

تبیین مولفه‌های زیست‌پذیری در بافت‌های تاریخی با رویکرد پایداری

مطالعه موردی: بافت تاریخی کلانشهر تبریز

امین نیک نام

دانشجوی دکتری شهرسازی، واحد مرند، دانشگاه آزاد اسلامی، مرند، ایران

علی آذر (نویسنده مسئول)

دانشیار گروه شهرسازی و معماری، واحد مراغه، دانشگاه آزاد اسلامی، مراغه، ایران

ابراهیم تقوی

استادیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، واحد مرند، دانشگاه آزاد اسلامی، مرند، ایران

۰۹۱۴۸۱۴۰۸۱۸ شمار تماس نویسنده مسئول مقاله

چکیده

بافت‌های تاریخی، هویت و تاریخ شهر را بازخوانی می‌کنند. وجود بافت تاریخی، به یک شاخص رقابت‌پذیری بین شهرها تبدیل شده است. علیرغم این موضوع، ارزش افزوده بالا در مرکز شهر و عدم لحاظ کردن برنامه‌های بهسازی و احیا و اصالت بخشی، باعث عدم تعادل بین شاخص‌های زیست‌پذیری در این ناحیه حساس شهر شده است. در پژوهش حاضر که با هدف تبیین

زیست‌پذیری در بافت تاریخی کلان‌شهر تبریز صورت گرفته است، سعی بر این است تا با بهره‌گیری از رویکردی ترکیبی و چندسطحی، تصویری جامع از چالش‌ها، ظرفیت‌ها و مسیرهای بهبود کیفیت زندگی در این ناحیه ارزشمند شهری ارائه نمود. روش تحقیق، توصیفی-تحلیلی می‌باشد و رویکرد آن کیفی-کمی می‌باشد. جامعه آماری پژوهش، ساکنین بافت قدیم تبریز و متخصصین صاحب نظر در این حوزه می‌باشد. نتایج آزمون واریانس یک‌طرفه نشان می‌دهد در چندین شاخص کلیدی تفاوت‌های معنادار آماری بین گروه‌های مورد مطالعه وجود دارد. در مورد شاخص رضایت از خدمات شهری و شاخص کالبدی، میزان رضایت ساکنین کمتر است. در مورد عملکرد مدیریت شهری، ارزیابی متخصصان به طور معناداری پایین‌تر از برداشت گردشگران و کسبه بود. نتایج حاصل از مطالعات میدانی نشان می‌دهد کمبود فضاهای سبز و تفریحی، فرسودگی کالبدی بناها و معابر و نارضایتی از مدیریت شهری از جمله عوامل موثر در کاهش زیست‌پذیری در بافت تاریخی شهر تبریز می‌باشد.

کلیدواژه‌ها: زیست‌پذیری، بافت‌های تاریخی، پایداری، کلانشهر تبریز.

Explaining the Livability in Historical Textures with Sustainability Approach Case study: Historical Texture of Tabriz Metropolis

Abstract

Historical textures reinterpret the identity and history of the city. The presence of historical texture has become an indicator of competitiveness between cities. Despite this, the high added value in the city center and the lack of attention to improvement, revitalization, and authenticity programs have created a combination of livability indicators in this sensitive area of the city. In the present study, which aims to explain livability in the historical texture of the Tabriz metropolis, we try to present a comprehensive picture of the challenges, capacities, and paths to improving the quality of life in this area with urban value by utilizing a combination and multi-level approach. The research method is descriptive-analytical and its environment is qualitative-quantitative. The statistical population of the study is the residents of the old texture of Tabriz and experts in this field. The results of the one-way variance test show that there are statistically significant differences between the studied groups in several key indicators. In terms of satisfaction with urban services and the physical index, the satisfaction of residents is lower. In terms of urban management performance, the experts' evaluation was significantly lower than that of tourists and businesses. The results of field studies show that green and recreational spaces, deterioration of buildings and roads, and dissatisfaction with urban management are among the factors of destruction in the historical fabric of Tabriz.

Keywords: Livability, historical textures, sustainability, Tabriz metropolis.

۱. مقدمه

امروزه، بیش از نیمی از جمعیت جهان - بیش از ۴ میلیارد نفر - در شهرها زندگی می‌کنند. این تغییر قرار است ادامه یابد و پیش‌بینی می‌شود جمعیت شهری تا سال ۲۰۵۰ بیش از دو برابر شود، که در آن زمان تقریباً از هر ۱۰ نفر، ۷ نفر در شهرها زندگی خواهند کرد. با این حال، سرعت و مقیاس سریع شهرنشینی نیز چالش‌های قابل توجهی را به همراه دارد (www.worldbank.org/2025).

فرآیند سریع شهرنشینی منجر به گسترش پراکنده شهری و آلودگی محیط زیست در بسیاری از مناطق شهری شده است (Chakraborty et al., ۲۰۲۲) که در اتکای بیش از حد مناطق ساخته شده به گسترش افقی به جای استفاده کامل از فضای موجود (رشد هوشمند) شکار شده است. عدم توجه به ظرفیت درونی شهرهای تاریخی باعث تخریب مقدار زیادی از اراضی کشاورزی و زراعی شده است (Li u et al., ۲۰۲۰). این پدیده در بلندمدت، کارایی استفاده از زمین شهری را کاهش داده و پایداری شهری را محدود می‌کند (J i ang, ۲۰۲۵). در حالی که بافت‌های قدیمی شهرها به واسطه دیرینگی بناهای ارزشمند تاریخی و وجود عناصر معماری آمیخته با هنر و هویت بناها ارتباط گسترده‌ای با فرهنگ یک جامعه و تأثیر از ساختارهایی با کاربری‌های منحصربه‌فرد فضایی و عملکردهای مختلف سنجیده می‌شود. احیاء و سازماندهی سازگار با مرمت اصولی ابنیه‌های تاریخی در کالبد بافت‌های فرسوده شهری می‌تواند باعث رونق صنعت گردشگری، فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی با باززنده سازی و نوسازی در حفظ و حفاظت با هویت اصلی بناها و میراث معماری و شهرسازی می‌توان جستجو کرد (شاطری وایقان و دبده، ۱۳۹۸:۱). ساختن شهرهای زیست‌پذیر، گامی اساسی در جهت دستیابی به مأموریت بانک جهانی برای پایان دادن به فقر و افزایش رفاه مشترک است. زیست‌پذیری شهری به طور فزاینده‌ای در حال تبدیل شدن به یک مفهوم مهم در حوزه برنامه‌ریزی و طراحی شهری است، به ویژه در شهرهای متوسط رو به رشد در جنوب جهان، جایی که رشد برنامه‌ریزی نشده نگرانی‌هایی را در مورد شرایط زندگی

ساکنان این شهرها ایجاد می‌کند (Jodder, 2025; 1). زیست‌پذیری شهری به عنوان یک مفهوم حیاتی در زمینه‌های مطالعات شهری، برنامه‌ریزی و توسعه، به ویژه در زمینه شهرهای متوسط در کشورهای جنوب جهان، ظهور کرده است. از آنجایی که این شهرها با شهرنشینی سریع مواجه هستند، نگرانی‌ها در مورد زیست‌پذیری عادلانه و پایدار اهمیت بیشتری پیدا کرده است. برنامه‌ریزی شهری در شهرهای متوسط کشورهای جنوب جهان به دلیل رشد سریع و توسعه فیزیکی برنامه‌ریزی نشده، به طور معمول چالش‌ها و فرصت‌های منحصر به فردی را ارائه می‌دهد (Basu, 2021; 19). به دلیل عدم وجود ساختار مناسب در نهادهای مسئول امر، این بافت‌ها ساکنین خود را با مسائل و مشکلاتی روبه‌رو کرده و باعث بی‌سازمانی و عدم تعادل در محیط زندگی شده و نمودهای منفی و آسیب‌هایی را به همراه آورده و مشکلات بسیاری در ابعاد مختلف مدیریتی، اقتصادی، اجتماعی، کالبدی، تأسیسات، تجهیزات شهری و سایر امکانات شهری مواجه ساخته است (حبیبی، ۱۳۹۲: ۷۶). مجموعه این عوامل سبب کاهش مطلوبیت، کاهش زیست‌پذیری و سرزندگی در این بافت‌های باارزش شده است (چشمی و همکاران، ۱۳۹۹: ۸۲). بر اساس ادبیات زیست‌پذیری در برنامه‌ریزی شهری و شهرسازی، اصول زیست‌پذیری شامل: دسترسی مناسب به امکانات و زیرساخت‌ها (حمل و نقل، ارتباطات، آب و بهداشت)، غذا، هوای پاک، مسکن مناسب، شغل مناسب و مورد علاقه، فضای سبز و پارکها است (Timmer & Seymour, 2005: 10).

منطقه تاریخی تبریز در برگیرنده مهم‌ترین عناصر شهری شامل بازار، مراکز مهم سیاسی-اداری و عناصر تاریخی است. منطقه تاریخی تبریز ۴۲۱ هکتار وسعت و ۳ درصد مساحت دارد این بخش از شهر در حقیقت شامل محدوده‌ای است که در آن ساختار و قسمت عمده اجزا و عناصر آن اعم از ابنیه، فضاها و گذرها دست نخورده باقی مانده و دارای ارزش تاریخی شهرسازی و معماری است (یزدانی و ده زایی سیلابی، ۱۳۹۷: ۱۱۱). در این بافت تاریخی ضرورت حفاظت و تقویت و البته تعیین نیازهای ناشی از تقویت روابط فراشهری از جمله جذب گردشگر بیش از پیش احساس می‌شوند. بافت تاریخی شهر تبریز هم که نماد و بازگو کننده هویت و میراث چند هزارساله آن است، لیکن آسیب شناسی آن در شهر تبریز نشان می‌دهد، در دوران معاصر از یک سو با پیدایش نیازها و عملکردهای جدید و از سوی دیگر با پیدایش

تمنایی برای دگرگونی‌ها، منزلت و کارکرد فضاهای تاریخی آن دچار دگرگونی اساسی شده است (باقری و درسخوان، ۱۴۰۰: ۱۶).

بازار تاریخی تبریز که از عناصر اصلی شکل دهنده شهرهای اسلامی- ایرانی است در بافت تاریخی تبریز واقع شده و سبب شده است که این منطقه به یک گره ترافیکی در سطح شهر تبدیل شود. همچنین عبور شریان‌های اصلی شهر همچون چای کنار، خیابان امام و خیابان جمهوری از این منطقه سبب شده که این منطقه به لحاظ ارتباطی دسترسی با مناطق همجوار و مناطق دیگر، نقش اساسی را ایفا بنماید. وجود کاربری‌های عمده تجاری و اداری- سیاسی به لحاظ وجود بازار، استانداری، فرمانداری، بازرگانی، شهرداری و غیره سبب شده که مناطق دیگر به لحاظ ارتباط با کاربری‌های یاد شده پیوندهای کاربری و ارتباطی داشته باشند (نقش جهان پارس، ۱۳۸۶: ۱۸). استقرار کارگاه‌ها و برخی انبارها و صنایع آلاینده در مرکز تاریخی شهر تبریز شرایط نامناسبی را برای سکونت و دیگر فعالیت‌های شهری ایجاد نموده است و زیست پذیری مرکز تاریخی شهر را تحت تاثیر قرار داده است. این منطقه به لحاظ قدمت اش دارای یک شبکه دسترسی سواره و عمدتاً پیاده ای است که از شکل ارگانیک بافت تبعیت می کند که مشخصه اصلی آن کم عرض بودن و پیچ در پیچ بودن و نبود فضاهای مناسب پارکینگ، وجود کاربری‌های ناسازگار و نداشتن کف سازی‌های مناسب است.

منتهی شدن بیش از سی درصد از جابجایی های درون شهری به طرف بافت تاریخی باعث ازدحام و تراکم بیش از حد در بافت تاریخی گردیده است و این امر بر کیفیت زندگی ساکنین و شهروندان تاثیر منفی گذاشته است. کمبود فضاهای پیاده محور و فقدان فضاهای سبز و فضاهای باز شهری (پلازا) ارتباط و تعاملات اجتماعی ساکنین را مختل کرده است. مهاجرت ساکنین اصلی بافت قدیمی تبریز به منطقه ولیعصر و شاه گولو (مناطق مرفه‌نشین) باعث اشغال و جایگزینی ساکنین غیربومی بافت شده است که این امر بر کاهش حس تعلق در بافت تاریخی تبریز منجر گردیده است. چرا که گذر زمان بیشترین تأثیر را در حس تعلق به مکان دارد. پس از آن خوانایی و دسترسی، غنای بصری، مبلمان و تجهیزات، مولفه‌های احساسی، کیفیت فضایی، تعاملات اجتماعی، زیبایی و نمادها و هویت نیز در ارتقای تعلق مکانی موثر هستند. بررسی و آشکارسازی مولفه‌های افزایش زیست‌پذیری در بافت تاریخی تبریز در راستای

برنامه‌ریزی راهبردی موضوعی و موضعی، می‌تواند به اصالت‌بخشی بافت تاریخی آن منجر شود و سبب برگشت ساکنین اصلی به این بافت‌ها گردد.

هدف این مطالعه، ارزیابی مولفه‌های زیست‌پذیری در بافت‌های تاریخی کلانشهرها و تدوین الگو و مضامین پایه‌ای جهت ارائه راهکار مشخص برای وضعیت موجود می‌باشد. بر این اساس سعی بر آن است که به سوال اساسی؛ یعنی میزان زیست‌پذیری در بافت تاریخی شهر تبریز در چه وضعیتی قرار دارد؟ پاسخ داده شود.

۲. بررسی پیشینه

۱-۲. پیشینه داخلی

شماعی و همکاران (۱۳۹۵) در مطالعه‌ای به تحلیل زیست‌پذیری بافت‌های فرسوده شهری (مطالعه موردی: بافت فرسوده شهر زنجان) پرداخته‌اند. مطابق نتایج تحلیل عاملی، زیرشاخص‌های مدیریتی ($Ex = 982/0$) سهم بیشتری در تأثیرگذاری بر میزان زیست‌پذیری بافت فرسوده شهر زنجان دارد. همچنین نتایج تحلیل رگرسیونی زیست‌پذیری بافت فرسوده شهر زنجان نشان می‌دهد در میان عوامل، زیست‌پذیری بافت فرسوده شهر زنجان، بیشترین مقدار همبستگی را با شاخص اجتماعی ($R^2 = 0/645$) دارد و به تحولات و توسعه مناسبات اجتماعی بسیار وابسته است؛ چنانکه تحلیل مسیر نیز نشانگر آن است که شاخص اجتماعی ($\beta = 622/0$) در میان سایر عوامل، به‌طور مستقیم بیشترین اثر را بر زیست‌پذیری داشته است.

سلیمانخانی (۱۳۹۹)، در پژوهشی به معرفی شاخص‌های زیست‌پذیری با تأکید بر دیدگاه صاحب نظران پرداخته است. شهرها امروزه به عنوان بستر اصلی کار و زندگی تبدیل به بخش اصلی تمدن بشری شده‌اند، به طوری که بیش از نیمی از جمعیت جهان در شهرها زندگی می‌کنند. از این رو، توجه به کیفیت زندگی، شرایط، امکانات و نیازهای ساکنان شهرها، موضوعی حیاتی است. با توجه به معضلات متعدد زندگی شهری، رویکردهای مختلفی

برای ارتقاء و بهبود آن پیشنهاد شده است که زیست پذیری شهری یکی از مهم ترین آن ها است. رویکرد زیست پذیری در بیشتر کشورهای توسعه یافته به عنوان راهنمایی برای تحقق پایداری در سیاستگذاری و برنامه ریزی شهری مورد توجه قرار گرفته است. از این رو، پژوهش مروری حاضر با روش توصیفی و با گردآوری پژوهش های پیشین به معرفی شاخص های زیست پذیری با تأکید بر دیدگاه صاحب نظران می پردازد و در انتها ۵ بعد، ۱۳ شاخص و ۴۹ سنجه را بر اساس دیدگاه صاحب نظران به عنوان فاکتورهای زیست پذیری شهری معرفی می کند.

علوی زاده و همکاران (۱۳۹۹)، در پژوهشی به ارزیابی زیست پذیری شهرهای کوچک از دیدگاه شهروندان مطالعه موردی شهر کاشمر پرداخته است. با وقوع رشد سریع شهرنشینی و افزایش مشکلات ناشی از آن، ضرورت تلاشی همه جانبه برای نجات شهر و سالم سازی آن بیش از پیش احساس می شود. در پاسخ به بحران های موجود در شهرها، نظریه ها و رویکردهای مختلفی برای خروج از این مشکلات مطرح شده که یکی از این نظریه ها رویکرد شهر زیست پذیر است. هدف از پژوهش حاضر بررسی و ارزیابی زیست پذیری شهر کاشمر از دیدگاه شهروندان است. روش تحقیق، توصیفی- تحلیلی و شیوه گردآوری داده ها، کتابخانه ای و پیمایشی می باشد. جامعه آماری تحقیق را شهروندان شهر کاشمر تشکیل می دهند و بر مبنای روش کوکران، ۳۸۴ نفر به عنوان نمونه انتخاب شده اند. روایی پرسشنامه تحقیق، بر مبنای نظر اساتید و کارشناسان حوزه مدیریت شهری بررسی و پایایی آن با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ در حد مطلوب (۰/۸۳۱) تشخیص داده شد. نتایج پژوهش بیانگر آن است که رابطه معناداری بین ویژگی های فردی (سن و جنس) و شاخص های زیست پذیری در این شهر وجود ندارد ولی ارتباط بین شاخص های زیست پذیری با سه متغیر دیگر (تحصیلات، شغل و وضعیت سکونت) در حد معنی دار است. مقایسه میانگین رتبه ها با استفاده از آزمون فریدمن نشان می دهد که بالاترین میانگین رتبه، به بعد اقتصادی اختصاص دارد و بدین معناست که شهر کاشمر در بعد اقتصادی از زیست پذیری بالاتری نسبت به سایر ابعاد اجتماعی و زیست محیطی برخوردار است. جهت رتبه بندی متغیرها در هریک از ابعاد، متغیر فرصت های شغلی موجود در بعد اقتصادی، متغیرهای حس هویت و تعلق مکانی در بعد اجتماعی و متغیر رضایتمندی از فضاهای عمومی در بعد زیست محیطی، بالاترین میانگین رتبه را به خود اختصاص داده اند.

شمالی و همکاران (۱۴۰۰)، در مطالعه‌ای تحت عنوان تحلیل فضایی الگوی زیست‌پذیری کلان‌شهر تبریز به ارزیابی وضعیت زیست‌پذیری در مناطق کلان‌شهر تبریز پرداخته‌اند. مطابق با تحلیل‌های انجام‌گرفته شاخص نهایی زیست‌پذیری کلان‌شهر تبریز بالاتر از میانگین متوسط است. بر این مبنا، منطقه ۵ کلان‌شهر تبریز با شاخص $9146/0$ در متریک LPI مساحت $10/78$ هکتار از کل مساحت منطقه و منطقه ۸ با شاخص $0/2419$ در متریک PD و مساحت $54/90$ هکتار بالاترین و پایین‌ترین مناطق زیست‌پذیر بوده‌اند. نتایج نشان می‌دهد که بین شاخص زیست‌پذیری با نوع متریک همبستگی بالایی وجود دارد و در متریک LPI میزان دقت الگو بالاتر است

داودی و همکاران (۱۴۰۰) در پژوهشی به بررسی سازوکارهای مداخله‌شهرداری در زیست‌پذیری شهرها (مطالعه موردی: شهر اهواز) پرداخته است. نتایج داده‌های کیفی پژوهش نشان داد که تعداد ۶ مضمون فراگیر (محیط شهری، تاریخ شهری مدیریت شهری، اجتماع شهری، خدمات وزیر ساخت‌های شهری و اقتصاد شهری) شناسایی شد. همچنین ۱۳ مضمون سازمان‌دهنده (آلودگی، فضاهای عمومی، چشم‌انداز تاریخی، اعتماد، مشارکت و رضایت، حس تعلق و هویت به مکان، ارتباط و تعامل با مردم، امنیت، مسکن، آموزش، درمان و بهداشت، اوقات فراغت، حمل و نقل و دسترسی) شناسایی شد و مضامین پایه تعداد ۱۳۹ شناسایی شد.

دولتشاه و همکاران (۱۴۰۰) در پژوهشی به تحلیلی بر شاخص‌های زیست‌پذیری با رویکرد حق به شهر (مطالعه موردی: بندرماهشهر) پرداخته است. در این مطالعه، مولفه‌های زیست‌پذیری به عنوان معیار حق بر شهر تلقی شده است. برای ارزیابی زیست‌پذیری ۳۲ محله با استفاده از روش‌های کمی و مکانی مورد تجزیه و تحلیل و ارزیابی قرار گرفته‌اند. یافته‌ها همچنین بیانگر این است که در محله‌های ۲، ۲۹، ۳۵ که تراکم جمعیت پایین‌تر و امکانات بهتری دارند درجه رضایت از حق به شهر نیز بالاتر اظهار شده و برعکس در محله‌های ۸، ۱۰، ۱۷، ۲۴ و ۲۵ که تراکم جمعیت بیشتر و شرایط نامطلوب‌تری دارند نارضایتی بیشتری از جانب پاسخگویان اظهار شده است. می‌توان نتیجه‌گیری نمود که نابرابری فضایی بندرماهشهر می‌تواند از یک طرف به دلیل حضور ساکنان غیربومی شاغل در صنایع این شهر و از طرف دیگر به دلیل غلبه دیدگاه نئولیبرال در بین مدیران شهری و استانی در تصمیم‌گیری‌های راهبردی و اجرای برنامه‌های توسعه شهری باشد. بنابراین، توجه به رویکرد حق به شهر در

برنامه‌ریزی‌های توسعه اجتماعی، اقتصادی و کالبدی این شهر براساس دیدگاه سیاست‌گذاری حق‌محور می‌تواند نقشی کلیدی در کاهش نابرابری‌ها و بهبود کیفیت زندگی شهروندان داشته‌باشد. همچنین تامین شاخص‌های زیست‌پذیری با رویکرد حق به شهر می‌تواند نقشی کلیدی در رفع بسیاری از معضلات شهری ایفا نموده و رضایت شهروندان را به‌همراه داشته‌باشد.

حجاریان (۱۴۰۴) در مقاله‌ای به تحلیل رابطه فضایی شاخص‌های شهر هوشمند و زیست‌پذیری شهرها در محلات شهر اصفهان پرداخته است. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد شاخص‌های اجتماعی و اقتصادی تاثیر زیادی در ارتقای زیست‌پذیری شهرها دارند. همچنین شاخص کالبدی نیز در وضعیت زیست‌پذیری تاثیر دارد. این مطالعه نشان می‌دهد وضعیت شاخص‌های شهر هوشمند در اصفهان در شرایط نامطلوبی قرار داشته و محلات حاشیه‌ای شهر در وضعیت ضعیف‌تری قرار دارند. همچنین شاخص‌های زیست‌پذیری در شهر اصفهان از وضعیت مطلوبی برخوردار نیستند؛ به‌طوری‌که اکثر محلات دارای میانگین امتیازی پایین‌تر از ۳ هستند. همچنین نتایج تحلیل فضایی مدل GWR نشان داد که بر اساس آماره R^2 رابطه متغیر مستقل (هوشمندسازی شهر) با متغیر وابسته (زیست‌پذیری شهری) در ۲ شاخص اقتصادی، اجتماعی به ترتیب ۷۶٪ و ۶۷٪ است و شاخص‌های هوشمندسازی می‌توانند تأثیرگذاری بالایی بر زیست‌پذیری محلات شهر اصفهان مخصوصاً در مناطق شرقی، جنوبی و جنوب غربی شهر داشته باشند.

۲-۲. پیشینه خارجی

تریجا^۱ و همکاران (۲۰۲۰) در پژوهشی به قابلیت زندگی شهرهای تاریخی: وضعیت فعلی و چشم انداز سکونت پرداخته اند. این مقاله نتایج یک مطالعه موردی از مرکز تاریخی ریگا (HCR) را ارائه می‌دهد و با هدف شناسایی مشکلات مربوط به پدیده معروف "از دست دادن قابلیت زندگی" در مرکز تاریخی شهر، اما هنوز کمتر مورد بررسی قرار گرفته است. بسیاری از بناهای تاریخی بلااستفاده یا کمتر اشغال شده در معرض خطر حفاظت یا استفاده قرار ندارند. اگرچه سازوکارهای جذب ارزش میراث معماری در HCR و PZ آن وجود دارد، اما به دلیل کمبود بودجه

¹ - Treijja

(به عنوان مثال کمبود بودجه دولت برای مرمت بناهای تاریخی و اجرای آهسته سیاست مسکن) به طور کامل اجرا نمی شود. تأمین بودجه حفاظت از میراث فرهنگی تابع سایر اولویت های ملی مانند حفظ ثبات مالی کشور است. علاوه بر این ، به نظر می رسد سیاست مسکن ، ایجاد تخفیف های مالیاتی برای صاحبان آثار فرهنگی و ارتقاء بازارهای مسکونی محلی در اولویت دوم قرار گیرد. تمایلات توسعه - روند نوسازی بناهای تاریخی با هدف تبدیل آنها به استانداردی بالاتر از ساختمانها و همچنین ساخت ساختمانهای جدید برای بازار مسکونی منحصر به فرد - مظاهری از فرایند تصدیع است.

امیت (۲۰۲۰) در پژوهشی به کشف زیست‌پذیری در عصر شهرهای هوشمند: مطالعه موردی بوپال هند پرداخته است. هدف اصلی این مطالعه ارزیابی وضعیت زندگی در شهر بوپال بر اساس سه جنبه حمل و نقل هوشمند، تأثیر زندگی هوشمند بر شهر و سوم) حاکمیت خوب از جمله مدیریت الکترونیکی و مشارکت شهروندان می‌باشد. هدف اصلی این تحقیق ارزیابی وضعیت زندگی در شهر بوپال بر اساس سه جنبه زیر است: ۱) حمل و نقل هوشمند، ۲) تأثیر زندگی هوشمند بر شهر ، و سوم) حاکمیت خوب از جمله مدیریت الکترونیکی و مشارکت شهروندان. همچنین تلاش شده است برای ارزیابی نمره زیست پذیری در بخش پویایی و درک شیوه های هوشمند با فناوری دیجیتالی برای کنترل شهرهای پرجمعیت انتخاب شده و همچنین بررسی رابطه بین مشخصات اقتصادی - اجتماعی بخش های اداری و استفاده کلی از برنامه های حاکمیت دیجیتال در شهر بوپال پژوهش حاضر سرنخ های بسیاری را در اختیار سیاستگذاران می گذارد تا شرایط زیست پذیری و درک کاربران از ارتقاء حمل و نقل هوشمند و حکمرانی را درک کنند و این امر می تواند به بازنگری در ابتکارات شهر هوشمند بوپال بپردازد.

لورو و همکاران (۲۰۲۱) در پژوهشی به بررسی جوامع قابل زندگی به کلان شهرهای قابل زندگی: چالش های تحرک شهری در منطقه شهری لیسبون (پرتغال) پرداخته اند. جابجایی شهری نقش مهمی در رسیدگی به

² - Amit

³ - Louro

زندگی شهری دارد. نتایج پنج مولفه اصلی مربوط به رفت و آمد در سطح محلی و بین شهری را شامل می‌شود، از جمله استفاده از اتومبیل و تأثیرات اجتماعی و محیطی، و آنها ۱۸ شهرداری LMA را در هشت گروه سازماندهی کردند، و لیسبون، پایتخت، را از بقیه جدا کردند. شناسایی مناطق حساس و مشکلات مربوطه بر اساس اصول زیست پذیری شهری برای برنامه ریزی شهری موثر از جوامع قابل سکونت تا کلان شهرهای قابل زندگی اساسی است. نتایج پنج مولفه اصلی مربوط به رفت و آمد در سطح محلی و بین شهری را شامل می‌شود، از جمله استفاده از اتومبیل و تأثیرات اجتماعی و محیطی، و آنها ۱۸ شهرداری LMA را در هشت گروه سازماندهی کردند.

موراتیدیس و آلیو^۴ (۲۰۲۵) به در مقاله‌ای به ارزیابی ارتباط بین رضایتمندی و نشاط ساکنین با سطح زیست-پذیری و همچنین نقش سرزندگی شهری در ارتقای زیست‌پذیری شهری پرداخته‌اند. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که سه ویژگی محیط ساخته شده - نزدیکی به مرکز اصلی شهر، تراکم جمعیت بالاتر و دسترسی به امکانات رفاهی مانند مغازه‌ها، کافه‌ها و رستوران‌ها - در افزایش زیست‌پذیری شهری نقش دارند.

۳. مبانی نظری

۳-۱. تاریخچه شکل‌گیری زیست‌پذیری شهری

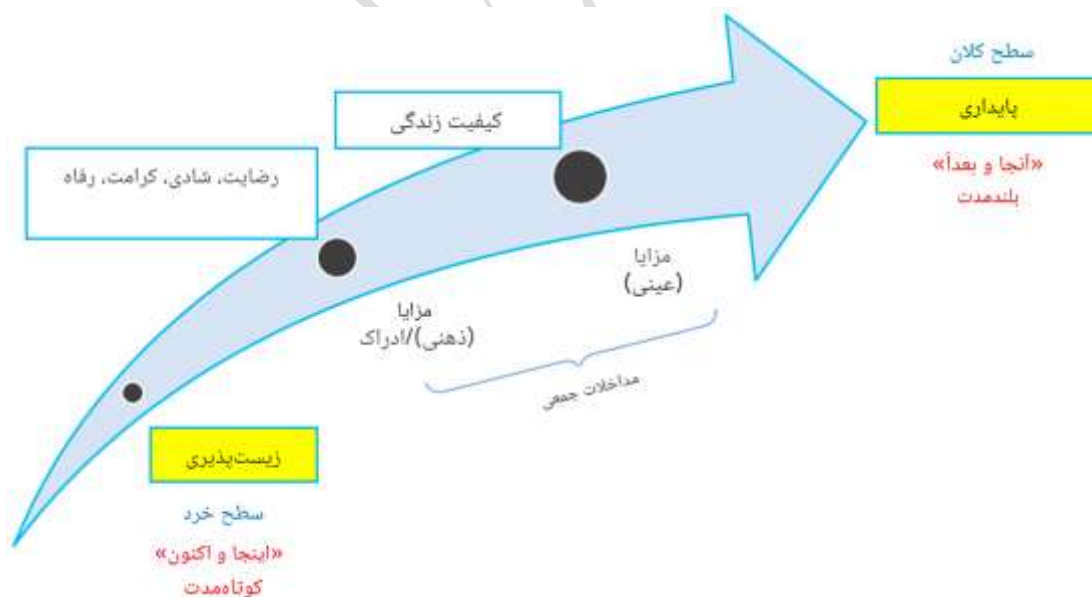
زیست‌پذیری یکی از بزرگترین ایده‌های برنامه‌ریزی شهری دوران معاصر برای رفع مشکلات بافت‌های قدیمی و تاریخی است. به طوری که امروزه ایجاد زیست‌پذیری در میان شهرهای جهان سوم (شماعی و همکاران، ۱۳۹۵: ۸۴) و برنامه ریزی شهری به یک مسئله نگران‌کننده‌ای تبدیل شده است (Teo, ۲۰۱۴: ۹۱۶). ایجاد یک شهر زیست‌پذیر تعهد بزرگ و پیچیده است که لازمه آن این است که برنامه ریزان شهری، ساکنان شهر را به لحاظ شاخصه‌های زیست‌پذیری حمایت کنند (Teng Chey, ۲۰۱۲). مفهوم

^۴ 7. Mouratidis & Delclòs-Alió - 4

زیست‌پذیری از دهه ۱۹۸۰ توجه جهانی را به خود جلب کرده است (Wei et al., ۲۰۱۸: ۱). نظریه زیست‌پذیری برای نخستین بار بر مبنای کار آبراهام مازلو (۱۹۷۰)، بر روی نیازهای انسانی شکل گرفت. در نظریه زیست‌پذیری، نیازهای بشری به پنج دسته لایه بندی شده است که به ترتیب عبارتند از: نیازهای زیستی، نیازهای امنیتی، نیازهای اجتماعی، احترام و خودشکوفایی، به طوری که سه لایه پایینی، لایه رفاه کمبودها هستند، لایه چهارم و پنجم، قشر نیازهای پیشرفته هستند (Yassin, ۲۰۱۹: ۲۵۲). لاندردی (۲۰۰۰) زیست‌پذیری را خوداکتفایی بلندمدت، پایداری، سازگاری، انطباق‌پذیری و خودترمیمی یک مکان می‌داند. زیست‌پذیری در معنای اصلی و کلی خود به مفهوم دستیابی به قابلیت زندگی است و درواقع همان دستیابی به کیفیت برنامه ریزی شهری خوب یا مکان پایدار است (Allison: ۲۰۱۲: ۱۷). مفهوم زیست‌پذیری به طور خیلی واضح به مفهوم پایداری نیز نزدیک می‌باشد؛ زیرا زیست‌پذیری به قابلیت‌های یک مکان یا یک جامعه در پاسخگویی به نیازهای شهروندان فعلی خود بدون به خطر انداختن نیازهای نسلهای آیندگان اشاره می‌کند (Stein, ۲۰۰۲: ۱۲). واضح است که کاربرد واژه زیست‌پذیری، در هر جامعه ای نیاز به تطبیق با نیازهای گوناگون محلی و شرایط موجود و آینده آن جامعه دارد (Heylen, ۲۰۰۶: ۵). زیست‌پذیری رهیافت جامع است (Jomehpour, ۲۰۱۵: ۸۸)؛ چراکه نشان از اهمیت بهزیستی جامعه (Tilaki et al, ۲۰۱۴: ۱۲۴) و توسعه انسانی دارد (Wyatt, ۲۰۰۹, ۴۳). کندی و بای معتقدند که مفهوم زیست‌پذیری با عبارت‌هایی نظری رفاه جامعه تعریف می‌شود و معرف ویژگی‌هایی است که یک مکان را به جایی تبدیل می‌کند که همواره مردم، تمایل دارند در آن زندگی کنند (Kennedy & Buys, ۲۰۰۱). بدین ترتیب می‌توان واژه زیست‌پذیری را مترادف با مفهوم شرایط زندگی تفسیر کرد که می‌کوشد شرایط و قابلیت‌های زیستی موجود در یک مکان را تبیین نماید. بنابراین آنچه مشخص و مبرهن است، این است که زیست‌پذیری مفهومی پیچیده و چند بعدی است (Knox, ۲۰۱۱).

زیست‌پذیری که مفهوم تحت بحث و بررسی این پژوهش است، اساساً از اواخر قرن بیستم مورد توجه قرار گرفته است (Appleyard & Jacobs, 1987: 112). زیرا فضاهای شهری دچار مسائلی چون کیفیت پایین

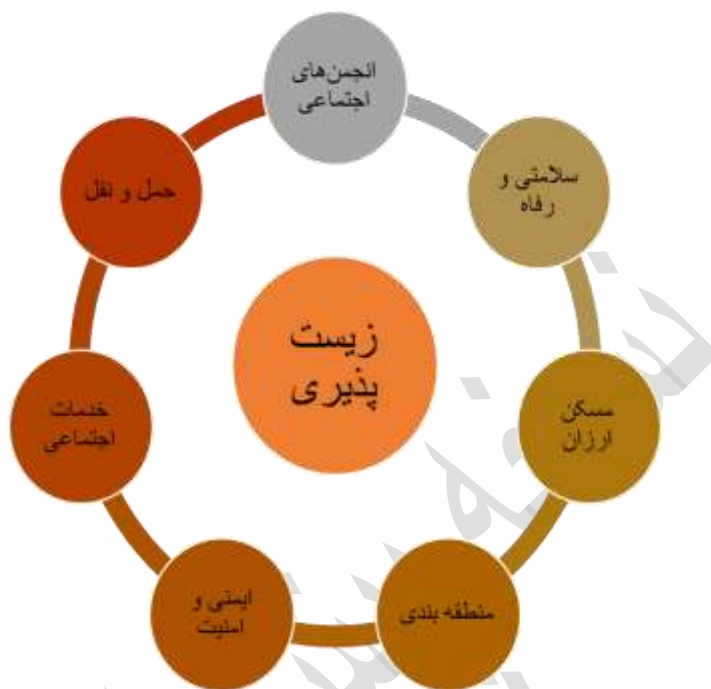
محیط، آلودگی صوتی و هوا و... شده بودند. انتقادات وارده از سوی محققان شهری و اجتماعات انسانی، جین جاکوبز و اپلیارد (۱۹۸۷) را بر آن داشت تا بر مفهوم زیست پذیری به عنوان یکی از رویکردهای دستیابی به محیط شهری قابل زیست و باکیفیت تأکید کنند. هدف اصلی آنها بهبود کیفیت فضاهای شهری با مقیاس انسانی در شهرهای مدرن بود. از آن زمان تاکنون، مو گسترده شهرنشینی و مشکلات آن همواره به طور فزاینده ای بر اهمیت زیست پذیری افزوده و چشم پوشی از آن را دشوار و غیرممکن کرده است. چنانکه همایش‌های سالانه ای با محوریت این موضوع، از دهه ۱۹۷۰ تاکنون برگزار شده است و سازمان‌هایی نیز این مضمون را از طریق برنامه ریزی‌های محلی و ایالتی خود ترویج داده اند. توسعه شهرهایی با قابلیت پیاده روی، توسعه کاربری‌های مختلط و چندگانه و ایجاد دامنه متنوعی از تسهیلات عمومی شهری، برای زیست پذیر و لذت بخش تر کردن محیط‌های شهری، از موضوعات اصلی این جنبش بوده است. طرفداران زیست پذیری، در کار خود از نوشته‌های صاحب‌نظران شهری و انسان گرای قدیمی‌تر قرن بیستم، مانند لوئی مامفورد، ویلیام اچ ویت و برنارد رودوفسکی الهام گرفته اند (ویلر، ۱۳۹۳: ۲۵).



شکل ۱. زیست‌پذیری به عنوان یک یخش اساسی توسعه پایدار (Jodder, 2025; 1)

۲-۳. ویژگی‌ها و معیارهای شهرهای زیست‌پذیر

لنارد، شهرهای زیست‌پذیر را مکان‌هایی برای زندگی اجتماعی و ارتباط و گفتگو معرفی می‌کند. در نظر او این شهرها به خلق معماری و منظر خیابان و طراحی فضاهای عمومی توجه دارند و این موضوع حضور ساکنان شهر را در قلمروی عمومی و در قلب شهر میسر می‌کند. چنین شهرهایی متعهد به کاهش ترافیک و آلودگی و به کارگیری سازوکارهای ضروری آن هستند (بندرآباد، ۱۳۹۲: ۵۲). زیست‌پذیری به سه بعد وابسته به هم، یعنی اقتصاد، اجتماع و محیط زیست تقسیم می‌شود که هدف آنها بهره‌وری اقتصادی، عدالت اجتماعی، حفاظت محیطی و غیره است. شاخصه‌های زیست‌پذیری براساس مطالعات عبارتند از: آموزش و کیفیت آن، بهداشت و سلامت، مسکن مطلوب و متنوع، اقتصاد و اشتغال، امنیت، زیرساخت‌های شهری، دسترسی به نیازهای روزمره، حمل و نقل متنوع و مطلوب، کاربری‌های مختلط، عوامل فرهنگی و تاریخی، تراکم مردم و ساختمان‌ها، تنوع و خلاقیت، فضای سبز و پارک، پیاده‌محوری، پاکیزگی، کیفیت هوا و آلودگی، تفریح و فراغت، چشم اندازهای زیبا، تعامل اجتماعی و کرامت و هویت و حس تعلق به مکان (خزاعی نژاد، ۱۳۹۴: ۱۸)



شکل ۲. ابعاد زیست‌پذیری شهری (حیدری و همکاران، ۱۳۹۳: ۹)

ایجاد یک شهر زیست‌پذیر یک تعهد بزرگ و پیچیده است و برنامه ریزان شهری نیاز دارند رفاه، امنیت و آسایش ساکنان شهری را با ایجاد مکان مطلوب مورد توجه قرار دهند.

معیارهای زیست‌پذیری در بافت‌های تاریخی متنوع و گوناگون اند. چارلز لاندري ۹ معیار (تراکم مفید افراد، تنوع، دسترسی، ایمنی و امنیت، هویت و تمایز، خلاقیت، ارتباط و تشریک مساعی، ظرفیت سازمانی و رقابت) را از جمله معیارهای زیست‌پذیری شهرها می‌داند (داودی و همکاران، ۱۴۰۰: ۶۴۸). زیست‌پذیری از درهم تنیدگی ابعاد مختلف تشکیل می‌شود. معیارهایی چون انجمن‌های اجتماعی، سلامتی و رفاه، مسکن، منطقه بندی، ایمنی و امنیت، خدمات اجتماعی و حمل و نقل ابعاد زیست‌پذیری را تشکیل می‌دهند. به اعتقاد ویلر زیست‌پذیری، در برگیرنده موضوعاتی نظیر کیفیت محیطی، ایمنی، استطاعت‌پذیری، خوشایند بودن، آسایش و وجود امکانات محلی مانند پارک، فضای باز، پیاده‌رو، رستوران و مغازه‌هایی که به افراد محله خدمات

رسانی کنند، می‌باشد. از دیدگاه وی، وجود چنین شرایطی به ایجاد محیط‌های دلپذیر برای زندگی در محله‌های کمک می‌نمایند و در مقابل، فقدان این شرایط زندگی را دشوارتر می‌کند (Wheeler, ۲۰۰۱).

۳-۳. عوامل تاثیر گذار بر زیست پذیری شهری

عوامل متعددی در زیست پذیری یک مکان تاثیر دارند که از جمله مهمترین آنها می‌توان به امنیت اشاره کرد یکی از مهم ترین ویژگی‌های بافت‌های تاریخی که میزان زیست پذیری و حضورپذیری آنها را تحت تاثیر داده است، بحث امنیت در این بافتهاست. بافت‌های تاریخی اغلب با توجه به دگردیسی‌هایی که در ابعاد اجتماعی و کالبدی متحمل شده اند، با فضاهایی خالی از جمعیت اصیل و فقدان نظارت مواجه هستند که همین امر میزان امنیت در این بافت را تحت تاثیر قرار داده است. امنیت مهمترین نیاز انسان از نظر روحی امنیت است که به عنوان مهمترین هدف زندگی و جوهر سلامت روانی فرد تلقی می‌شود (نوریان و همکاران، ۱۳۹۹: ۲۸۳).

عوامل مؤثر در زیست پذیری عبارتند از: سرمایه گذاری در حمل و نقل عمومی، بهبود امنیت حمل و نقل، توسعه سلامت از طریق فراهم آوردن شرایط حرکت پیاده و دوچرخه، حفاظت از محیط زیست، حفاظت از موجودی‌های تاریخی و فرهنگی (Mousavi Noor 2016: 234). زیست پذیری مشتمل بر امنیت و بهداشت، شرایط محیط محلی (پاکیزگی، سروصدا، گردوغبار، کیفیت هوا، کیفیت آب، کیفیت روابط اجتماعی، فرصت‌های تفریح و سرگرمی، زیبایی شناسی، وجود منابع فرهنگی و محیطی منحصر به فرد است (نوریان و همکاران، ۱۳۹۹: ۲۸۲).



شکل ۳. مهم ترین عناصر زیست پذیری در نواحی شهری (Wheeler, 2001: 11)

۳-۴. دیدگاه‌ها و رویکردهای تاثیرگذار بر زیست‌پذیری شهری

مطالعه و تحلیل تعاریف ارائه شده در زمینه زیست‌پذیری نشان می‌دهد که این مفهوم با برخی مفاهیم و رویکردهایی همچون پایداری، روستا شهر، کیفیت زندگی، رشد هوشمند و نوشهرگرایی همپوشانی دارد، زیرا جملگی به عنوان پاسخ‌هایی انتقادی به سیاست‌های شهری نامطلوب و اثرات جانبی منفی آن مثل: توسعه پراکنده، ازدحام، آلودگی، معضل بزرگراه‌ها، مسکن عمومی ضعیف، طراحی‌های نابجا و... توسعه یافته اند و جنبه‌های مشترکی با زیست‌پذیری دارند. در ادامه به چند مورد از این مفاهیم اشاره می‌شود

۳-۴-۱. توسعه پایدار و پایداری

امروزه شهرها با چالش‌های بسیاری در زمینه اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و زیست‌محیطی مواجه شده اند که به تبع آن زیست‌پذیری در شهرها را به شدت کاهش می‌دهد. مفاهیم زیست‌پذیری و کیفیت زندگی شهری که واحد اساسی توسعه پایدار شهری هستند؛ در میان اولویت در برنامه ریزی و برنامه‌های سیاسی مهم ترین عوامل رقابت بین شهرها به نظر می‌رسند. با این وجود زیست‌پذیری یک اصل مهم در پایداری شهری محسوب می‌شود. توسعه روزافزون جمعیت شهری و جایگزینی رویکردهای کیفی به جای استانداردهای کمی باعث طرح موضوعاتی نظیر کیفیت زندگی شهری و زیست‌پذیری شهری شده است که در مقیاسها، قلمروها و ابعاد مختلف قابل بررسی است (عبدالهی و همکاران، ۱۳۹۹: ۴۳).

زیست‌پذیری یکی از ویژگی‌های پایداری شهری است. در واقع مشکلات ناشی از رشد جمعیت و مهاجرت، ظرفیت محدود تامین اشتغال، مسکن، زیرساخت‌ها و ارائه خدمات شهری، محدودیت توسعه فیزیکی، وجود بافت‌های فرسوده و حاشیه نشینی، عدم تعادل در

توزیع خدمات در سطح مناطق و محلات، استقرار کاربری‌های ناسازگار عواملی هستند که می‌توانند زیست پذیری و پایداری را در شهر تحت تاثیر قرار داده و کیفیت زندگی شهروندان را تنزل دهند (زیاری و همکاران، ۱۳۹۷: ۲). این مسائل می‌تواند در آینده حتی زیستن در شهرها را بسیار دشوار کند.

پایداری و زیست پذیری، وابستگی متقابل میان ابعاد اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی را به رسمیت شناخته اند (Knox, 2011).

۲-۳-۴. کیفیت زندگی

میزان زیست‌پذیری یک شهر با نحوه و میزان مشارکت ساکنان آن شهر در تصمیم‌گیری برای برآوردن نیازهای خود تعیین می‌شود. زیست‌پذیری به عنوان کیفیت زندگی نجر به شده توسط ساکنان یک شهر یا یک منطقه تعریف می‌شود (رخشانی نسب و نیری، ۱۳۹۷: ۵۶). کیفیت زندگی مفهومی چندوجهی، نسبی و متأثر از زمان و مکان و ارزشهای فردی و اجتماعی است که ابعاد عینی و ذهنی را مدنظر قرار می‌دهد (رضوانی و منصوریان، ۱۳۸۷: ۴). کیفیت زندگی موضوعی ذهنی است که با رفاه کلی و عمومی افراد در ارتباط است و زیست‌پذیری شرایط عینی است که در آن ملزومات اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و زیست محیطی به منظور آسایش و رفاه درازمدت آحاد جامعه فراهم می‌گردد. بنابراین، این دو مفهوم در طول یکدیگر قرار دارند. به عبارت دیگر، کیفیت مطلوب زندگی تنها در سایه زیست‌پذیری در یک مکان محقق می‌شود (عیسی‌لو و همکاران، ۱۳۹۳: ۱۱).

۳-۳-۴. رشد هوشمند

رشد هوشمند که از تلاشها برای کنترل رشد بی‌رویه شهری ریشه می‌گرفت، بر ترویج توسعه شهری فشرده‌تر و از نظر اقتصادی کارآمدتر (با کاهش هزینه‌های زیرساخت و هدایت تسهیلات دولتی به سمت توسعه مراکز شهری موجود (و نه حومه‌ها)، حفظ فضاهای عمومی، محدودکردن گسترش بیرونی شهرها، استفاده از فضاهای بدون استفاده داخل شهر و بازطراحی جوامع و محله‌ها تمرکز داشت. با وجود این، اگرچه میتوان گفت رشد هوشمند و زیست‌پذیری در بسیاری مفاهیم و اصول مورد تاکید با یکدیگر همپوشانی دارند، اما تمرکز گسترده رشد هوشمند بر مدیریت رشد شهر و بخش‌های داخلی و درونی شهر تا اندازه‌های این دو مفهوم را از یکدیگر متمایز می‌کند. از این رو، شاید بتوان گفت رشد هوشمند ابزاری برای تحقق زیست‌پذیری و توسعه جوامع پایدار است (محلوجی و همکاران، ۱۴۰۰: ۱۱-۱۰).

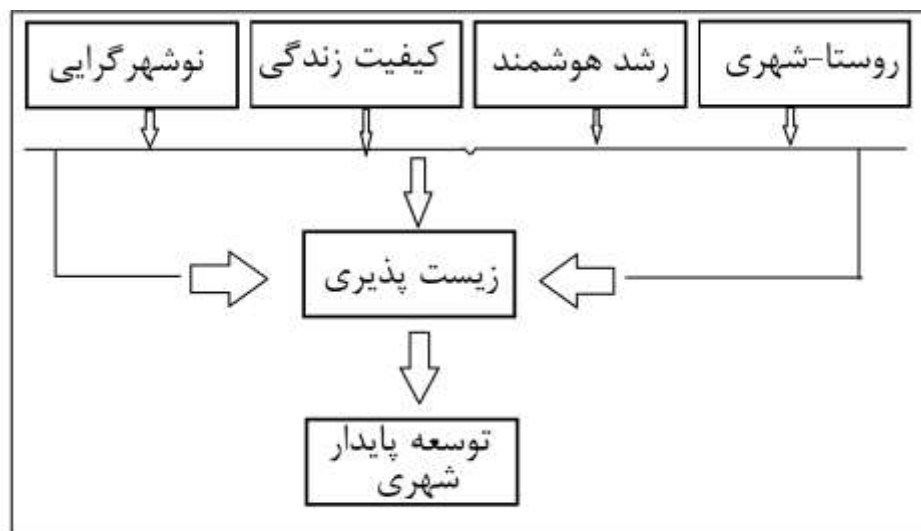
۴-۳-۴. روستا شهری

دیدگاه روستا شهری بر ویژگی‌های زندگی شهری سستی در روستاها و محدوده محلات متراکم و کاهش افت بخش مرکزی شهر متمرکز شده است. اصول این دیدگاه توسط تعدادی از طرفدارانش روشن شده و شامل محیط‌های قابل پیاده روی دوستانه، کاربری ترکیبی، معماری متنوع، امکان سکونت و کار در یک مکان، مکان‌های خرید، امکانات آموزشی و بهداشتی و درجه از خودکفایی محله ای است. همان گونه که ملاحظه می‌شود ویژگی‌های این دیدگاه در بسیاری از خصایص با طراحی شهری سستی مشترک است و می‌توان گفت اصول روستا شهری با اصول زیست‌پذیری موازی است که با تمرکز بر برنامه

ریزی محله ای و بهبود کیفیت زندگی شهری، نزدیکترین دیدگاه به زیست پذیری در برنامه ریزی شهری است (Larice, 2005: 71).

۴-۳-۵. نوشهرگرایی

بعد از نیمه ی دوم قرن بیستم، جنبش احیاء محلات تاریخی در دستور کار شهرسازان قرار گرفت. فعالیت های رشد درون زای شهری با پست مدرنیسم حالت عملی به خود گرفت. رویکرد شهرسازی جدید (New Urbanism) که در اواخر دهه ی ۱۹۸۰ توسط شهرسازانی همچون آندراس دوانی، پلتر زیبرک وارد برنامه ریزی شهری گردید، الگوی TND را برای ساماندهی محلات سنتی مطرح می کند. ترکیب کاربری ها، افزایش تراکم و فضاهای عمومی، رشد هوشمند شهر، از مهمترین ویژگی های این الگو است. مدل TND شهرسازی بعد از شهر نشینی را در ذهن تداعی می نماید (آذر و حسین زاده دلیر، ۱۳۸۷). این جنبش که در اوایل دهه ۱۹۹۰ ظهور یافت، واکنشی بود بر ضد فرم های توسعه شهری بی رویه و هرز روی حومه ای با چشم اندازهای بی هویت و غیرقابل پیاده روی، که تغییر و بهبود در طراحی را در سطوح مختلف به منظور ایجاد جوامع قابل پیاده روی و زیست پذیرتر خواستار می شد. در مجموع، دیدگاه های پایداری، روستا شهری، کیفیت زندگی، شهر هوشمند و نوشهرگرایی به طور آشکارا بر مسائل زیست پذیری تمرکز دارند. به عبارت دیگر، بر استراتژی های مختلف توسعه شهری که برخی از آنها مستقیماً با مفاهیم زیست پذیری مرتبط است، تأکید می کنند. از طرفی مفهوم زیست پذیری با توجه به اینکه دارای نقاط اشتراک با مفاهیمی مانند پایداری و کیفیت زندگی دارد؛ لذا دارای این قابلیت است که از رویکردهای متفاوت و متنوعی بدان نگرست و آن را مورد سنجش و ارزیابی قرار داد.



شکل ۴. مدل مفهومی پژوهش بر اساس میچارپوب نظری (نویسندگان، ۱۴۰۴)

۴. روش تحقیق

روش تحقیق حاضر، توصیفی-تحلیلی می‌باشد و رویکرد آن کیفی-کمی می‌باشد. به منظور جمع‌آوری داده‌ها، از روش‌های کتابخانه‌ای و میدانی استفاده شده است. جامعه آماری این پژوهش شامل دو گروه اصلی ساکنان بافت تاریخی تبریز و متخصصان، مدیران شهری و برنامه‌ریزان که در تصمیم‌گیری‌ها و سیاست‌گذاری‌های مرتبط هستند تقسیم‌بندی می‌شود. مطابق داده‌های مرکز آمار ایران (۱۳۹۵) و طرح تفصیلی تبریز (۱۳۹۳)؛ اگر جمعیت ساکنان بافت تاریخی تبریز را ۲۹۳۸۴ نفر در نظر گرفته شود (ساعتی و همکاران، ۱۳۹۵؛ مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵). و با خطای ۵٪ و سطح اطمینان ۹۵٪ نمونه‌گیری کرده، تعداد نمونه محاسبه شده ۳۸۱ نفر خواهد بود. از مجموع ۳۸۱ پاسخ‌دهنده، ۳۴۲ نفر در گروه شهروندان و ۳۸ نفر در گروه متخصصان قرار می‌گیرند. برای بررسی روایی صوری (Face Validity)، فرم اولیه پرسشنامه به صورت آزمایشی در میان ۲۰ نفر از جامعه هدف توزیع شد و نحوه درک و تفسیر سؤالات مورد بررسی

قرار گرفت. بررسی پایایی مقیاس‌ها از طریق آلفای کرونباخ نشان داد که تمامی خوشه‌های مفهومی از انسجام درونی قابل قبول برخوردارند. به‌ویژه، شاخص‌های «احساس امنیت» ($\alpha = 0.81$)، «دسترس‌ی به خدمات عمومی» ($\alpha = 0.76$) و «ادراک کیفیت کالبدی» ($\alpha = 0.84$) در محدوده مطلوب قرار دارند. این مقادیر نشان‌دهنده دقت ابزار سنجش در اندازه‌گیری ادراکات و تجربه‌های زیسته پاسخ‌دهندگان است و با یافته‌های مشابه در ادبیات بین‌المللی هم‌خوانی دارد.

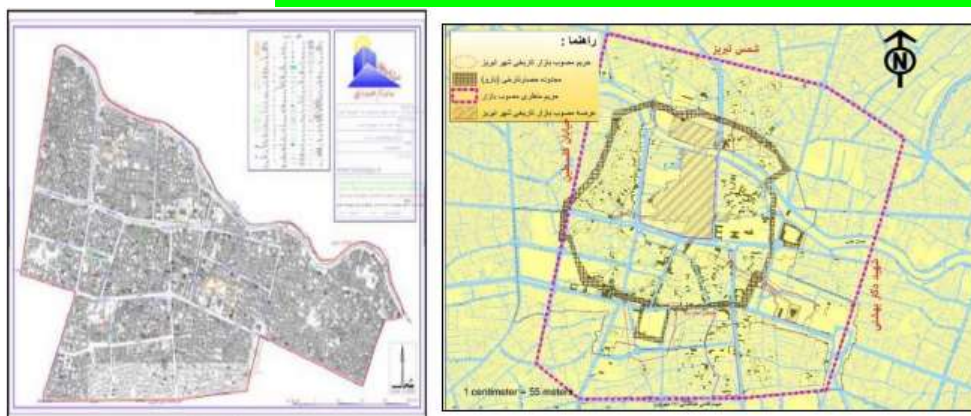
جدول ۱. نحوه توزیع نمونه‌ها جامعه آماری

توزیع پیشنهادی نمونه‌ها بین گروه‌ها			
دسته بندی	نوع جامعه آماری	تعداد نمونه	درصد
شهروندان	ساکنان منطقه	۲۲۸ نفر	۵۹٫۸۴٪
	کسبه	۷۶ نفر	۱۹٫۹۵٪
	گردشگران	۳۸ نفر	۹٫۹۷٪
متخصصان	کارشناسان و مسئولان شهری	۳۹ نفر	۱۰٫۲۴٪
	مجموع کل	۳۸۱	۱۰۰٪

۵. معرفی محدوده مورد مطالعه

بافت تاریخی کلانشهر تبریز با مساحت ۴۲۱ هکتار از شمال به خیابان شمس تبریزی، از سمت شرق به خیابان حافظ، از شمال شرقی به ششگلان و ثقه الا اسلام و از جنوب به خیابان ۱۷ شهریور جدید و از جنوب غربی به شریعتی و از جانب غرب به خیابان فلسطین محدود می‌شود، جمعیت بافت تاریخی کلانشهری تبریز بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۵ برابر ۲۹۳۸۴ هزار نفر می‌باشد. منطقه ۸ تبریز (منطقه تاریخی)، همچنین دارای تنوع عملکردی بالاست و در کنار کاربری‌های تاریخی، همچنان نقش اقتصادی

و خدماتی فعالی در شهر دارد. با این حال، این منطقه با چالش‌های متعددی نیز مواجه است؛ از جمله فرسودگی کالبدی، عدم کفایت زیرساخت‌های شهری، کاهش تعاملات اجتماعی در فضاها، عمومی و عدم تعادل در توزیع خدمات. در مجموع، منطقه ۸ تبریز قلب تاریخی، فرهنگی و اجتماعی این شهر به شمار می‌آید و حفاظت، بازآفرینی و توسعه پایدار آن، نقشی کلیدی در ارتقای کیفیت زندگی شهری، حفظ هویت فرهنگی و جذب گردشگر در مقیاس ملی و بین‌المللی دارد.



شکل ۵. محدوده بافت تاریخی شهر تبریز (یزدانی و ده‌زاده سیلابی، ۱۳۹۷ به نقل از مهندسین مشاور نقش محیط، ۱۳۹۷)

۶. یافته‌های پژوهش

با هدف شناسایی مؤلفه‌های مؤثر بر زیست‌پذیری از منظر ادراکات مردمی و متخصصین، داده‌های کمی بر اساس ۳۸۱ پرسش‌نامه تکمیل گردید و توسط گروه‌های مختلف جامعه آماری (ساکنان، کسبه، گردشگران، کارشناسان و مسئولان شهری) صورت گرفته است.

۶-۱. تحلیل واریانس و شکاف‌های ادراکی

نتایج آزمون واریانس یک‌طرفه نشان داد که در چندین شاخص کلیدی تفاوت‌های معنادار آماری بین ساکنین، کسبه و گردشگران وجود دارد:

• رضایت از خدمات شهری:

بر اساس مطالعات میدانی و نتایج اصل از تجزیه و تحلیل پرسشنامه‌ها، مشخص گردید که ساکنان بافت قدیم تبریز، کمترین میانگین رضایت را از سطح خدمات و امکانات بافت تاریخی دارند (2.41) در مقایسه با کسبه (2.89) و گردشگران (3.12)، اختلافی که در سطح ۹۹٪ معنادار بود. ($F = 5.82, p < 0.01$). با توجه به تراکم بیش از حد در مرکز شهر و ترافیک بیش از حد و آلودگی محیطی (هوایی و صوتی) و همچنین کمبود عملکردهای خدماتی از جمله فضای سبز، تفریحی، ورزشی، بهداشتی و... میزان رضایتمندی شهروندان ساکن در بافت تاریخی تبریز در سطح خیلی پایین‌تری قرار دارد و از نظر مولفه امکانات و خدمات شهری، وضعیت این منطقه خیلی آشفته است. ترافیک سرسام‌آور و عدم مکان‌یابی صحیح عبور خط مترو که با فاصله زیاد از بازار رد می‌شود، باعث عدم تامین رضایتمندی کسبه بازار شد است. اما گردشگران که فقط برای بازدید از آثار تاریخی و جاذبه‌های گردشگری وارد بافت قدیم می‌شوند، از خدمات ارائه شده برای آنها رضایت داشتند که این امر به دلیل عدم لمس مشکلات بصورت واقعی از جانب آنها می‌باشد.

• کارآمدی مدیریت شهری:

مدیریت شهری در ارتقای زیست‌پذیری شهری تاثیر زیادی دارد. بی‌تفاوتی مدیریت شهری تبریز در انتقال کاربری‌های سفرساز شهری به بیرون از بافت تاریخی و ادامه روند تخریب ابنیه باارزش تاریخی و عدم رعایت حریم آثار تاریخی از جمله ارک و مقبره الشعرا، عدم ساماندهی دستفروشان و خدمات دهی بسیار ضعیف حمل و نقل عمومی باعث شده که وضعیت شاخص مدیریت شهری از نظر متخصصین علوم شهری در سطح پایینی قرار بگیرد. بر این اساس، ارزیابی متخصصان به طور معناداری پایین‌تر از برداشت گردشگران و کسبه بود ($F = 7.11, p < 0.01$) که نشان‌دهنده دیدگاه انتقادی‌تر گروه‌های آگاه نسبت به عملکرد نهادی است.

• کیفیت کالبدی:

عدم مرمت خانه‌ها و ابنیه توسط مالکین (خواسته مالکان خانه‌های قدیمی و تاریخی میل به تخریب و بازسازی بنت دارند تا احیا و مرمت)، کیفیت پایین معابر و پیاده‌روها، آشفتگی منظر و سیمای شهری، همگی باعث افت شاخص کالبدی و فیزیکی در بافت تاریخی شهر تبریز شده است. تفاوت میانگین نمرات ساکنان و گردشگران در ادراک کیفیت کالبدی ($F = 4.97, p < 0.05$) تأیید می‌کند که تجربه روزمره ساکنان با مشکلات ساختاری و بصری بیشتری همراه است.

۶-۲. توصیف آماری مؤلفه‌های کلیدی زیست‌پذیری

در ادامه تحلیل فراوانی و میانگین‌های شاخص‌های زیست‌پذیری آورده می‌شود:

- کمبود فضاهای سبز و تفریحی: ۶۷٪ از پاسخ‌دهندگان این عامل را در اولویت اول نارضایتی قرار دادند. این مسئله با نتایج تحلیل فضایی دسترسی به کاربری‌های سبز که بخش‌های جنوبی و شرقی بافت را در کمبود شدید نشان داد، هم‌خوان است.

• فرسودگی کالبدی بناها و معابر: بیش از نیمی از ساکنان، این مؤلفه را به عنوان مهم ترین مشکل ذکر کردند که هم راستا با نتایج شاخص قابلیت پیاده روی و تراکم بافت فرسوده است.

• احساس ناامنی اجتماعی و فیزیکی: در میان کسبه و ساکنان، سطح ادراک ناامنی بالاتر از ۴۰٪ ثبت شد؛ این موضوع در تحلیل کیفی نیز به عنوان مانع تعامل اجتماعی شناسایی شد.

• نارضایتی از مدیریت شهری: با ۶۰ مورد ذکر مستقیم، این مؤلفه در تمامی گروه‌ها تکرار شد و ضعف عملکرد نهادهای میان بخشی را تقویت می کند.

۳-۶. تفسیر نتایج میانگین مؤلفه‌های زیست پذیری بر اساس گروه‌های جامعه آماری

بررسی نتایج حاصل از میانگین و انحراف معیار پنج بعد اصلی زیست پذیری در چهار گروه پاسخ گو (ساکنان، کسبه، گردشگران، و کارشناسان و مسئولان شهری) نشان می دهد که ارزیابی کیفیت زندگی شهری در بافت تاریخی تبریز واجد تفاوت های ظریف اما معنادار میان گروه هاست.

۳-۶-۱. زیست پذیری اجتماعی

در بعد زیست پذیری اجتماعی، میانگین امتیازات برای همه گروه ها به طور تقریبی نزدیک به یکدیگر و در بازه ۲,۹۱ تا ۲,۹۹ قرار دارد. بالاترین میانگین به گروه کارشناسان و مسئولان شهری (۲,۹۹) و پایین ترین به گردشگران (۲,۹۱) تعلق دارد. این همگرایی نسبی نشان می دهد که، فارغ از جایگاه اجتماعی، برداشت کلی از شاخص های اجتماعی (همچون تعاملات اجتماعی، اعتماد بین فردی و احساس تعلق مکانی) تقریباً یکسان است. با این

حال، افت نسبی امتیاز در گروه گردشگران ممکن است بیانگر مواجهه آنان با محدودیت‌هایی در تجربه اجتماعی فضا باشد، مانند عدم آدرسیابی و نامانوس بودن فضای شهری و دشواری‌های دسترسی یا ضعف در امکانات گردشگری با رویکرد اجتماع‌محور.

۶-۳-۲. زیست‌پذیری اقتصادی

تفاوت‌ها در این بعد آشکارتر است. کسبه با میانگین ۳,۰۸ بالاترین ارزیابی را ارائه کرده‌اند، در حالی که کارشناسان و مسئولان شهری با میانگین ۲,۸۷ کمترین امتیاز را داده‌اند. این واگرایی را می‌توان ناشی از تفاوت دیدگاه‌ها نسبت به پایداری اقتصادی و فرصت‌های کسب‌وکار دانست؛ کسبه به واسطه بهره‌مندی مستقیم از جریان‌های اقتصادی بازار و حضور گردشگران، شرایط را مطلوب‌تر ارزیابی می‌کنند، در حالی که کارشناسان شهری با نگاهی کلان‌تر، چالش‌هایی همچون فرسودگی زیرساخت‌ها، نبود سیاست‌های حمایتی پایدار و ضعف تنوع اقتصادی را بیشتر برجسته می‌کنند.

۶-۳-۳. زیست‌پذیری کالبدی-فضایی

با توجه به قدمت بالای محدوده تاریخی شهر تبریز و بروز نیازهای معاصر شهری و عدم اجرای سیاست‌های بازآفرینی در مجموعه‌های تجاری و مسکونی بافت تاریخی، باعث پایین آمدن امتیاز این شاخص نسبت به شاخص‌های دیگر شده است. عدم اتصال کریدورهای گردشگری از جمله مسجد کبود (گوی مسجد) با ارک و بازار، باعث سردرگمی بسیاری از گردشگران شده است. عدم رعایت خط آسمان و ناهماهنگی و ناهمخوانی (فقدان زمینه گرایی) بناهای تازه تاسیس تجاری با معماری بومی تبریز بر واگرایی معماری نوین با معماری سنتی تبریز افزوده است. در این بعد، کسبه (۳,۰۴۷۷) و کارشناسان (۳,۰۵۴۵)

ارزیابی به نسبت مشابهی ارائه داده‌اند که کمی بالاتر از ارزیابی ساکنان (۲,۹۸۶۸) و گردشگران (۳,۰۰۰۰) است. این نتایج نشان می‌دهد که گروه‌های آشنا با پویایی‌های فضا (کسبه و کارشناسان) شرایط کالبدی و زیرساختی را نسبتاً مثبت‌تر از ساکنان ارزیابی می‌کنند. با این حال، نزدیکی اعداد بین گروه‌ها بیانگر وجود یک ادراک مشترک نسبت به کیفیت فیزیکی محیط است، که به طور احتمال متأثر از پروژه‌های نوسازی اخیر و بهبود محدود معابر در بخش‌هایی از منطقه است.

۴-۳-۶. زیست‌پذیری زیست‌محیطی

در این بعد، میانگین‌ها بسیار نزدیک به هم بوده و در بازه ۲,۹۶ تا ۳,۰۲ قرار دارند. بالاترین ارزیابی متعلق به گردشگران (۳,۰۲۶۳) و پایین‌ترین به کارشناسان (۲,۹۶۳۴) است. تفاوت اندک بین گروه‌ها نشان می‌دهد که کیفیت محیطی (مانند تمیزی معابر، کیفیت هوا، و وجود فضای سبز) از دیدگاه عموم در سطح متوسط ارزیابی شده و هیچ‌یک از گروه‌ها آن را به طور کامل مطلوب یا نامطلوب نمی‌دانند. ارزیابی بالاتر گردشگران به طور احتمالی ناشی از نگاه مقایسه‌ای آنان با دیگر مقاصد مشابه است، در حالی که کارشناسان با توجه به معیارهای علمی و استانداردهای شهری، نگاه سختگیرانه‌تری دارند.

۵-۳-۶. زیست‌پذیری حکمرانی شهری

در این بعد، میانگین‌ها باز هم نزدیک‌اند، ولی جالب آنکه گردشگران (۳,۰۵۶۴) بالاترین ارزیابی را ارائه کرده‌اند و کارشناسان (۲,۹۵۲۴) پایین‌ترین را. این می‌تواند ناشی از تفاوت انتظارات باشد؛ گردشگران ممکن است نه تنها با تجربه محدود و کوتاه‌مدت خود از

خدمات شهری رضایت نسبی داشته باشند، در حالی که کارشناسان با آگاهی از مشکلات ساختاری در مدیریت شهری، ارزیابی سختگیرانه‌تری ارائه داده‌اند. این الگوهای مقایسه‌ای نشان می‌دهد که اگرچه تفاوت میانگین‌ها در برخی ابعاد کم است، اما از نظر تحلیلی مهم‌اند و بیانگر اختلاف ادراکات بین ذی‌نفعان مختلف هستند. کسبه، به‌طور کلی، دیدگاه مثبت‌تری به ابعاد اقتصادی و کالبدی دارند، در حالی که کارشناسان و مسئولان شهری نگاه انتقادی‌تری، به‌ویژه در ابعاد اقتصادی و حکمرانی، ارائه می‌دهند. این یافته‌ها ضرورت طراحی سیاست‌های مشارکت‌محور را برجسته می‌کند که بتواند ادراکات و نیازهای متنوع این گروه‌ها را همسو کرده و در مسیر بهبود زیست‌پذیری، از ظرفیت‌های بالقوه و بالفعل هر گروه استفاده کند.

جدول ۳. مقایسه میانگین رضایت گروه‌های مختلف در مؤلفه‌های زیست‌پذیری

مؤلفه اصلی (بعد)	گروه جامعه آماری	تعداد نمونه	میانگین	انحراف معیار
زیست‌پذیری اجتماعی	ساکنان منطقه	228	2.9816	.49510
	کسبه	76	2.9658	.52295
	گردشگران	38	2.9105	.54959
	کارشناسان و مسئولان شهری	39	2.9949	.39333
زیست‌پذیری اقتصادی	ساکنان منطقه	228	3.0069	.42683
	کسبه	76	3.0846	.35927
	گردشگران	38	3.0414	.37120
	کارشناسان و مسئولان شهری	39	2.8755	.41349
زیست‌پذیری کالبدی - فضای	ساکنان منطقه	228	2.9868	.42104
	کسبه	76	3.0477	.39474
	گردشگران	38	3.0000	.50337
	کارشناسان و مسئولان شهری	39	3.0545	.39194
زیست‌پذیری محیطی	ساکنان منطقه	228	3.0125	.41180
	کسبه	76	3.0075	.41920
	گردشگران	38	3.0263	.40929

کارشناسان و مسئولان شهری	39	2.9634	.44180
ساکنان منطقه	228	2.9969	.42940
کسبه	76	2.9868	.40686
گردشگران	38	3.0564	.53919
کارشناسان و مسئولان شهری	39	2.9524	.46039

زیست‌پذیری حکمرانی شهری

۶-۳-۵ آزمون رگرسیون خطی (Linear Regression)

تحلیل رگرسیون خطی برای بررسی رابطه بین زیست‌پذیری در بافت تاریخی تبریز و متغیرهای جمعیت‌شناختی (جنسیت، سن، سطح تحصیلات، مدت سکونت، نوع مالکیت و شغل) نشان داد که اکثر مؤلفه‌های زیست‌پذیری تحت تأثیر مستقیم این متغیرها قرار نمی‌گیرند. مقادیر ضریب تعیین R^2 بین ۰,۰۰۴ تا ۰,۰۳۳ قرار داشت و مقادیر F اغلب غیرمعنادار بودند که نشان می‌دهد مدل رگرسیون قادر به توضیح قابل توجهی از واریانس زیست‌پذیری نیست. تنها چند شاخص، از جمله جنسیت ($H3$ ، $H9$) سن ($H13$) و سطح تحصیلات ($H11$) تأثیر معنادار داشتند، که بیانگر نقش محدود عوامل جمعیت‌شناختی در ادراک کیفیت زیست‌پذیری ساکنان است. به‌طور خاص، تجربه طولانی سکونت در بافت تاریخی و شغل افراد تأثیر محدودی بر درک فرصت‌های اقتصادی و کیفیت خدمات داشت ($H6$ ، $H8$) که با مطالعات پیشین در زمینه ادراک زیست‌پذیری هم‌راستا است (Gehl, 2011; Carmona, 2019).

این نتایج تأکید می‌کند که عوامل محیطی، نهادی و فرهنگی مانند کیفیت فضاهای عمومی، امنیت اجتماعی، مشارکت مردمی و سیاست‌های مدیریت شهری نقش برجسته‌تری نسبت به ویژگی‌های جمعیت‌شناختی در بهبود زیست‌پذیری دارند (Montgomery, 2013) به عبارت دیگر، حتی در صورت تفاوت‌های سنی یا تحصیلات، ساکنان تجربیات مشابهی از محیط کالبدی و اجتماعی بافت تاریخی دارند. این یافته‌ها با پژوهش‌های پیشین در حوزه مدیریت شهری و پایداری بافت‌های تاریخی همخوانی دارد که نشان می‌دهد کیفیت زیست‌پذیری بیشتر از طریق برنامه‌ریزی محیطی و مشارکت اجتماعی قابل بهبود است تا متغیرهای فردی. (Rapoport, 2005; Madanipour, 2006)

زیست‌پذیری اجتماعی

در تحلیل رگرسیون برای تعاملات اجتماعی ساکنان (H1)، مقدار ضریب تعیین R^2 برابر با ۰,۰۰۵ و مقدار $F=0.385$ به دست آمد. این مقادیر نشان می‌دهد که متغیرهای جمعیت‌شناختی (جنسیت، سن، سطح تحصیلات، مدت سکونت و نوع مالکیت) تنها ۰,۵٪ از واریانس تعاملات اجتماعی را توضیح می‌دهند و مدل کلی معنادار نیست. ضریب‌های β برای متغیرها بین -۰,۴۹ تا ۰,۴۹ و مقادیر t نیز غیر معنادار بودند ($p>0.05$)، بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که تعاملات اجتماعی بیشتر تحت تأثیر عوامل محیطی، فرهنگی و نهادی قرار دارد و تفاوت‌های دموگرافیک اثر قابل توجهی ندارد.

برای ادراک هویت و تعلق مکانی (H2)، $R^2=0.023$ و $F=1.728$ بود. این نشان می‌دهد که تنها ۲,۳٪ از تغییرات در ادراک تعلق مکانی توسط متغیرهای جمعیت‌شناختی توضیح داده می‌شود و مدل تقریباً بی‌تأثیر است. تنها متغیر مدت سکونت نزدیک به مرز معناداری قرار داشت ($t=-1.738, p\approx 0.08$) که افراد با سکونت طولانی‌تر، تعلق بیشتری تجربه می‌کنند.

احساس امنیت اجتماعی (H3) با $R^2=0.020$ و $F=1.536$ نیز نشان داد که جنسیت به‌صورت معنادار اثرگذار است ($\beta=0.134$, $t=2.615$, $p<0.01$) و سایر متغیرها اثر معناداری ندارند. بنابراین، ادراک امنیت اجتماعی تا حدودی تحت تأثیر جنسیت است، ولی بقیه ویژگی‌های جمعیت‌شناختی نقش چشمگیری ندارند.

مشارکت اجتماعی (H4) و فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی (H5) هر دو R^2 پایین (0.009 و 0.007) و F غیرمعنادار داشتند، که نشان می‌دهد عوامل دموگرافیک توضیح‌دهنده مشارکت و فعالیت‌های فرهنگی نیستند و ساختارهای محیطی و فرهنگی اهمیت بیشتری دارند.

زیست‌پذیری اقتصادی

در مؤلفه اقتصادی، شرایط اقتصادی و فرصت‌های شغلی (H6) با $R^2=0.017$ و $F=1.331$ بررسی شد. تنها مدت سکونت تأثیر معنادار داشت ($\beta=0.104$, $t=2.025$, $p<0.05$)، نشان می‌دهد تجربه سکونت طولانی‌تر موجب درک بهتر فرصت‌های اقتصادی می‌شود.

برداشت از هزینه‌های زندگی (H7) با $R^2=0.004$ و $F=0.328$ کاملاً غیرمعنادار بود و نشان می‌دهد تفاوت‌های جمعیت‌شناختی اثر قابل توجهی ندارد.

توسعه اقتصادی و گردشگری (H8) با $R^2=0.026$ و $F=2.025$ ، تحت تأثیر شغل به‌صورت معنادار بود ($\beta=0.121$, $t=2.342$, $p<0.05$)؛ بنابراین افراد شاغل رونق اقتصادی و گردشگری محله را بهتر ارزیابی می‌کنند. حمایت دولت و سرمایه‌گذاری منطقه‌ای (H9) با $R^2=0.015$ و $F=1.104$ نشان داد که جنسیت اثر معنادار دارد ($\beta=-0.108$, $t=-2.097$, $p<0.05$) و زنان حمایت دولت را کمتر از مردان ارزیابی کردند.

اقتصاد محلی سستی (H10) با $R^2=0.004$ و $F=0.281$ مستقل از متغیرهای دموگرافیک بود.

زیست‌پذیری کالبدی-فضایی

کیفیت مسکن و سازه‌ها (H11) با $R^2=0.018$ و $F=1.369$ تحت تأثیر سطح تحصیلات بود ($\beta=0.125, t=2.402, p<0.05$)، نشان می‌دهد افراد تحصیل کرده کیفیت مسکن را بهتر ارزیابی می‌کنند. دسترسی به خدمات شهری و زیرساخت‌ها (H12) با $R^2=0.020$ و $F=1.508$ تحت تأثیر نوع شغل بود ($\beta=0.121, t=2.348, p<0.05$) طراحی معابر و فضاهای عمومی (H13) با $R^2=0.033$ و $F=2.541$ توسط سن به صورت منفی و معنادار پیش‌بینی شد ($\beta=-0.167, t=-3.216, p<0.01$)، به این معنا که افراد مسن‌تر کیفیت طراحی فضاها را کمتر مطلوب می‌دانند.

زیست‌پذیری زیست‌محیطی و حکمرانی شهری

کیفیت محیط‌زیست (H14) با $R^2=0.010$ و $F=0.759$ و سیاست‌های انرژی (H15) با $R^2=0.014$ و $F=1.063$ تحت تأثیر ویژگی‌های جمعیت‌شناختی نبودند. حفاظت از میراث و برنامه‌ریزی بازسازی بافت تاریخی (H16) با $R^2=0.014$ و $F=1.077$ نزدیک به مرز معناداری بود ($\beta=0.095, t=1.816, p\approx 0.07$) مشارکت عمومی و هماهنگی نهادی (H17) با $R^2=0.013$ و $F=1.001$ و عملکرد مدیریت شهری و استفاده از تکنولوژی‌های هوشمند (H18) با $R^2=0.024$ و $F=1.833$ ، عمدتاً مستقل از متغیرهای جمعیت‌شناختی بودند.

۷- نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادات

نتایج مطالعات میدانی و تجزیه و تحلیل پرسشنامه‌ها نشان می‌دهد، متغیرهای کالبدی، اجتماعی و مدیریتی بافت تاریخی تبریز با چالش‌های میان‌رشته‌ای پیچیده‌ای مواجه است. از یک‌سو، تحلیل‌های کمی حاکی از آن بودند که مؤلفه‌هایی چون تعاملات اجتماعی، مشارکت مدنی و دسترسی به خدمات پایه، نقش تعیین‌کننده‌ای در ادراک زیست‌پذیری شهروندان دارند؛ اما در برخی ابعاد، تفاوتی معنادار میان گروه‌های مختلف جمعیتی (ساکنان، کسبه، گردشگران و مسئولان) وجود دارد. تحلیل داده‌ها نشان داد که ناکارآمدی برخی زیرساخت‌ها، به‌ویژه شبکه‌های حمل‌ونقل و فضاهای باز شهری، مانع دسترسی راحت ساکنان به خدمات موردنیازشان می‌شود. این مسئله به‌ویژه در معابر باریک بافت تاریخی، به دلیل محدودیت‌های فضایی و تراکم جمعیت، شدت بیشتری دارد. به همین دلیل، برنامه‌ریزی شهری باید با تمرکز بر بهبود زیرساخت‌ها و تسهیل حرکت پیاده و سواره در بافت تاریخی انجام شود. یافته‌های کیفی نشان دادند که مشارکت فعال ساکنان در تصمیم‌گیری‌های شهری، از جمله مدیریت فضاهای عمومی و برنامه‌ریزی پروژه‌های بازسازی، تأثیر بسزایی بر افزایش رضایت و کیفیت زندگی دارد. کمبود تعامل میان مدیریت شهری و جامعه محلی، موجب اتخاذ تصمیماتی می‌شود که ممکن است با نیازهای واقعی ساکنان همخوانی نداشته باشد. نتایج این پژوهش نشان داد که زیست‌پذیری در بافت تاریخی تبریز تحت تأثیر چندین عامل متقابل قرار دارد. تحلیل‌های کمی و کیفی مشخص کرد که کیفیت زیرساخت‌های شهری، از جمله معابر، شبکه حمل‌ونقل و فضای سبز، به طور مستقیم بر تجربه زیست‌پذیری ساکنان تأثیر می‌گذارد. دسترسی به خدمات عمومی، مانند مراکز درمانی، آموزشی و فرهنگی، نقش مهمی در افزایش رضایت ساکنان دارد. حفظ ارزش‌های تاریخی و هویت فرهنگی، عامل تعیین‌کننده‌ای در حس تعلق، تعلق‌مندی اجتماعی و جذابیت بافت برای گردشگران است. سیاست‌های مدیریت شهری، اگر مبتنی بر توسعه پایدار و حفظ هویت تاریخی باشد، می‌تواند زیست‌پذیری را به شکل قابل‌توجهی ارتقا دهد. مشارکت ساکنان، به‌ویژه در فرایند تصمیم‌سازی شهری، باعث ایجاد حس مسئولیت‌پذیری و پایداری اجتماعی می‌شود.

نتایج این پژوهش در تقابل با یافته‌های شمعی و همکاران (۱۳۹۵) در زنجان است که تأکید داشتند شاخص‌های اجتماعی نقش بیشتری در ارتقای زیست‌پذیری بافت‌های فرسوده دارند. در محدوده بافت تاریخی شهر تبریز، وضعیت شاخص‌های اجتماعی و فرهنگی به دلیل ازدحام بیش از حد و تهی شدن ساکنین اصلی بافت، در سطح پایین‌تری قرار دارند. همچنین مشابه با پژوهش رشیدی و همکاران (۱۳۹۵) که اختلاف فضایی شاخص‌های زیست‌پذیری در تبریز را گزارش کردند؛ یافته‌های حاضر نیز نشان داد که در بافت تاریخی، سطح امکانات و خدمات از جمله فضاهای سبز، بهداشت و ورزشی در سطح پایینی دارد و کمبود این امکانات باعث کاهش زیست‌پذیری در محدوده بافت تاریخی شهر تبریز گردیده است. با توجه به سطح پایین تر از متوسط شاخص‌های کلی زیست‌پذیری در بافت تاریخی تبریز (منطقه ۸) از این نظر همسو با مطالعه (شمالی و همکاران، ۱۴۰۰) می باشد که در تحقیق‌شان به این نتیجه رسیده بودند که در بین مناطق ده‌گانه تبریز، کمترین وضعیت زیست‌پذیری در منطقه تاریخی (منطقه ۸) قرار دارد. از نظر اهمیت مولفه حمل و نقل مطابق با مطالعه لورو و همکاران (۲۰۲۱) می باشد. در این مطالعه هم مشخص گردید که وضعیت نامناسب حمل و نقل عمومی در بافت تاریخی تبریز باعث کاهش رضایتمندی ساکنین و شهروندان گردیده است. در ادامه، پیشنهادات زیر برای ارتقای زیست‌پذیری شهری تدوین می‌گردد:

- ساماندهی و بهسازی بافت تاریخی در راستای ارتقای کالبدی و فیزیکی
- اصلاح مسیر مترو بی.آر.تی و نزدیک نمودن آن با بازار
- ایجاد مبلمان مناسب پیاده‌روها و تقویت سیما و منظر شهری
- انتقال مراکز خدماتی و اداری از جمله استانداری و فرمانداری به خارج از شهر بافت تاریخی
- تدوین طرح‌های موضعی و موضعی در مولفه‌های متفاوت برای تقویت زیست‌پذیری شهری بافت

تاریخی تبریز

منابع

آذر، علی؛ حسین زاده دلیر، کریم. (۱۳۸۷)، «سامان‌دهی و بهسازی محلات سنتی با استفاده از رویکرد شهرسازی جدید (New Urbanism) نمونه موردی محله‌ی سرخاب تبریز»، مجله علمی و پژوهشی جغرافیا و توسعه ناحیه ای، شماره ۱۱، صص ۱۴۶-۱۱۷.

باقری، کریم، درسخوان، رسول. (۱۴۰۰). تحلیل مؤلفه‌های تأثیرگذار در معاصر سازی بافت تاریخی_ فرهنگی کلانشهر تبریز با تأکید بر حفظ هویت، فصلنامه علمی و پژوهشی جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای)، سال دوازدهم، شماره ۱، ۳۰-۱۵.

بصیری، مصطفی؛ زینالی عظیم، علی؛ آذر، علی. (۱۴۰۰). تحلیل عوامل و مؤلفه‌های حس تعلق به مکان در محلات قدیمی شهر تبریز (نمونه موردی محله اهراب تبریز، فصلنامه دانش شهرسازی، دوره ۵، شماره ۳، صص ۱۰۷-۱۲۵. doi: 10.22124/upk.2021.16220.1441

بندرآباد، علیرضا. (۱۳۹۰). شهر زیست پذیر از میانی تا معانی، انتشارات آذرخش، تهران.

حجاریان، احمد. (۱۴۰۴). تحلیل رابطه فضایی شهر هوشمند و زیست‌پذیری شهرها (مورد مطالعه: محلات صفهان)، نشریه جغرافیا و پایداری محیط، دوره ۱۵، شماره ۱، صص ۹۷-۱۱۴. <https://doi.org/10.22126/GES.2025.11462.2807>

حیدری، محمد تقی؛ شماعتی، علی؛ ساسان پور، فرزانه؛ سلیمانی، محمد؛ احدنژاد روشنی، محسن. (۱۳۹۳). تحلیل عوامل موثر بر زیست پذیری بافت‌های فرسوده شهری (مطالعه موردی: بافت فرسوده بخش مرکزی شهر زنجان)، فصلنامه علمی-پژوهشی فضای جغرافیایی، سال هفدهم، شماره ۵۹، ۲۵-۱.

خزاعی نژاد، فروغ. (۱۳۹۴). تحلیل زیست پذیری در بخش مرکزی شهر تهران، مورد پژوهش محله‌های منطقه ۱۲، رساله دکتری دانشکده علوم جغرافیایی دانشگاه خوارزمی تهران به راهنمایی دکتر سیمین تولایی و محمد سیلمانی مهرنجانی.

داودی، محمد؛ خادم الحسینی، احمد؛ صابری، حمید؛ گندمکار، امیر؛ مهکویی، حجت. (۱۴۰۰). بررسی سازوکارهای مداخله شهرداری در زیست‌پذیری شهرها (مطالعه موردی: شهر اهواز)، فصلنامه علمی و پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، سال سیزدهم، شماره ۲، ۶۴۸-۶۶۲.

دولتشاه، صدیقه، سرور، رحیم، و توکلان، علی. (۱۴۰۰). تحلیلی بر شاخص های زیست پذیری با رویکرد حق به شهر. مطالعه موردی: بندر ماهشهر. نگرش های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)، ۱۳(۳)، ۱۰۹-۱۳۱. <https://sid.ir/paper/1035233/fa>.SID.

رخشانی نسب، حمیدرضا، نیری، ناصر (۱۳۹۷). ارزیابی وضعیت شاخص های زیست پذیری شهری از دیدگاه شهروندان (مورد شناسی: مناطق پنج گانه شهر زاهدان)، جغرافیا و آمایش شهری، شماره ۲۷، ۷۴-۵۵.

رشیدی، ابراهیم؛ حصاری، اصغ؛ موحد، علی؛ تولایی، سیمین؛ موسوی، میرنجف (۱۳۹۵). تحلیل فضایی منطقه کلانشهری تبریز با رویکرد زیست پذیری، نشریه فضای جغرافیایی، دوره ۱۶، شماره ۵۴، صص ۱۷۶-۱۵۵.

رضوانی، محمدرضا، منصوریان، حسین (۱۳۸۷). سنجش کیفیت زندگی، بررسی مفاهیم، شاخص ها، مدل ها و ارائه مدل پیشنهادی برای نواحی روستایی، فصلنامه روستا و توسعه، شماره ۳، ۲۶-۱.

زیاری، کرامت اله، پوراحمد، احمد، حاتمی نژاد، حسین، بایستن، علی (۱۳۹۷). ینجش و ارزیابی اثرات حکمروایی خوب شهری بر زیست پذیری شهرها، مطالعه موردی شهر بوشهر، نشریه پژوهش و برنامه ریزی شهری، سال نهم، شماره ۳۴.

سلیمانخانی، علیرضا. (۱۳۹۹). معرفی شاخص های زیست پذیری با تأکید بر دیدگاه صاحب نظران، هفتمین همایش علمی پژوهشی توسعه و ترویج علوم معماری و شهرسازی ایران، تهران، <https://civilica.com/doc/1180406>.

شاطری وایقان، امید، دبدبه، محمد. (۱۳۹۸). رویکرد احیای بافت های تاریخی و ارزشمند شهری در حفظ هویت معماری بناها، فصلنامه مطالعات طراحی شهری و پژوهش های شهری، سال دوم، شماره ۶، ۶۴-۵۷.

شماعی، علی؛ ساسان پور، فرزانه؛ سلیمانی، محمد؛ احدنژاد روشتی، محسن؛ حیدری، تقی. (۱۳۹۵). تحلیل زیست پذیری بافت فرسوده شهری (مطالعه موردی: بافت فرسوده شهر زنجان)، مجله پژوهش های جغرافیای انسانی، دوره ۴۸، شماره ۴، ۷۸۳-۷۹۹.

شمالی، مرضیه؛ حاجی‌علیزاده، جواد، حمیدزاده خیای، سهیلا و نظم‌فر، حسین. (۱۴۰۰). تحلیل فضایی الگوی زیست‌پذیری کلان‌شهر تبریز. مجله شهر پایدار 1374, 81-98. doi: 10.22034/jsc.2021.260866.4(3),

عبداللهی، علی اصغر، کریمی، صادق، حسن زاده، مرتضی (۱۳۹۹) تحلیل زیست‌پذیری مناطق درون شهری با استفاده از مدل‌های **FUZZY ELECTRE** و **WASPAS**، مورد مطالعه مناطق چهارگانه شهر کرمان، مجله علوم جغرافیایی (جغرافیای کاربردی)، دوره ۱۶، شماره ۳۳.

علوی زاده، سیدامیرمحمد؛ کیومرث، سمانه و ابراهیمی، الهام (۱۳۹۹). ارزیابی زیست‌پذیری شهرهای کوچک از دیدگاه شهروندان مطالعه موردی شهر کاشمر، نشریه کاوش‌های جغرافیایی مناطق بیابانی، دوره ۸، شماره ۱، صص ۲۴۳-۲۶۷.

عیسی‌لو، علی اصغر؛ بیات، مصطفی؛ بهرامی، عبدالعلی (۱۳۹۳) انگاره زیست‌پذیری رهیافتی نوین جهت ارتقای کیفیت زندگی در جوامع روستایی (مطالعه موردی: شهرستان قم، بخش کهک)، فصلنامه مسکن و محیط روستا، ۳۳(۱۴۶)، ۱۰۷-۱۲۰.

محلوجی، مهرداد، خادم‌الحسینی، احمد، صابری، حمید، رحمتی، صفرقاند (۱۴۰۰) ارزیابی عوامل موثر بر زیست‌پذیری شهری در سکونتگاه‌های غیررسمی، مطالعه منطقه ۱۴ شهر اصفهان، فصلنامه جغرافیا و مطالعات محیطی، سال دهم، شماره ۴۰، ۲۰-۷.

نوریان، فرشاد؛ عبدالله پور، سجاده؛ قاضی، رضا؛ قضایی، محمد. (۱۳۹۹). ارزیابی تأثیر امنیت بر زیست‌پذیری بافت‌های فرسوده شهری و ارائه راهبردهای ارتقای آن، مورد مطالعاتی: محله انصار شهر مشهد، معماری و شهرسازی آرمانشهر، شماره ۳۳، ۲۹۸-۲۸۱.

یزدانی، محمدحسن، ده‌زاده سیلابی، پروین. (۱۳۹۷). بازآفرینی مراکز تاریخی شهرهای ایرانی با محوریت گردشگری با تلفیق مدل‌های برنامه‌ریزی استراتژیک و تحلیل شبکه (ANP-SWOT)؛ مطالعه موردی: بافت تاریخی کلان‌شهر تبریز، جغرافیا فضای گردشگری، دوره ۷، شماره ۲۶، ۱۲۲-۱۰۵.

Allison, E. W., & Peters, L. (2012). Historic Preservation and the Livable City. Publisher: Wiley. P 272.

Amit Chatterjee, Gaurav Vaidya, N. K. Paulose, Premjeet Das Gupta (2020). Exploring Livability in the Era of Smart City: A Case of Bhopal, Smart Living for Smart Cities: 103-144. [10.1007/978-981-15-4603-7_3](https://doi.org/10.1007/978-981-15-4603-7_3).

Basu, T.; Das, A.; Pereira, P. Urban Livability Index Assessment Based on Land-Use Changes in an Indian Medium-Sized City (Raiganj). *Geocarto Int.* 2021, 37, 8495–8519.

Heylen, K. (2006). Livability in social housing: Three case studies in Flanders. Paper presented at the ENHR conference on housing in an expanding Europe: Theory, policy, participation and implementation, Ljubljana, Slovenia.

Jiang, Guanghui. (2025). Compact and livable? Identifying and managing the relationships between intensive land use and urban livability: Evidence from 337 cities in China, *Ecological Economics* Volume 232, 108562, <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2025.108562>.

Jodder, Pankaj Kanti. (2025). Urban Livability in a Rapidly Urbanizing Mid-Size City: Lessons for Planning in the Global South, *Sustainability* 2025, 17(4), 1504; <https://doi.org/10.3390/su17041504>.

Jomehpour, M. (2015). Assessing the livability of the new and old parts of Tehran, municipality districts 22 and 10 of Tehran. *OIDA International Journal of Sustainable Development*, 8(9), 87–96.

Kennedy, RJ, Buys, L. (2012). Dimension of liveability: A tool for sustainable cities. In *Proceedings of SB12mad Sustainable Building Conference*.

Knox, P.L. (2011). *Cities and design*. Abingdon: Routledge.

Louro, A.; Marques da Costa, N.; Marques da Costa, E. (2021) From Livable Communities to Livable Metropolis: Challenges for Urban Mobility in Lisbon Metropolitan Area (Portugal). *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2021, 18, 3525. <https://doi.org/10.3390/ijerph18073525>.

Mouratidis, Kostas; Delclòs-Alió, Xavie. (2025). Urban vitality versus urban livability: Does vibrancy matter for neighborhood satisfaction and neighborhood

happiness?, Cities, Volume 168, January 2026, 106473.
<https://doi.org/10.1016/j.cities.2025.106473>

Mousavi Noor, A., Varytisi, H.R., & Mohammadi, J. (2016). Evaluation and Analysis of the Components Of Tehran's Metropolitan Area's Livability. Journal of Geography, 15(51), 237-258.

Stein, E., (2002), "CommunitYand Quality of Life", Washington: National Academy Press.

Teng Chey, khoo. (2012) The CLC framework for livable and sustainable cities, urban solutions Journal, No.1, pp. 54-70.

Teo, S. (2014). Political tool or quality experience? Urban livability and the Singaporean state's global city aspirations. Urban Geography, 35(6), 916-937.

Timmer, Vanessa. & Nola-kate, seymoar. (2005) the livable city, the word urban forum 2006 Vancouver, Canada: international centre for sustainable cities, Vol.4, No.7, pp.1-13.

Trejja S., U. Bratuškins, S. Barvika & E. Bondars .(2020). the liveability of historical cities: current state and prospects for habitation, WIT Transactions on The Built Environment, Vol 193, © 2020 WIT Press. doi:10.2495/GD170021

Wei, Z., & Chiu, R. L. H. (2018). Livability of subsidized housing estates in marketized socialist China: An institutional interpretation. Cities, 83, 1-10.

Wheeler, S. (2001). Livable Communities: Creating Safe and Livable Neighborhoods, Towns, and Regions in California.

Wyatt, R. (2009). Heuristic approaches to urban livability. Malaysian Journal of Environmental Management, 10(1), 43–66.

Yassin, H. H. (2019). Livable city: An approach to pedestrianization through tactical urbanism. Alexandria Engineering Journal, 58 (1), 251-259.

www.worldbank.org/2025