-۵۸).

پژوهش‌های انجام شده در زمینه‌ی پیاده‌راه‌های شاد نشان می‌دهد که طراحی و اجرای موفق فضاهای عمومی پیاده‌محور می‌تواند تأثیرات مثبت قابل‌توجهی بر روی نشاط عمومی، سلامت روانی و فیزیکی شهروندان و افزایش تعاملات اجتماعی و فرهنگی داشته باشد. این پیاده‌راه‌ها فراتر از فراهم کردن مسیرهای امن برای قدم زدن و دوچرخه‌سواری، به عنوان قلب تپنده‌ی شهرها عمل کرده و محیط‌های جذاب و دعوت‌کننده ایجاد می‌کنند که شهروندان و گردشگران را به گذراندن زمان در آن‌ها ترغیب می‌کند. نتایج حاکی از آن است که وجود پیاده‌راه‌های مجهز به عناصر زیباشناختی، مناطق سبز و فضاهای بازی کودکان، به همراه دسترسی آسان به امکانات و خدمات محلی و سیستم حمل‌ونقل عمومی، به شکل مؤثری به افزایش کیفیت زندگی شهری و خلق محیط‌های شادتر کمک می‌کند. درنهایت، پژوهش‌ها بر این باور هستند که ترکیب هوشمندانه‌ی فضای سبز، امکانات فرهنگی و تفریحی، دسترسی آسان و ایمن، به‌علاوه خلاقیت در طراحی، می‌تواند پیاده‌راه‌های شهری را به محورهای شادی‌بخش تبدیل نماید. به این ترتیب، اهمیت راهبردی سرمایه‌گذاری در توسعه‌ی پیاده‌راه‌های شاد و پویا، به عنوان یک عامل اساسی در توسعه پایدار و همه‌جانبه‌ی شهری، به اثبات رسیده است.



کاهش نگرانی‌های روزمره شوند (یزدان پناه، ۱۳۹۶: ۳۲). در دوران معاصر، ضرورت وجود عابران پیاده در شهرها به‌عنوان مؤلفه‌ای کلیدی برای زنده نگه‌داشتن فضاهای شهری تصدیق شده است.

## ۲-۲- عوامل و ابعاد مؤثر در طراحی پیاده‌راه

براساس نقش‌های اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و زیست‌محیطی پیاده‌راه‌ها در طراحی این فضاها باید به عوامل و ابعاد گوناگونی توجه کرد. هر یک از این عوامل و معیارهای فرعی مناسب آن در جدول ۲، اشاره شده است:

پیاده‌راه‌ها به‌عنوان یکی از مهم‌ترین فضاهای عمومی می‌باشند که موجب تسهیل حرکت پیاده‌ها و حذف تردد خودروها می‌شوند. این مناطق ویژه مکان‌هایی هستند که اولویت با حرکت پیاده‌ها است و در آن‌ها تردد خودرو به‌طور کامل یا در برخی ساعات محدود می‌شود (صادقی، ۱۳۹۵: ۱۴). هدف از ایجاد پیاده‌راه‌ها فراتر از انجام فعالیت‌های روزمره است و به تقویت تعاملات اجتماعی و ایجاد فضاهایی برای استراحت و استرس‌زدایی کمک می‌کند. این فضاها همچنین در جذب گردشگر به شهرها نقش بسزایی دارند و به‌گونه‌ای طراحی می‌شوند که موجب

جدول ۲. عوامل و ابعاد مؤثر در طراحی پیاده‌راه (عباس زاده و تمری، ۱۳۹۱؛ فرامرزی، ۱۳۹۳، صادقی، ۱۳۹۵ و توسلی، ۱۳۷۲)

| عوامل اصلی      | معیارهای فرعی                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| سرزندگی         | پوشش گیاهی مناسب، تنوع در استفاده‌کننده و کاربری، کاربری‌های مناسب برای گذران اوقات فراغت، فعالیت‌های شاد و زندگی‌بخش، همه‌شمولی، وجود کاربری‌های فعال و ۲۴ ساعته، مبلمان مناسب، مراسم‌های فرهنگی و مذهبی، عنصر آب، فضای مکت                                              |
| ایمنی و امنیت   | نورپردازی مناسب، نظارت‌پذیری فضا، حذف حرکت خودرو در مسیر به استثنا موارد ضروری، نبود نقاط مخفی و تاریک، داشتن تسهیلات حفاظت فیزیکی، کاربری‌های فعال و ۲۴ ساعته، جداره شفاف                                                                                                |
| تنوع            | تنوع فضایی: تنوع در قدمت ساختمان، ایجاد فضاهای متباین، عمومی، خصوصی و نیمه‌خصوصی، تنوع در عناصر محدودکننده فضا<br>تنوع عملکردی: اختلاط کاربری‌ها، بروز فعالیت‌های مختلف<br>تنوع استفاده‌کننده به لحاظ سنی، جنسی و افراد ناتوان                                            |
| انعطاف‌پذیری    | کف سازی مناسب با اقلیم و موقعیت، مبلمان مناسب، تنوع فعالیت‌ها و کاربری‌ها، امکان انتخاب                                                                                                                                                                                   |
| دسترسی و ترافیک | دسترسی آسان به حمل‌ونقل عمومی و تاکسی، پارکینگ مناسب برای خودروهای شخصی، مسیرهای دوچرخه و تراموا جهت جابجایی راحت در فضا، توجه به افراد کم‌توان و ناتوان در طراحی مسیر، رعایت سلسله‌مراتب، امکان خدمات‌رسانی در شرایط مختلف، اندازه قطعات بنا، ارتباط طبقه همکف با خیابان |
| آسایش و راحتی   | پیوستگی و هموار بودن سطوح، وجود مکان‌های مکت و استراحت، اختصاص عرض کافی به معابر پیاده و در نظر گرفتن تمهیداتی برای پناه گرفتن از آفتاب و باران، کیفیت مناسب کف‌سازی، حذف موانع دید در مسیر، کاهش آلودگی بصری، شنیداری و بویایی                                           |
| نفوذپذیری       | رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه، دسترسی از نقاط مختلف به پیاده‌راه، نقاط شاخص و خاطره‌انگیز                                                                                                                                                                             |
| خوانایی         | سطح سازگاری فعالیت‌های جاری در ساختمان‌های مجاور، نورپردازی و روشنایی مسیر و جداره، نقش کارکردی، شاخص کالبدی، تناسب بصری، پاکیزگی، زیبایی، پیوستگی                                                                                                                        |
| مطلوبیت         | جذابیت طبقه همکف خیابان، ایجاد مطبوعیت در فضا از طریق تقویت عناصر متناسب با کارکرد فراغتی محدوده                                                                                                                                                                          |

| عوامل اصلی       | معیارهای فرعی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| فرم و کالبد      | دید و منظر: توجه به خط آسمان، توجه به دیدهای موجود در فضا، کنترل محورهای دید و پرسپکتیوها<br>جاذبیت فضایی: محصوریت و گشودگی، هماهنگی و تضاد، تناسبیات بصری، جزئیات مناسب، به کارگیری رنگ و مصالح مناسب برای کف سازی و جداره سازی، مقیاس مناسب برای افراد پیاده<br>طراحی مناسب جداره ها: ارتفاع ساختمان ها، پیش آمدگی و فرورفتگی های نما، ورودی ها و بازشوها، تابلوها و ویترین مغازه ها، الحاقات نما، رنگ و مصالح<br>توجه به نیازهای کاربران: عابر پیاده با نیاز حضور موقت، توجه به حرکت افراد با توانایی های جسمی - حرکتی متفاوت، مبلمان شهری مناسب، نورپردازی مناسب<br>پیوستگی و تقویت حس حرکت در فضا: تداوم عنصر و هماهنگی و وحدت فضایی در طی مسیر، رفع موانع حرکتی و اختلاف سطوح بی مورد<br>طراحی به منظور برقراری مراودات اجتماعی: مکان های گردهمایی، دستفروشی<br>محوطه آرای: استفاده از پوشش های گیاهی، آب و مصالح مناسب |
| بهداشت و پاکیزگی | سیستم جمع آوری زباله و دفع آب های سطحی، کاهش آلودگی ها                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| هویت             | تأکید بر عناصر ارزشمند و تاریخی فضا                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| زیبایی و جاذبیت  | شکل، تناسبات، ریتم، مقیاس، پیچیدگی، رنگ، روشنایی، سایه، نظم، سلسله مراتب، ارتباط فضایی، عدم تجانس، ابهام، غافل گیری و تازگی، وحدت، استحکام بصری، تعادل، ارتباط، تقارن، تباین، تقابل و هماهنگی، تصویر ذهنی مطلوب                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| سازگاری          | نحوه قرارگیری و چیدمان کاربری ها در کنار هم و روابط مکانی بین هر کاربری با سایر کاربری های همسایه                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| تناسبات بصری     | مقیاس انسانی، رنگ، شکل، فرم و محصوریت                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| پایداری          | آسایش اقلیمی، منابع طبیعی، آلودگی های محیطی، استفاده بیش از حد از زمین و منابع موجود                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

### ۳-۲- شهرشاد

نخستین مرتبه، مفهوم شهر شاد توسط چارلز مونگومری در سال ۲۰۱۳ ارائه شد، این ایده هنگامی در ذهن او شکل گرفت که او در سال ۲۰۰۰ برای دیدار با شهردار بوگاتا رفت؛ شهری که در حال تغییر از یک محیط پرتنش به فضایی شاد بود (موسی زاده و محمدی، ۱۳۹۷: ۳). بوگاتا، شهری بود که روزگاری تحت سلطه خودروهای شخصی بود و تنها فضاهای عمومی به خودروها اختصاص یافته بود، به طوری که این وضعیت مردم را از استفاده از پارکها و پیادهروها بازداشته بود و کودکان به دلیل ترافیک و سرعت بالای خودروها نمیتوانستند در خیابانها حضور داشته باشند. مونگومری در کتاب خود با عنوان «شهر شاد» شرح می دهد که این تغییر نه فقط بحثی مربوط به برنامه ریزی، طراحی یا مهندسی نیست، بلکه در مورد چگونگی ساختن محیط های شهری است که امکان تعامل اجتماعی، توسعه جامعه و تقویت سرمایه اجتماعی را فراهم می کند. از دیدگاه وی، اثر بارز یک شهر در روانشناسی، تقویت ارتباطات اجتماعی و گسترش مشارکت در فضای عمومی است، شهر بایستی توانایی بهبود و تقویت ارتباط میان دوستان، خانواده ها و حتی غریبه ها را داشته باشد،

در این صورت فضاهای عمومی مانند یک عنصر جادویی، شادمانی را تقویت می کنند (مونگومری، ۱۳۹۵: ۸-۱۲). شهر شاد از دیدگاه مونگومری، شهری است که تجربه زیست محیطی پایینی دارد و دارای بوستان های فراوان، مسیرهای دوچرخه سواری، فضاهای تجمع عمومی و پیاده راههاست. سیستم حمل و نقل عمومی قوی، وجود امکان رفت و آمد امن برای کودکان در فضاهای شهری و توانایی مردم برای افزایش احساس رضایت و شادی نشان دهنده مواردی هستند که شهر شاد را می سازند (موسی زاده و محمدی، ۱۳۹۷: ۳). مونگومری بر این باور است که شادی به صورت جمعی شکل می گیرد و همه ی اجزای سازنده ی شهر از جمله زیرساخت ها، خدمات و فرصت های تفریحی باید به تأمین نیازهای شهروندان به طور عادلانه بپردازند (میرزایی و زنگی آبادی، ۱۳۹۹: ۳۸۵). پیام اصلی نظریه شادی، ضرورت تعامل و ارتباط با دیگران است. انزوای اجتماعی به عنوان بزرگ ترین مخاطره زندگی در شهرها شناخته می شود و افرادی که روابط قوی با دیگران دارند کمتر با مشکلاتی مانند بیماری قلبی، اضطراب و افسردگی مواجه می شوند. مردمی که در محله هایی زندگی می کنند که بیشتر بر پایه استفاده از وسایل نقلیه متمرکز

می‌دارد:

- به حداکثر رساندن شادی و لذت و کاهش سختی‌ها؛
- ارتقا و بهبود سلامت شهروندان؛
- دادن آزادی عمل برای زندگی، حرکت و ساخت زندگی آرزومندانه؛
- انعطاف‌پذیر بودن شهر در برابر حوادث اقتصادی و زیست‌محیطی؛
- عادلانه بودن رفتار شهر برای همه‌ی مردم به منظور استفاده‌ی برابری از فضا، خدمات، پویایی، لذت، سختی و هزینه؛
- تشویق افراد در ساخت و تحکیم گروه‌های بین دوستان، خانواده و غریبه‌ها و گروه‌هایی که نشان‌دهنده بیشترین موفقیت و فرصت در شهر هستند و به آن معنای زندگی می‌بخشند؛
- گشودن درهای همکاری، همدلی و مشارکت و مقابله با بزرگ‌ترین چالش‌های قرن معاصر؛
- ایجاد شهری مردم‌پسند و شاد (سماواتی و رنجبر، ۱۳۹۵: ۱۰-۱۱). در جدول ۳، به جمع‌بندی معیارها و عوامل مؤثر در طراحی فضای شهری شاد پرداخته شده است.

جدول ۳. معیارهای اصلی طراحی شهر شاد (سماواتی، ۱۳۹۴: ۵۳)

| معیارهای اصلی   | شاخص‌های مؤثر                                            |
|-----------------|----------------------------------------------------------|
| تعاملات اجتماعی | فعالیت‌های اجتماعی، رویدادهای اجتماعی، بازی و تفریح      |
| ادراکات محیطی   | رنگ، موسیقی، هنر عمومی، برقراری منظر، پویایی، کف‌سازی    |
| تنوع            | کاربری تجاری، فضای سبز، تنوع محیطی، ترکیب عنصر آب و محیط |
| کیفیت زندگی     | محیط پاک، محیط ایمن                                      |
| رضایتمندی       | مبلمان شهری، نورپردازی                                   |
| آرامش           | آسایش اقلیمی، حفظ تعلق به محیط اجتماعی                   |
| انعطاف‌پذیری    | تغییرپذیر بودن کاربری‌ها، نمایشگاه‌های فصلی و...         |

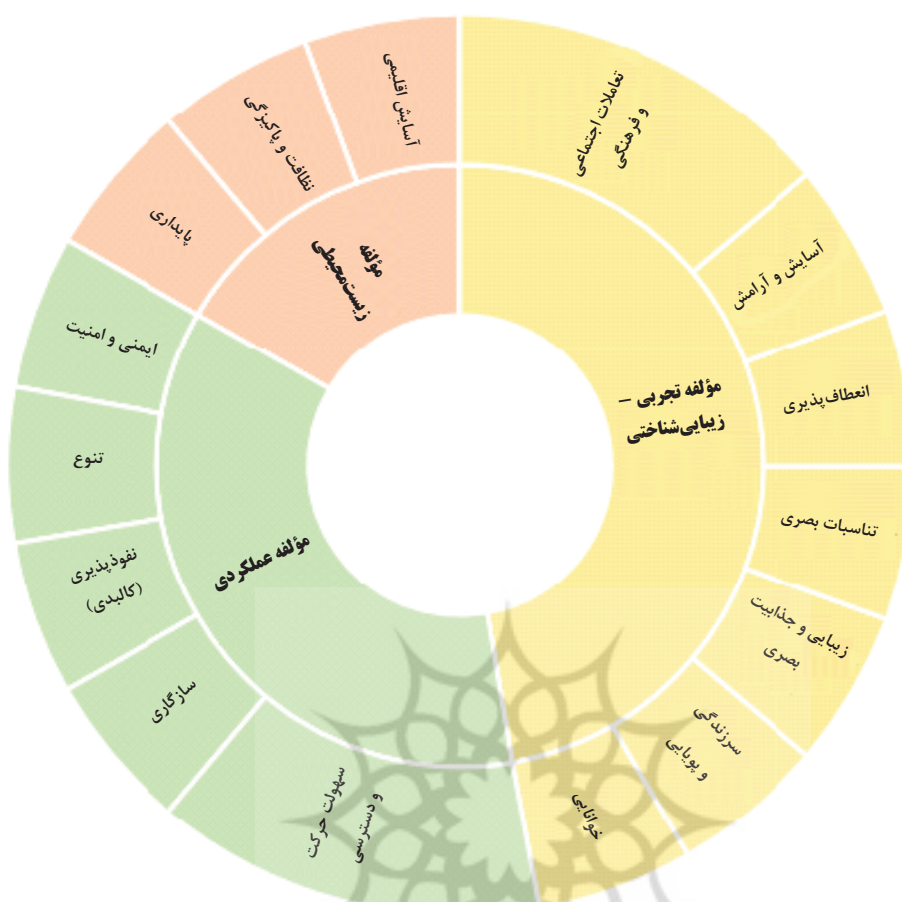
شادی و تعاملات اجتماعی موردتوجه قرار گرفته است. این کیفیت‌ها در قالب «کیفیت عملکردی»، «کیفیت تجربی-زیباشناختی» و «کیفیت زیست‌محیطی» استفاده شده است که طیف وسیعی از عناصر کیفی گوناگون را در خود جای داده و تبیین می‌نماید. در شکل شماره ۱ به بررسی و تبیین عوامل کیفی مؤثر در طراحی پیاده‌راه شاد پرداخته شده است.

هستند، اعتماد کمتری به دیگران دارند و کمتر تمایل دارند که در فعالیت‌های اجتماعی شرکت کنند، در حالی که کسانی که می‌توانند در محیط‌های پیاده‌روی زندگی کنند، شادتر هستند. مطالعات نشان می‌دهد که با فراهم کردن فضاهای بیشتر برای فعالیت‌های عمومی، جامعه و زندگی عمومی بیشتری به شهرها اضافه می‌شود (سماواتی و رنجبر، ۱۳۹۵: ۶-۷).

بهبود شادی در شهرها به یک بخش اساسی در برنامه‌ریزی و طراحی شهری تبدیل شده است. یکی از نظریات کلیدی در این زمینه، اهمیت دسترسی به فضاها و خدمات شهری است. بسیاری از شهرها به دلیل وجود جرم، فقر و کمبود فضاهای طبیعی با مشکلات عدیده‌ای روبرو هستند. رفت‌وآمدهای طولانی و تمرکز بیش‌ازحد بر استفاده از خودرو، شادمانی را کاهش می‌دهد؛ بنابراین، دسترسی به خدمات، امکانات و زیرساخت‌های شهری از جمله عوامل مهم زیست‌پذیری شهرها است (میرزایی و زنگی‌آبادی، ۱۳۹۹: ۳۸۷-۳۸۸).

- از نظر مونگومری راهکارهای زیادی برای ایجاد شهر شاد وجود دارد مانند ساخت یک پارک کوچک و یا ایجاد یک میدان یا پیاده‌راه در فضای شهری. او در یک بیان کلی اصول شهر شاد را به شرح ذیل مطرح

در حالت کلی پیاده‌راه‌سازی خود به عنوان یکی از روش‌های افزایش کیفیت شادی و نشاط اجتماعی است. لذا در این موردتوجه به مؤلفه‌ها و شاخص‌های عینی و ذهنی از جمله: محدودیت دسترسی وسایل نقلیه، زیبایی، سرزندگی، مطلوبیت فضای سبز، سیما و پاکیزگی، دسترسی به حمل‌ونقل عمومی و سبز، افزایش امنیت، سلامتی، انعطاف‌پذیری، تنوع و خلاقیت اهمیت می‌یابد؛ بنابراین، در این پژوهش بهبود کیفیت‌های محیطی در زمینه ارتقا



شکل ۱. مؤلفه‌های کیفی پیاده‌راه شاد در قالب مدل «مکان پایدار»

### ۳- روش تحقیق

از پژوهش، در راستای بررسی نمونه موردی و ویژگی‌ها و شرایط حاکم بر آن، متغیرهای استنتاج شده در مدل مفهومی از طریق پرسشنامه و مشاهدات میدانی مورد بررسی قرار داده شد. در این میان تعداد ۱۵۰ پرسشنامه در نمونه موردی و حوزه پیرامون آن توزیع شد که به منظور تحلیل و بررسی ۴۰ پرسشنامه به صورت تصادفی انتخاب و مورد تحلیل قرار گرفتند. در ابتدا توزیع درصد فراوانی مشخصات پاسخ‌دهندگان و شاخص‌های کیفی پژوهش ارائه گشت و سپس با به‌کارگیری آزمون فریدمن به تبیین اولویت‌های هر یک از شاخص‌های مورد مطالعه از دیدگاه شهروندان پرداخته شد. نتایج حاصل از پرسشنامه‌های نمونه موردی و همچنین مشاهدات پژوهشگران در ادامه به تفصیل آورده شده است.

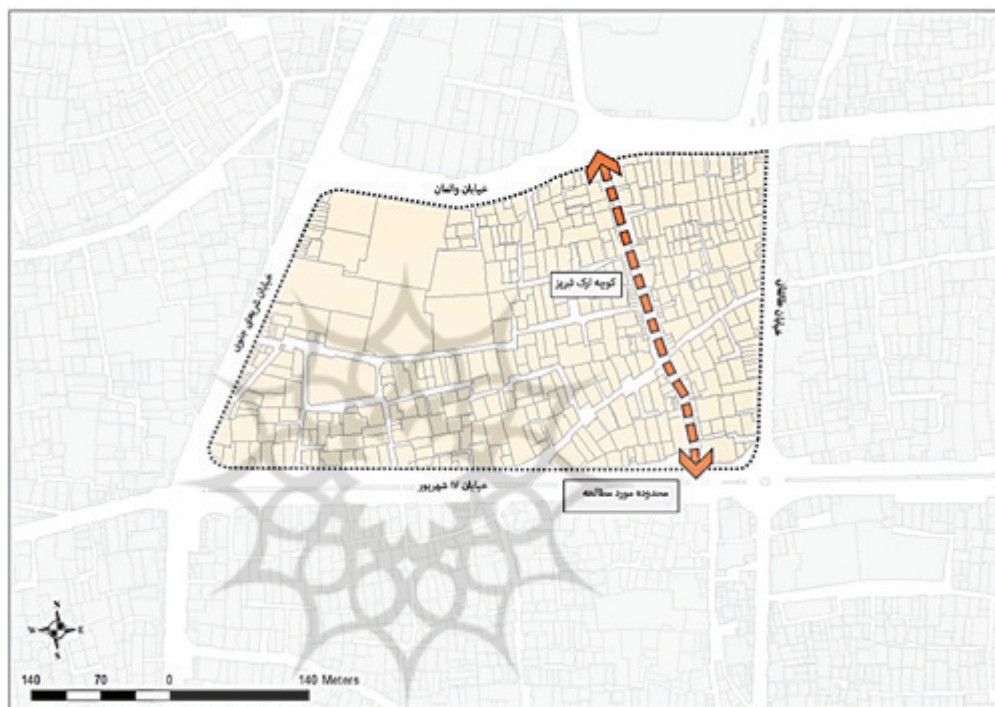
ماهیت این پژوهش کاربردی و روش مطالعه آن مبتنی بر روش توصیفی-تحلیلی می‌باشد. جمع‌آوری داده‌ها به دو روش کتابخانه‌ای و مطالعات میدانی بوده است. در حالت کلی پژوهش حاضر را می‌توان در دو بخش کلیدی قرار داد. در بخش اول با بهره‌گیری از اسناد و مطالعات موجود در این حوزه به بررسی مفاهیم و مبانی پرداخته شده و پس از تبیین ارتباط میان پیاده‌راه مطلوب و الزامات شهر و فضاهای شهری شاد به بررسی مؤلفه‌ها و شاخص‌های دخیل در این ارتباط پرداخته شده است که به دیگرام نهایی پژوهش (شکل ۱) منتهی شده است. در ادامه در راستای تدقیق پایایی و روایی مدل مفهومی پژوهش، پرسشنامه‌ای تدوین و میان خبرگان و کارشناسان این حوزه ارسال شد. از میان ۵۰ نفر از خبرگان، ۳۵ نفر به صورت رفت و برگشتی به این پرسشنامه پاسخ دادند و ارتباطات میان متغیرها با موضوع و هدف پژوهش را سازگار عنوان نمودند. در بخش دوم



#### ۴- معرفی نمونه موردی

تغییرات و تکامل‌های اخیر باعث شده تا الگوی سنتی و قدیمی شهری دچار ازهم‌گسیختگی شود و از کیفیت محیطی لازم محروم گردد. با این حال، هنوز هیچ برنامه‌ریزی برای بهبود و ارتقاء کیفیت‌های محیطی به منظور افزایش شادی و نشاط اجتماعی در این بخش انجام نشده است. شکل ۲، بیانگر موقعیت جغرافیایی محدوده مورد مطالعه است.

منطقه تحت بررسی، واقع در محله مقصودیه شهر تبریز، یکی از نقاط تاریخی و مرکزی این شهر، در نظر گرفته شده که جزء منطقه ۸ می‌باشد. کوچه ارک که به عنوان نمونه‌ای برای این مطالعه انتخاب شده، از سمت جنوب به خیابان ۱۷ شهریور و از سمت شمال به خیابان والمان می‌رسد. در گذشته، این منطقه دارای بافت ارگانیکی ممتاز بود، ولیکن



شکل ۲. موقعیت جغرافیایی محدوده ارک تبریز

#### ۵- بحث و یافته‌های پژوهش

در بحث و یافته‌های پژوهش، دو بخش کلی ارائه شده است. در بخش اول به ارائه مشاهدات میدانی پژوهشگران از نمونه موردی پرداخته شده و در ادامه نتایج حاصل از پرسشنامه دوم توزیع شده در نمونه موردی براساس مدل مفهومی پژوهش ارائه گشته است. این پرسشنامه به سنجش وضع موجود از منظر مردم نسبت به شاخص‌های پژوهش پرداخته و درصدد تعیین اهمیت و رتبه‌بندی هریک از این شاخص‌هاست. در جدول شماره ۴، به منظور سنجش وضع موجود محدوده مورد مطالعه از منظر پژوهشگران به صورت مشاهدات میدانی آورده شده است.

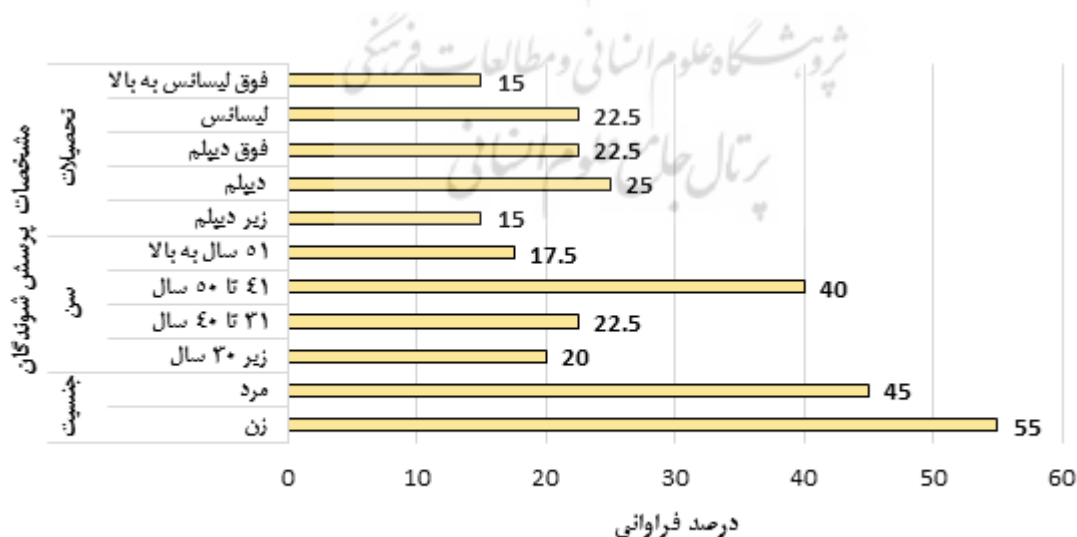
جدول ۴. سنجش وضع موجود محدوده مورد مطالعه با استفاده از مدل مفهومی پژوهش

| مؤلفه‌ها      | عناصر کیفی          | سنجش وضع موجود                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | تصاویر                                                                              |
|---------------|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| مؤلفه عملکردی | ایمنی و امنیت       | با وجود اینکه در کوچه ارک، رفت‌وآمد فراوان و حضور نظارتی ساکنین موجب تأمین امنیت تا حدی شده است، عدم وجود پارکینگ اختصاصی برای ساکنان منطقه باعث شده تا پارک حاشیه‌ای کوچه افزایش یافته و این امر موجب تنگی کوچه و بروز مشکلات و کاهش ایمنی در تردد شده است. کیفیت پایین بعضی از بناهای قدیمی نیز به این موضوعات امنیتی دامن می‌زند. |    |
|               | تنوع کاربران        | در این کوچه، تنوع استفاده‌کنندگان با وجود توازن جنسیتی وجود دارد اما عدم حضور افراد زیر ۲۰ سال در فضا مشهود است. به منظور فعالیت بیش‌ازحد خودروها، امنیت مسیر را کاهش داده و مشارکت کودکان، معلولین، ناتوانان و سالمندان در این فضا کمرنگ شده است.                                                                                   |    |
| مؤلفه عملکردی | تنوع فعالیت‌ها      | فعالیت‌های مختلف محلی و فرامحلی شامل فروشگاه‌ها، مسکونی‌ها، مراکز تحقیقاتی، مدارس و بانک‌ها، عملکردی متنوع به این منطقه بخشیده‌اند که شاهد تداخل کاربری‌های افقی و عمودی در محور ارک هستیم. با این حال، کمبود فعالیت‌های فرهنگی و فراغتی باعث شده تا تعاملات اجتماعی دلخواه تشکیل نشود.                                              |   |
|               | تنوع فضایی          | در ناحیه مورد مطالعه، گشودگی‌های فضایی به واسطه عقب‌نشینی ناگهانی ساختمان‌ها ایجاد شده، اما این امر موجب کاهش تناسبات بصری گردیده است.                                                                                                                                                                                               |  |
|               | نفوذپذیری (کالبدی)  | پذیرش کالبدی کوچه ارک با وجود بافت ارگانیک و وجود بلوک‌های بزرگ، به‌طور کلی پایین است؛ اما ورودی‌های کوچه توانسته‌اند این میزان را از نظر کالبدی افزایش دهند                                                                                                                                                                         |  |
|               | سهولت حرکت و دسترسی | ترافیک بیش‌ازحد، آلودگی محیطی، بی‌نظمی و نقض نظم در پارکینگ‌های حاشیه‌ای باعث شده تا عرض معابر کم شود و سهولت حرکت برای پیاده‌روها و دیگر خودروها کاهش یابد. در مقابل، دسترسی مناسب به کاربری‌های داخل بافت برای بسیاری از ساکنان راحتی را در تأمین نیازهایشان فراهم آورده است.                                                      |  |
| مؤلفه عملکردی | سازگاری             | کاربری‌های مجاور اغلب با یکدیگر هماهنگ هستند، شامل مساجد، زمین‌های مسکونی و فضاهای سبز. با این حال، فعالیت‌هایی که صدا و آلودگی محیطی تولید می‌کنند مانند تعمیرگاه‌های لوازم الکترونیکی، باعث ناسازگاری در این محیط شده و به سکوت، آرامش و زیبایی آن لطمه زده‌اند.                                                                   |  |

| مؤلفه‌ها                  | عناصر کیفی               | سنجش وضع موجود                                                                                                                                                                       | تصاویر                                                                              |
|---------------------------|--------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| مؤلفه تحریری - زیباشناختی | خوانایی                  | در محدوده مورد مطالعه میزان خوانایی به دلیل وجود نشانه‌های کالبدی همچون مسجد خونی و بانک ملت، بالاست.                                                                                | -                                                                                   |
|                           | سرزندگی و پویایی         | سرزندگی به متغیرهایی چون پوشش گیاهی، حضور عنصر آب، وجود اماکن مختلف برای رفت‌وآمد و تراکم پیاده‌روی، تنوع جنسیتی و سنی افراد بستگی دارد که در کوچه ارک بسیار پایین است.              |    |
|                           | زیبایی و جذابیت بصری     | الحاقت زاید، ساختار نامناسب جداره‌ها و کمبود پوشش گیاهی، زیبایی بصری را کاهش داده و استفاده از رنگ‌های خسته‌کننده و نبود تزئینات بصری تأثیر منفی بر روحیه و دیدگاه افراد گذاشته‌اند. |    |
| مؤلفه تحریری - زیباشناختی | تناسبات بصری             | هماهنگی در ارتفاع ساختمان‌ها آشفتگی را در خط آسمان ایجاد کرده است و تناسب بصری و کارکردی محیط به خوبی رعایت نشده است.                                                                |   |
|                           | تعاملات اجتماعی و فرهنگی | تعاملات اجتماعی ساکنان نامناسب بوده و عمدتاً از طریق فعالیت‌های تجاری کوچک پشتیبانی می‌شود.                                                                                          | -                                                                                   |
|                           | انعطاف‌پذیری             | قابلیت تغییرپذیری اغلب کاربری‌ها در محدوده مورد مطالعه انعطاف‌پذیری آن را افزایش داده‌است اما در برابر فعالیت‌های انتخابی کاربران و گردشگران انعطاف‌پذیر نمی‌باشد.                   | -                                                                                   |
|                           | آسایش و آرامش            | آرامش در کوچه ارک که نتیجه نسبی امنیت محیطی است، به وجود آمده، اما ترافیک زیاد و رفت‌وآمدهای مکرر آسایش را تحت تأثیر قرار داده است.                                                  |  |

| مؤلفه‌ها         | عناصر کیفی      | سنجش وضع موجود                                                                                                                                                                                                                                                                             | تصاویر                                                                            |
|------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| مؤلفه زیست‌محیطی | آسایش اقلیمی    | طراحی بومی ساختمان‌ها در این محله به گونه‌ای است که در فصل زمستان باعث سرد شدن زمین‌های پیرامونی می‌شود و برف برای مدت طولانی‌تری باقی می‌ماند. در مقابل، در تابستان، این سایه‌بان‌ها به خنک شدن مسیرها کمک می‌کنند، اما این شرایط آسایش اقلیمی چندان مناسبی را برای ساکنان فراهم نمی‌کند. |  |
|                  | نظافت و پاکیزگی | نبود مبلمان شهری مناسب برای تفکیک و جمع‌آوری زباله و عدم وجود سیستم کارآمد جمع‌آوری آب‌های روان، باعث شده تا پاکیزگی این منطقه تحت تأثیر قرار گیرد. همچنین، آلودگی صدا و هوا نیز به دلیل ترافیک بالای خودروها در این محدوده محسوس است.                                                     |  |
|                  | پایداری         | در این بافت، به دلیل بهره‌برداری بیش‌ازاندازه از زمین و منابع طبیعی، پایداری محیطی موردنظر به دست نیامده است.                                                                                                                                                                              | -                                                                                 |

در ادامه مشخصات پرسش‌شوندگان طبق شکل ۴ مشخص گردید. طبق یافته‌های پژوهش، از ۴۰ نفر پاسخگو به پرسشنامه، ۵۵ درصد زن و ۴۵ درصد مرد بوده‌اند. از نظر توزیع سنی پاسخ‌دهندگان، ۲۰ درصد کمتر از ۳۰ سال، ۲۲٫۵ درصد بین ۳۱ تا ۴۰ سال، ۴۰ درصد بین ۴۱ تا ۵۰ سال، ۱۷٫۵ درصد بالای ۵۱ سال بوده‌اند. همچنین از نظر تحصیلات، ۱۵ درصد پاسخگویان زیر دیپلم، ۲۵ درصد دیپلم، ۲۲٫۵ درصد فوق‌دیپلم، ۲۲٫۵ درصد لیسانس و ۱۵ درصد دارای درجه فوق‌لیسانس و بالاتر بوده‌اند.



شکل ۴. توزیع درصد فراوانی پرسش‌شوندگان



براساس پیشینه پژوهش و مبانی نظری تحقیق، ۱۵ مورد شاخص کیفی برای طراحی پیاده‌راه مطلوب برای شهروندان و گردشگران با رویکرد شهر شاد بدست آمده است که در جدول ۵، توزیع فراوانی هر یک از این شاخص‌ها مشخص گردیده است. در این بخش با استفاده از طیف لیکرت در سنجش وضع موجود، مؤلفه عملکردی با شاخص‌های ایمنی و امنیت، تنوع (کاربری، فعالیت و استفاده‌کنندگان)، سهولت حرکت و دسترسی دارای امتیاز ۴ (زیاد) و نفوذپذیری کالبدی دارای امتیاز ۳ (متوسط) می‌باشد.

جدول ۵. توزیع فراوانی شاخص‌های کیفی پیاده‌راه مطلوب برای شهروندان و گردشگران با رویکرد شهر شاد

| مؤلفه                  | امتیاز                   | خیلی کم      | کم           | متوسط        | زیاد         | خیلی زیاد    |
|------------------------|--------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                        |                          | ۱            | ۲            | ۳            | ۴            | ۵            |
| مؤلفه عملکردی          | شاخص                     | درصد فراوانی | درصد فراوانی | درصد فراوانی | درصد فراوانی | درصد فراوانی |
|                        | ایمنی و امنیت            | ۵            | ۵            | ۲۷,۵         | ۴۲,۵         | ۲۰           |
|                        | تنوع                     | ۵            | ۷,۵          | ۷,۵          | ۴۷,۵         | ۳۲,۵         |
|                        | نفوذپذیری (کالبدی)       | ۱۵           | ۳۵           | ۳۲,۵         | ۱۰           | ۷,۵          |
|                        | سهولت حرکت و دسترسی      | ۲,۵          | ۷,۵          | ۳۲,۵         | ۳۷,۵         | ۲۰           |
| مؤلفه تجربی-زیباشناختی | سازگاری                  | ۵            | ۲۰           | ۳۲,۵         | ۳۷,۵         | ۵            |
|                        | خوانایی                  | ۵            | ۷,۵          | ۴۷,۵         | ۳۲,۵         | ۷,۵          |
|                        | سرزندگی و پویایی         | ۲۰           | ۴۰           | ۷,۵          | ۲۵           | ۷,۵          |
|                        | زیبایی و جذابیت بصری     | ۳۵           | ۳۵           | ۲۰           | ۵            | ۵            |
|                        | تناسبات بصری             | ۴۰           | ۳۵           | ۱۵           | ۷,۵          | ۲,۵          |
|                        | تعاملات اجتماعی و فرهنگی | ۷,۵          | ۳۵,۵         | ۴۰           | ۱۰           | ۷,۵          |
|                        | انعطاف‌پذیری             | ۱۰           | ۲۷,۵         | ۴۵           | ۱۲,۵         | ۵            |
|                        | آسایش و آرامش            | ۱۰           | ۲۲,۵         | ۵۰           | ۱۲,۵         | ۵            |
|                        | آسایش اقلیمی             | ۱۵           | ۴۵           | ۲۰           | ۱۵           | ۵            |
|                        | نظافت و پاکیزگی          | ۲۲,۵         | ۳۲,۵         | ۲۷,۵         | ۱۰           | ۷,۵          |
| مؤلفه زیست‌محیطی       | پایداری                  | ۲۷,۵         | ۴۷,۵         | ۱۷,۵         | ۵            | ۲,۵          |

دو جدول به منظور بررسی میانگین رتبه‌های هر شاخص و نیز مشخصات و آماره  $X^2$  ارائه می‌باشد که نتایج به شرح ذیل آورده شده است. همان‌طوری که در جدول ۶ مشاهده می‌گردد؛ سطح معناداری در آزمون فریدمن در تمامی

در ادامه به منظور اولویت‌بندی شاخص‌هایی که بیشترین اهمیت را در زمینه طراحی پیاده‌راه مطلوب برای شهروندان و گردشگران با رویکرد شهر شاد داشته‌اند، از آزمون فریدمن استفاده گردیده است. به‌طور کلی خروجی SPSS شامل

نمونه‌های آماری کمتر از ۰,۰۵ درصد و برابر با (۰,۰۰۰) بوده که نشان‌دهنده آن است که بین افراد پاسخ‌دهنده به پرسش‌های پژوهش مربوط به شاخص‌های پیاده‌راه با رویکرد شهر شاد، تفاوت معناداری وجود دارد، لذا اولویت‌بندی شاخص‌های مورد مطالعه از دیدگاه شهروندان ساکن در کوچه ارک شهر تبریز متفاوت است.

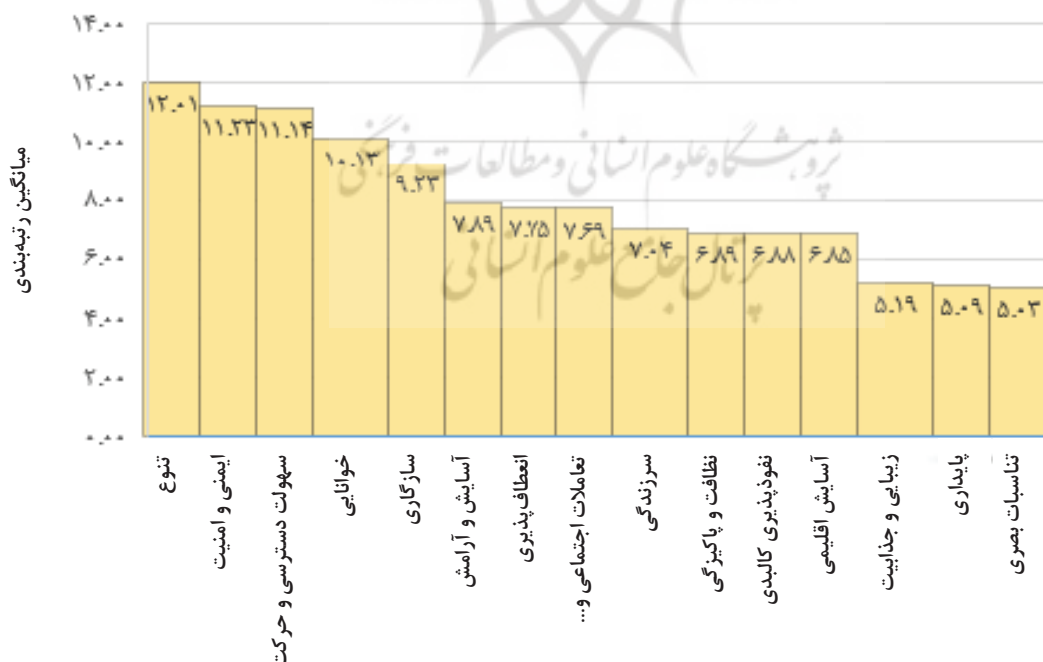
جدول ۶. نتایج آزمون فریدمن برای پژوهش

| فراوانی      | ۴۰      |
|--------------|---------|
| مجذور خی دو  | ۱۶۰,۵۷۱ |
| درجه آزادی   | ۱۴      |
| سطح معناداری | ۰,۰۰۰   |

نتایج تحلیل داده‌ها (آزمون رتبه‌بندی فریدمن) مطابق جدول ۷ و شکل ۵ نشان می‌دهد که رتبه اول مربوط به شاخص تنوع با اندازه (۱۲,۰۱)، رتبه دوم مربوط به شاخص ایمنی و امنیت با اندازه (۱۱,۲۳) و رتبه سوم مربوط به شاخص سهولت دسترسی و حرکت با اندازه (۱۱,۱۴) می‌باشد. رتبه‌بندی سایر شاخص‌ها در شکل شماره ۵ مشخص گشته است.

جدول ۷. خروجی آزمون رتبه‌ای فریدمن

| ردیف | شاخص‌ها                  | میانگین رتبه | رتبه |
|------|--------------------------|--------------|------|
| ۱    | ایمنی و امنیت            | ۱۱,۲۳        | ۲    |
| ۲    | تنوع                     | ۱۲,۰۱        | ۱    |
| ۳    | سهولت دسترسی و حرکت      | ۱۱,۱۴        | ۳    |
| ۴    | سازگاری                  | ۹,۲۳         | ۵    |
| ۵    | نفوذپذیری کالبدی         | ۶,۸۸         | ۱۱   |
| ۶    | انعطاف‌پذیری             | ۷,۷۵         | ۷    |
| ۷    | تعاملات اجتماعی و فرهنگی | ۷,۶۹         | ۸    |
| ۸    | سرزندگی                  | ۷,۰۴         | ۹    |
| ۹    | زیبایی و جذابیت          | ۵,۱۹         | ۱۳   |
| ۱۰   | آسایش و آرامش            | ۷,۸۹         | ۶    |
| ۱۱   | تناسبات بصری             | ۵,۰۳         | ۱۵   |
| ۱۲   | خوانایی                  | ۱۰,۱۳        | ۴    |
| ۱۳   | نظافت و پاکیزگی          | ۶,۸۹         | ۱۰   |
| ۱۴   | آسایش اقلیمی             | ۶,۸۵         | ۱۲   |
| ۱۵   | پایداری                  | ۵,۰۹         | ۱۴   |



شکل ۵. نمودار آزمون رتبه‌بندی فریدمن

بیشتر در شهرهای بزرگ جهان مورد توجه قرار گرفته است در ادامه براساس تحقیقات انجام شده در این مقاله، مشخص گردید که توسعه و بهبود فضاهای شهری، به ویژه پیاده‌راه‌ها، می‌تواند تأثیر چشمگیری بر روحیه و سلامتی اجتماعی شهروندان داشته باشد. ایجاد و بهبود پیاده‌راه‌ها در محدوده تاریخی ارک تبریز نه تنها باعث افزایش آرامش، آسایش و شادابی شهروندان می‌شود، بلکه گامی بزرگ در جهت احیای بافت تاریخی شهر و جذب بیشتر گردشگران خواهد بود. این تحقیق که با رویکرد توصیفی-تحلیلی انجام پذیرفته، نشان‌دهنده تفاوت‌های معنادار در اولویت‌بندی شاخص‌های طراحی پیاده‌راه مطلوب از دیدگاه شهروندان است، همچنین براساس نتایج آزمون فریدمن، شاخص‌های تنوع، ایمنی و امنیت، سهولت حرکت و دسترسی، خوانایی، سازگاری، تعاملات اجتماعی و فرهنگی، سرزندگی، نظافت و پاکیزگی، نفوذپذیری (کالبدی)، آسایش اقلیمی، زیبایی و جذابیت، پایداری و تناسبات بصری به ترتیب در رتبه‌های یک تا پانزده قرار گرفته‌اند.

نتایج به‌دست آمده بر اهمیت سرمایه‌گذاری شهری در توسعه پیاده‌راه‌ها به عنوان ابزاری برای ارتقا کیفیت زندگی شهری و احیای بافت‌های تاریخی، تشویق حضور پیاده‌ها و کاهش سلطه خودرو در محورهای مرکزی، به بهبود کیفیت‌های فضای شهری و افزایش شادی و نشاط در بین شهروندان کمک خواهد کرد. درنهایت، این تحقیق می‌تواند به عنوان راهنمایی برای برنامه‌ریزان شهری و سیاست‌گذاران جهت توسعه راهبردهای مؤثری در جهت بهبود فضاهای شهری به کار گرفته شود. در ادامه طبق جدول ۸، پیشنهادهای در جهت بهبود شاخص‌های کیفی مورد مطالعه، ارائه گشته است که با پیاده‌سازی آن‌ها، می‌توان فضاهای خودرومحور را به پیاده‌راه‌هایی تبدیل کرد که فضای شهری را در جهت تعامل بیشتر، زیبایی و پایداری تکامل دهند.

در این بخش، شاخص‌های طراحی پیاده‌راه مطلوب شهر تبریز در کوچه ارک، به دقت ارزیابی شده‌اند. آنچه از نتایج آزمون فریدمن برمی‌آید، این است که تفاوت‌های معناداری در اولویت‌های شهروندان و گردشگران نسبت به شاخص‌های طراحی وجود دارد. شاخص‌های کیفی به ترتیب نظیر تنوع، ایمنی و امنیت، سهولت حرکت و دسترسی، خوانایی، سازگاری، تعاملات اجتماعی و فرهنگی، سرزندگی، نظافت و پاکیزگی، نفوذپذیری (کالبدی)، آسایش اقلیمی، زیبایی و جذابیت، پایداری و تناسبات بصری، اهمیت ویژه‌ای دارند (شکل ۵). تأثیر این شاخص‌ها بر رویکرد شهر شاد نیز قابل توجه است. ایجاد فضاهایی که تمامی نیازهای شهروندان و گردشگران را دربر می‌گیرد، می‌تواند به بهبود سطح رضایتمندی و شادمانی شهروندان کمک کند و درنهایت منجر به افزایش هویت محلی و تعلق خاطر به فضاهای شهری گردد؛ بنابراین، طراحی پیاده‌راه‌ها با توجه به این شاخص‌ها می‌تواند تأثیر بسزایی در پیشبرد اهداف شهر شاد داشته باشد و باعث تبدیل کوچه ارک به یک الگوی موفق در این زمینه شود. تلاش برای هم‌جواری این شاخص‌ها با نیازهای واقعی کاربران فضا می‌تواند در بهینه‌سازی کیفیت زندگی شهری و جذب گردشگر خارجی نقش مؤثری داشته باشد.

## ۶- نتیجه‌گیری

طبق بررسی‌های انجام شده در مباحث نظری، به نظر می‌آید که افزایش شادی می‌تواند کارایی افراد در داشتن زندگی بهتری را بالا ببرد و باعث توسعه روابط آن‌ها با جامعه اطرافشان شود. از این دیدگاه، شادی بیشتر با داشتن تعاملات اجتماعی قوی‌تر تعریف می‌شود؛ یعنی، نشاط اجتماعی زمانی نمایان می‌شود که روابط و برهم‌کنش‌های اجتماعی مثبت شکل گیرند. چندین عامل در پدید آمدن شادی و نشاط اجتماعی نقش دارند که از این میان، ایجاد و طراحی فضاهای شهری اثربخش بر سلامت عمومی بسیار مهم هستند. فضاهای شهری که شامل بازارهای خیابانی، پارک‌ها، فضاهای سبز، مکان‌های فرهنگی مثل تئاتر و سینما، کافه‌ها و رستوران‌ها می‌شوند، فعالیت‌ها و تعاملات اجتماعی متنوعی را فراهم می‌آورند. در مقابل، فضاهای عمومی که فاقد کیفیت اجتماعی و امکانات مناسب هستند و بیشتر برای امور خودرو محور طراحی شده‌اند، می‌توانند باعث دوری افراد از جامعه شوند. در چنین وضعیتی، نبود پیوندهای اجتماعی و کمبود شادی می‌تواند سلامت اجتماعی آن مناطق را به خطر اندازند. پیاده‌راه‌ها از آن دست فضاهای شهری هستند که بیشترین تأثیر اجتماعی را دارند. ترغیب مردم به پیاده‌روی بیشتر، دوچرخه‌سواری و استفاده از حمل‌ونقل عمومی نیاز به بهبود زیرساخت‌ها و توجه به امکانات لازم برای عابران پیاده دارد که این امر

جدول ۸. پیشنهادات بهبود شاخص‌های کیفیت محیطی در راستای ایجاد پیاده‌راه مطلوب با رویکرد شهر شاد

| ردیف | شاخص کیفیت محیطی         | پیشنهادهات                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ۱    | تنوع                     | - ایجاد فضاهای چندمنظوره مثل بازارهای روز، نمازخانه، فضاهای ورزشی و مکان‌های نمایش فرهنگی که تنوع فعالیت‌ها را فراهم می‌کنند.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| ۲    | ایمنی و امنیت            | - نصب دوربین‌های امنیتی و روشنایی کافی در شب به منظور افزایش امنیت و احساس امنیت برای عابران پیاده                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| ۳    | سهولت حرکت و دسترسی      | - طراحی مسیرهای بدون مانع برای افراد دارای محدودیت‌های جسمی و تضمین دسترسی آسان برای همه<br>- عدم ورود وسایل نقلیه افراد غریبه به محوطه پیاده‌راه<br>- ورود خودروهای باری فقط در ساعات تعیین شده                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| ۴    | خوانایی                  | - ایجاد علائم راهنمایی و مسیریابی واضح برای تسهیل در یافتن مکان‌ها و جهت‌ها.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| ۵    | سازگاری                  | - هماهنگ‌سازی طراحی پیاده‌راه با بافت تاریخی و فرهنگی منطقه برای حفظ هویت شهری<br>- تغییر کاربری مدرسه و کاربری‌های اداری به عملکردهای مختلف تجاری و فرهنگی<br>- خارج کردن کاربری‌های تعمیراتی از فضای موردنظر و تخصیص آن به کاربری‌های جاذب جمعیت                                                                                                                                                                                                                                                 |
| ۶    | آسایش و آرامش            | - استفاده از المان‌های آبی مانند فواره‌ها یا جویبارهای کوچک برای ایجاد صدای آرامش‌بخش آب و نورپردازی ملایم و غیرمستقیم در شب به منظور ایجاد فضایی دعوت‌کننده و آرام<br>- اتخاذ رویکردهای طراحی محوطه که روحیه آرامش و استراحت را القا کنند. این می‌تواند شامل استفاده از مسیرهای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری متعرج باشد که افراد را از فضاهای پرسر صدا دور می‌کند<br>- احداث حصارهای گیاهی به منظور کاهش سروصدای ناشی از ترافیک و فعالیت‌های شهری، به ویژه در کنار پیاده‌راه‌ها و فضاهای عمومی تفریحی |
| ۷    | انعطاف‌پذیری             | - استفاده از میلمان شهری متناسب با بافت محدوده و در دو نوع قابل جابجایی و یا ثابت<br>- ایجاد استندهای مناسب ثابت و یا قابل جابجایی در این فضا جهت برپایی نمایشگاه‌های فصلی و موقت                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| ۸    | تعاملات اجتماعی و فرهنگی | - فراهم کردن فضاهای باز و بسترهای مناسب برای برگزاری رویدادها و جشن‌های محلی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| ۹    | سرزندگی                  | - کاشت گیاهان و درختان محلی برای افزایش زیبایی و تنوع زیستی و همچنین فراهم آوردن فضای سبز قابل استفاده برای انجام فعالیت‌ها                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| ۱۰   | نظافت و پاکیزگی          | - نصب سطل‌های زباله با بازیافت مجزا و ایجاد برنامه‌های منظم برای پاک‌سازی فضا<br>- طراحی پیاده‌راه به گونه‌ای که اجازه نفوذ آب باران به زمین را بدهد و از تجمع آب در سطح جلوگیری کند                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| ۱۱   | نفوذپذیری (کالبدی)       | - ایجاد کف سازی یکپارچه در کل طول مسیر با مصالح مناسب با اقلیم، غیر لغزنده، بادوام و قابل تعمیر<br>- تعریف ورودی متناسب با بافت محل و محدوده مورد مطالعه                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| ۱۲   | آسایش اقلیمی             | - استفاده از پوشش گیاهی و الگوهای سایه‌بان برای محافظت از عابران در برابر شرایط آب و هوایی نامناسب                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| ۱۳   | زیبایی و جذابیت          | - به‌کارگیری هنرهای شهری مثل نقاشی دیواری، مجسمه‌ها و نورپردازی خلاقانه برای افزایش جذابیت بصری<br>- حذف و نوسازی بناهای تخریبی در محدوده مورد مطالعه با رضایت ساکنان و متناسب با بافت<br>- حذف تمامی عناصر الحاقی (کولر، کانال کولر، دودکش و ...) از جداره و نمای ساختمان                                                                                                                                                                                                                         |
| ۱۴   | پایداری                  | - استفاده از مصالح سازگار با محیط‌زیست و فناوری‌های سبز در ساخت و نگهداری فضاها                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| ۱۵   | تناسبات بصری             | - طراحی فضایی که از نظر بصری جذاب و دعوت‌کننده باشد، با استفاده از المان‌های طراحی متناسب و هماهنگ<br>- به‌کارگیری ضوابط یکسان در نصب تابلوهای سردر مغازه‌ها: ارتفاع یکسان، رنگ و قالب مناسب                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |



- ۱۲)، ۱۳۳-۱۴۸.
- فرامرزی، حسنا. (۱۳۹۳). تأثیر گسترش پیاده‌راه‌ها در تعاملات اجتماعی (نمونه موردی: خیابان مدرس شهر کرمانشاه). پایان‌نامه کارشناسی ارشد
  - گلکار، کوروش. (۱۳۷۹). مؤلفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری، فصلنامه صفا، ۱۱(۳۲)، ۳۸-۶۵.
  - کاشانی جو، خشایار. (۱۳۸۹). پیاده‌راه‌ها از مبانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی، تهران، آذرخش.
  - حبیبی، سیدمحسن. (۱۳۸۰). مسیر پیاده گردشگری. هنرهای زیبا، ۹(۹)، ۴۳-۵۱.
  - قربانی، رسول و جام کسری، محمد. (۱۳۸۹). جنبش پیاده گسترش، رویکردی نو در احیا مراکز شهری؛ مورد مطالعه پیاده‌راه تربیت تبریز. مطالعات و پژوهش‌های شهری منطقه‌ای، ۲(۶)، ۷۲-۵۵.
  - یزدان پناه، زینب. (۱۳۹۶). بررسی مطلوبیت پیاده‌راه‌های شهری با رویکرد فراغتی- گردشگری (نمونه موردی: پیاده‌راه محدوده مرکزی شهر رشت)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد.
  - عباس زاده، شهاب و تمی، سودا. (۱۳۹۰). بررسی و تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار بر بهبود کیفیت فضایی پیاده‌راه‌ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی، مطالعه موردی؛ محورهای تربیت و ولیعصر تبریز. فصلنامه مطالعات شهری. ۱(۴)، ۹۵-۱۰۴.
  - میرزایی، سارا؛ و زنگی‌آبادی، علی. (۱۳۹۹). تبیین عوامل مؤثر بر دستیابی به شهر شاد در کلانشهر شیراز. برنامه‌ریزی و آمایش فضا (مدرس علوم انسانی)، ۲۴(۳)، ۶۵-۱۰۲.
  - Minkov, M. (2009). Predictors of differences in subjective well-being across 97 nations. *Cross-Cultural Research*, 43(2), 152-179.
  - Veenhoven, Ruut. (2017) World Database of Happiness: Archive of research findings on subjective enjoyment of life, Erasmus University Rotterdam, The Netherlands.
  - Harding, Stephen. (1985) Values and the nature of psychological well-being, In *Values and social change in Britain*, Palgrave Macmillan, London.
  - Helliwell, J. F., Layard, R., Sachs, J. D., De Neve, J.-E., Aknin, L. B., & Wang, S. (Eds.). (2022). *World Happiness Report 2022*. New York: Sustainable Development Solutions Network.
  - Montgomery, C. (2013). *Happy City: Transforming our lives through urban design*. Macmillan.
  - Sheldon, K. M., & Lyubomirsky, S. (2004). Achieving sustainable new happiness: Prospects, practices, and prescriptions. *Positive psychology in practice*, 127-145.
  - حاتمی، یاسر. (۱۳۹۹). خیابانی به نام خیابان شاد نقطه‌ای برای رسیدن به شهر شاد. مطالعات محیطی هفت حصار (هفت حصار)، ۹(۳۳)، ۱۲۵-۱۴۰.
  - حسنعلی‌زاده، میلاد، احدنژاد روشتی، محسن و مشکینی، ابوالفضل. (۱۴۰۱). تبیین الگوی شهر شاد در ایران مطالعه موردی: شهر بابل. مجله آمایش جغرافیایی فضا، ۱۲(۳)، ۱۲۳-۱۳۹.
  - رضاعلی، منصور، نظری، ولی‌اله، غلامی، محمد و صمدیان، مریم. (۱۴۰۰). بررسی عوامل تأثیرگذار در ایجاد شهر شاد. نمونه موردی: شهر همدان. مجله آمایش جغرافیایی فضا، ۱۱(۳۹)، ۱۶۷-۱۸۲.
  - اورکی، پریوش، رضایی، محمدرضا و مبارکی، محمد. (۱۴۰۱). تأثیر ارتقای مؤلفه‌های شهر شاد در توسعه گردشگری در شهر یزد. گردشگری و توسعه، ۱۱(۱)، ۸۷-۱۰۴.
  - قنبری، منیره؛ (۱۳۹۴)، آسیب‌شناسی نقش اصول برنامه‌ریزی و طراحی حاکم بر فضاهای شهری در ایجاد نشاط عمومی شهروندان (مطالعه موردی: شهر بیرجند)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه حکیم سبزواری
  - پاکزاد، جهانشاه. (۱۳۸۵). راهنمای طراحی فضاهای شهری. انتشارات وزارت مسکن و شهرسازی.
  - صادقی، شیماء. (۱۳۹۵). طراحی مسیر پیاده‌راه شهید نمکی با رویکرد زمینه‌گرایی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد
  - کریمی دهکردی فروغ و عبدالهی علی‌اصغر. (۱۳۹۶). "ایجاد پیاده‌راه برای ارتقاء نشاط و سرزندگی در فضاهای شهری (نمونه موردی: خیابان ملت شهرکرد، حفاصل میدان ۱۲ محرم تا چهارراه بازار)". فصلنامه علمی-پژوهشی برنامه‌ریزی فضایی (جغرافیا). ۱(۲۴)، ۸۱-۱۰۰.
  - شهابیان، پویان؛ و اسدی، ریحانه. (۱۳۹۵). میزان تحقق اصول عملکردی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی مطالعه موردی: مجتمع ایستگاهی شهرک اکباتان. فصلنامه آمایش محیط. ۱۰(۳۶)، ۱۳۳-۱۵۶.
  - موسی زاده، علی؛ و محمدی، مریم. (۱۳۹۷). بازشناسی عوامل مؤثر بر ارتقا کیفیت شادمانی در فضای شهری با بهره‌گیری از اصول رویکرد شهر شاد نمونه موردی: خیابان چهارباغ عباسی اصفهان. فصلنامه برنامه‌ریزی رفاه و توسعه اجتماعی، ۱۰(۳۷)، ۲۵-۱.
  - اصلانی فرد، فردین؛ شکور، علی و عبدالله زاده فرد، علیرضا. (۱۳۹۶). راهکارهای تبدیل گذرهای شهری به پیاده‌راه در راستای ارتقاء سرزندگی شهری (مطالعه موردی: محور روگذر زندیه شیراز). مطالعات محیطی هفت حصار، ۶(۲۱)، ۴۳-۵۶.
  - سماواتی، سحر. (۱۳۹۴). ارتقا کیفیت شادی در پیاده‌راه‌های شهر تهران نمونه موردی: محدوده پیاده مرکز تاریخی تهران، پایان‌نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه تربیت مدرس.
  - مشیری لنگرودی، آرش. (۱۳۹۵). طراحی پیاده‌راه (گذر شهری) با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد.
  - خاک زند، مهدی و آقابزرگی، کوروش. (۱۳۹۳). سنجش مؤلفه‌های کیفیت فضای شهری با مقایسه تطبیقی رویکرد ایرانی- اسلامی و غربی. مجله پژوهش‌های معماری اسلامی،