

فصلنامه پژوهشی - تخصصی شهرسازی و معماری هویت محیط

دوره ۱، شماره ۲، بهار ۱۳۹۹

<http://www.ei-journal.ir>

صص ۲۱-۱

تدوین معیارهای طراحی فضای مشترک در مناطق مرکزی شهرها^۱ (مطالعه موردی: خیابان خیام شهر قزوین)

نوید سعیدی رضوانی^۲، شایان اسدی

استادیار گروه شهرسازی، واحد قزوین، دانشگاه آزاد اسلامی، قزوین، ایران

Navidsaeidirezvani@yahoo.com

کارشناسی ارشد طراحی شهری، گروه شهرسازی، واحد قزوین، دانشگاه آزاد اسلامی، قزوین، ایران

shayanasadi70@gmail.com

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۲/۲۸

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۱/۲۶

چکیده: امروزه گسترش دامنه فعالیتها به واسطه ساخت و سازهای سرسام آور در شهرها، موجب بروز مشکلات ترافیکی در معابر نظیر تراکم ترافیک و کندی جریان عادی عبور و مرور وسایل نقلیه، کاهش شدید فضای پارکینگ، افزایش استفاده از سوختهای فسیلی، بروز تصادفات و کاهش میزان امنیت عابران، افزایش آلودگیهای زیست محیطی و مشکلات اجتماعی چون کاهش سرزندگی در افراد و مسائلی از این دست می شود. مراکز شهری به دلیل تمرکز فعالیتها و تجمع افراد، همواره به عنوان یکی از مهم ترین گره های ترافیکی در سطح شهرها نمایان می شوند. نظریه پردازان شهری ضمن ارائه تکنیک های متعدد در راستای توسعه انسان محور شهرها، اشاره ای مستقیم به احداث پیاده راهها و تأثیرات مثبت این گونه فضاها بر رونق سرزندگی اجتماعی و افزایش رضایتمندی شهروندان داشته و آن را به عنوان یکی از مهم ترین راهکارهای کاهش حجم ترافیک وسایل نقلیه در معابر معرفی می کنند. در فضای مشترک علاوه بر مرتفع کردن اولویت نخست نظریه پردازان شهری که همان انسان محور کردن فضاهای شهری می باشد، به نیازهای وابسته به حضور خودروها نیز توجه شده و همین امر موجب رضایت خیل عظیمی از ذینفعان فضاهای شهری به همراه داشته است. در فضای مشترک سعی بر آن شده که علاوه بر حضور کامل افراد پیاده، وسایل نقلیه به صورت کنترل شده و با حجم محدود در فضای شهری حضور یابند در این مقاله با استفاده از روش های توصیفی و تحلیل اطلاعات موجود در منابع مورد نظر، معیارهای طراحی شهری فضاهای مشترک در مراکز شهرها استخراج و ارائه شد. در همین راستا و بر پایه معیارهای به دست آمده متون نظری و تجربیات جهانی متعدد، راهکارها و ضوابط طراحی برای اجرای این ایده در مناطق مرکزی شهری (نمونه مورد مطالعه: خیابان خیام قزوین) در قالب یک چارچوب به صورت جدول ارائه شد.

واژگان کلیدی: فضای مشترک، مرکز شهر، ترافیک، طراحی، قزوین.

نحوه استناد به مقاله:

سعیدی رضوانی، نوید، اسدی، شایان. (۱۳۹۹) تدوین معیارهای طراحی فضای مشترک در مناطق مرکزی شهرها (مطالعه موردی: خیابان خیام شهر قزوین). فصلنامه پژوهشی - تخصصی شهرسازی و معماری هویت محیط، (۲)، بهار ۱۳۹۹، ۲۱-۱.

http://www.ei-journal.ir/article_107516.html

۱. مفهوم فضای مشترک (Shared Space) اولین بار توسط نگارنده نخست، در ادبیات حمل و نقل و شهرسازی کشور ایران مطرح شد. همچنین مطالعات طراحی و اجرای این ایده در فضاهای شهری ایران، اولین بار در شهر قزوین (خیابان خیام) و توسط نگارندگان، تهیه و تدوین شده است.

Email: Navidsaeidirezvani@yahoo.com

۱. نویسنده مسئول: نوید سعیدی رضوانی

۱. مقدمه:

بیش از نیمی از جمعیت جهان که در شهرها زندگی می‌کنند، با مشکلات جدی ترافیکی و چالش‌های توسعه شهری روبرو هستند. در بسیاری از شهرهای توسعه یافته، زیرساخت‌های قدیمی از جمله شبکه‌های ترافیکی، نمی‌توانند نیاز شهروندان را برآورده سازند، چراکه این زیرساخت‌ها نیاز به بهسازی فوری داشته و هزینه کاهش این مشکلات شهری غالباً بسیار گران است (Zeng et al, 2019: 1). اصطلاح خاص "فضای مشترک" یک رویکرد کاملاً متفاوت بمنظور طراحی خیابان، جریان ترافیک و ایمنی جاده بوده که به سرعت در حال رشد می‌باشد. فضای مشترک با ترکیب وسیع‌تر از مفهوم روانشناختی رفتاری و با تغییر درک خطرپذیری و ایمنی، مجموعه‌ای از اصول را در راستای ترکیب موفقیت آمیز تحرکات با دیگر عملکردهای مدنی خیابان‌ها و فضاهای شهری ارائه می‌دهد (Hamilton-Baille, 2008: 161).

آلودگی، ازدحام و ملاحظات شهری منجر به تغییر رویه در استفاده از وسایل نقلیه خصوصی مراکز متراکم شهری شده است. غالباً آخرین جاده‌ها به سیستم‌هایی نظیر حمل و نقل عمومی، اشتراک گذاری ماشین‌ها و دوچرخه‌ها به منظور افزایش میزان پیاده‌روی و دوچرخه سواری مجهز شده‌اند (Scarinci et al, 2017: 310). بسیاری از شهرها سیاست‌هایی را اتخاذ کرده‌اند که هدف آن‌ها ارتقاء شیوه‌های حمل و نقل فعال مانند پیاده‌روی و دوچرخه سواری می‌باشد. تشویق به حمل و نقل فعال از اهداف پایداری شهرها پشتیبانی کرده و باعث کاهش آلودگی هوا ناشی از ترافیک می‌شود و به کاربران راه‌ها کمک می‌کند تا یک شیوه زندگی سالم را اتخاذ کرده و سطح فعالیت بدنی خود را افزایش دهند (Rushdi and Tarek, 2020: 37). پیاده‌روی طبیعی‌ترین راه برای حرکت انسان‌هاست. بدن ما، ادراک حسی و ذهنی ما برای میلیون‌ها سال براساس این سیستم جابه‌جایی تکامل یافته است (Coch et al, 2018). پیاده‌روی عمدتاً به عنوان یک نوع حمل و نقل پایدار شناخته شده است. این عمل مزایای اجتماعی و منحصر به فردی دارد، به ویژه در افزایش ارتقای سلامت و عدالت اجتماعی و همچنین کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای تاثیر مثبتی نیز دارد (Rafiemanzelat, 2017: 94). از سوی دیگر ترویج به اشتراک گذاری فضا به منظور بالابردن کیفیت زندگی اجتماعی و ایمنی محیط اطراف خیابان به طور فزاینده مورد پذیرش ویژگی‌های طراحی مدرن شهری است (Anvari et al, 2015: 83). مناطق مرکزی شهرها به طور سنتی محل استقرار اماکن دولتی، کسب و کار، گردشگری و هنر و امکانات تفریحی بوده و در بسیاری موارد هنوز هم وجود دارد (Elsoradi, 2018: 52). مشکل عرضه در نقاط تجاری مرکز شهر با افزایش تعداد اتومبیل‌های شخصی در خیابان‌ها آغاز شد (Lewandowski, 2016: 288). با این حال، در سال‌های اخیر، روند تفکیک ترافیکی، به دلیل پیشرفت‌های معماری و برنامه‌ریزی شهری، رونق یافته است. در عوض، طراحی خیابان و مهندسی ترافیک، باعث انتقال تمرکز از وسایل نقلیه به عابران پیاده به منظور ایجاد یک قلمرو عمومی بهتر شده، که عمدتاً از طریق تایید عملکرد خیابان‌ها به عنوان مکان‌ها و جریان‌هاست و همچنین هدف از طراحی آن، به منظور حرکت آسان‌تر عابران پیاده و کاهش سرعت وسایل نقلیه است (Kaparias, 2015: 115). اقدامات ایمنی پیشرفته شامل وسایل نقلیه، زیرساخت‌ها و محیط آن، سیستم‌های حفاظتی، آموزش و توسعه دانش رفتاری، ابزار اصلی برای کاهش تعداد و شدت حوادث مربوط به افراد آسیب‌پذیر در جاده‌ها و خیابان‌هاست. بخش عمده‌ای از کاهش چشمگیر مرگ و میر را می‌توان به افزایش ویژگی‌های امنیتی خودروها، نسبت داد. در کنار آن‌ها بهبود در زیرساخت، سازماندهی دوربین‌های کنترل سرعت، بازنگری محدودیت‌های سرعت برای سازگار کردن آن‌ها با استانداردهای ایمنی جاده‌ها، سیاست‌های آشامیدن و رانندگی موثر، افزایش ناحیه ۳۰ کیلومتر در ساعت در مناطقی که بسیاری از کاربران جاده‌ای آسیب‌پذیر هستند و بهبود در حفاظت از عابر پیاده و افراد حاضر در خودروها، همه وسایل موثر در ایمنی راه‌ها هستند (Mako and Szakonyi, 2016: 2122).

در دهه گذشته، برنامه ریزان حمل‌ونقل در سراسر جهان عناصر طراحی فضای مشترک را به عنوان راهی برای ایجاد مکان‌های دوست‌دار عابران در نظر گرفته‌اند. خیابان‌هایی که دارای اصول فضای مشترک هستند تمایل به کاهش سرعت خودرو و افزایش ایمنی برای کاربران جاده آسیب‌پذیر دارند (Beitel et al, 2018: 710). فضای مشترک یک رویکرد طراحی است که با هدف کاهش ترافیک وسایل نقلیه یا تضعیف ترافیک وسایل موتوری با کاهش یا حذف حجم مدیریت ترافیکی مرسوم مانند نشانه‌های ترافیکی، علامت‌گذاری راه‌ها و در برخی مواقع فرونشاندن حاشیه پیاده‌رو بوده که منجر به هم تراز شدن سطوح می‌شود (Holmes, 2015: 6). در واقع فضای مشترک به عنوان یکی از ابزارهای احیا و باز زنده

سازی مراکز سنتی و رو به افول شهری مطرح شده که با پیاده‌سازی اصول و دستورالعمل‌های طراحی اینگونه فضاها می‌توان رونق را به مراکز بازگرداند و با تقسیم عادلانه شریان‌های حرکتی بین سواره و عابران پیاده، زمینه افزایش سرزندگی و نشاط را در جامعه شهری پدید آورد. حال با توجه به موارد مطرح شده این بحث پیش می‌آید که معیارهای طراحی شهری فضاهای مشترک در مراکز شهری چگونه‌اند؟ و دستورالعمل‌های طراحی فضای مشترک در این گونه فضاها دارای چه ویژگی‌های منحصر به فردی هستند. از این‌رو در این مقاله سعی بر آن شده تا با بهره‌گیری از اسناد ارائه شده در زمینه طراحی فضاهای مشترک، معیارهای طراحی برای پیاده‌سازی این رویکرد در مراکز شهری و علی‌الخصوص در نمونه مورد مطالعه واقع در خیابان خیام شهر قزوین تدوین شده که در قالب چارچوب پیشنهادی ارائه خواهد شد.

۲. مبانی نظری و پیشینه پژوهش

۱-۲- تعریف فضای مشترک:

فضای مشترک، سطوح مشترک، پهنه‌های خانگی، مهندسی ترافیک و طراحی خیابانی یا جاده‌ای مفاهیمی هستند که هدف آن ساخت فضاهای امن‌تر شهری و مسکونی است که در آن تاکید بر ساخت محل و عابرین پیاده به جای حرکت ترافیکی بوده است. این مفاهیم شامل حذف جدایی مرسوم بین وسایل نقلیه موتوری، دوچرخه سواران و عابرین پیاده و حذف خطوط معمولی، لبه‌ها، نشانه‌ها و سیگنال‌ها می‌باشد. ایده این است که ایمنی جاده‌ها را با مجبور ساختن آن‌ها برای مذاکره در راه‌های خود از طریق مناطق مشترک در سرعت‌های مناسب افزایش دهند (Grey et al, 2012:34). در واقع فضای مشترک خیابان یا مکانی می‌باشد که به گونه‌ای طراحی شده است تا حرکت افراد پیاده به راحتی در فضا صورت گرفته، تسلط وسایل نقلیه موتوری کاهش یافته و همه‌ی بهره‌وران قادر به استفاده‌ی بهینه از این فضا باشند. منظور از سطح مشترک در فضای مشترک، کفسازی است که در آن هیچ جدول یا اختلاف سطحی که پیاده‌ها و سواره‌ها را جدا کند، وجود ندارد (The Department for Transport UK, 2011:5).

به این ترتیب برخلاف باور عمومی، اصلاح «فضای مشترک» برای توصیف تمام خیابان‌ها و اماکن به عنوان به «اشتراک گذاشته شده» یا به «اشتراک گذاشته نشده» استفاده نشده است؛ بویژه با توجه به اینکه طراحی خیابان نمی‌تواند استاندارد باشد و نیاز به نفوذپذیری زمینه دارد. در عوض فضای مشترک به عنوان اصطلاح «چتر» به کار می‌رود که به طور کلی به یک محدوده‌ای از حوزه خیابانی اطلاق می‌شود که با هدف ایجاد یک محیط دوستانه‌تر برای پیاده‌روی طراحی شده است (Chartered Institute of Highways, 2010; UK Department for Transport, 2007).

۲-۲- طراحی فضای مشترک

طرح‌های فضای مشترک دارای شباهت‌هایی به طرح‌های آرام سازی ترافیکی هستند؛ با این حال آن‌ها در برخی از روش‌های اساسی نسبت به هم تفاوت دارند. آرامسازی ترافیک راهکاری استاندارد است که تنها می‌تواند به ایمنی ترافیک و قابلیت دسترسی و زیست پذیری کمک کند با این حال، رویکرد فضای مشترک یک رویکرد بسیار انعطاف‌پذیر و پذیراست (Shearer, 2010:15). تغییر مسیر خیابان برای افزایش سطح به اشتراک گذاشته شده، نیاز به درک چگونگی استفاده مردم از فضا دارد. بنابراین مفید است مقدار مشخصی از داده‌های اولیه برای به اطلاع دادن در طراحی جمع آوری شوند، در حالی که شناختن الگوهای برنامه ریزی شده و سطوح مورد استفاده کاملاً متفاوت از یکدیگر به نظر برسند. داده‌های مفید پایه عبارت انداز: ۱- سرعت ترافیک ۲- محاسبه تعداد خودروها و دوچرخه ۳- حرکات عابران پیاده ۴- جریان عابران پیاده در خیابان ۵- ترکیب عابران پیاده ۶- اطلاعات تصادفات ۷- ترافیک شبانه و فعالیت عابران پیاده ۸- موقعیت ترافیک و شبکه عابرین ۹- شناسایی خطوط هدف ۱۰- وجود مولدهای سفر مانند بیمارستان‌ها، مدارس، خرده فروشی و مراکز تفریحی ۱۱- نظرسنجی نگرشی رانندگان، دوچرخه سواران و عابران پیاده از جمله افراد دارای معلولیت ۱۲- نگرش ساکنان، خرده فروشان، مدیریت مراکز شهری، افسران ایمنی جامعه، گروه‌های هدف محلی، افسران راهنمایی رانندگی و... ۱۳- ارزیابی کیفیت محیط عابرین پیاده ۱۴- ارزیابی کاربری زمین و فعالیت جلودان‌ها ۱۵- تجزیه و تحلیل

زمینه به عنوان مثال الگوهای خیابان‌های موجود، معماری ۱۶-سوابق (در مناطق تاریخی) مصالح موجود و مبلمان خیابانی ۱۷-ممیزی کاربر، به عنوان مثال ممیزی خیابان شهری، ممیزی دسترسی و مشاهده نحوه استفاده مردم از فضای موجود. به طور مثال: نشست، منتظر، اجتماع و... (The Department for Transport UK, 2011:27-28). بر طبق گفته جویس (۲۰۱۲)، طراحی فضای مشترک برپایه اصول زیر بنا شده است:

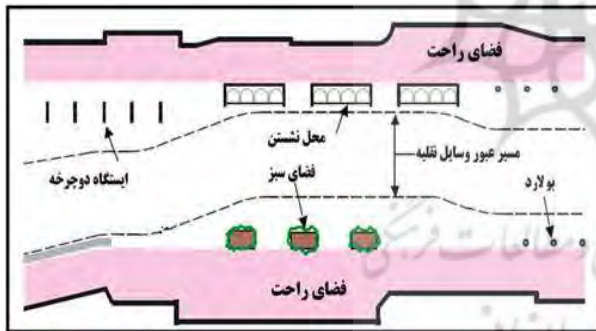
شکل ۱. اصول کلی طراحی فضای مشترک



(مآخذ: Joyce, 2012)

در واقع فضای مشترک یک رویکرد کلی طراحی خیابان است که معمولاً از نشانه‌های مسیر، چراغ راهنمایی، موانع عابر پیاده و سایر اقدامات مدیریت ترافیک استفاده می‌کند. طراحی فضای مشترک عمدتاً برای بهبود کیفیت محیط ساخته شده، معرفی می‌شود و تلاش می‌کند که به طیفی وسیعی از نتایج زیر دست یابد: ۱- بهبود محیط شهری ۲- دادن آزادی به حرکات مردم به جای آموزش و کنترل ۳- بهبود محیطی موقعیت ۴- افزایش سرمایه اجتماعی ۵- افزایش حیات اقتصادی اماکن (Grey et al, 2012:39-40).

شکل ۳. نمایی از آستانه ورودی به فضای مشترک



(مآخذ: The Department for Transport UK, 2011:36)

شکل ۲. نمونه ای از یک فضای مشترک (برایتون، انگلستان)



(مآخذ:)

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:New_Road,_Brighton_-_shared_space.jpg

۳-۲- مناطق مرکزی شهری:

مناطق مرکز شهر به طور سنتی، مکان‌های اصلی دولت، کسب‌وکار، گردشگری و هنر و امکانات سرگرمی بوده و در بسیاری موارد نیز هنوز هم هست (Elsorady, 2018:52). بسیاری از شهرها در سراسر جهان تلاش می‌کند تا مرکز شهری خود را احیای مجدد کنند (Giusti and Maraschin, 2017:50). سرزندگی مرکز شهر تحت تاثیر عوامل منطقه‌ای و گرایش‌های جهانی قرار دارد و معمولاً راهبردهای بازسازی و احیای مجدد در شهرها نسبت به منطقه هماهنگ نیستند (Balsas, 2014:158). بنابراین تلاش برای انتقال فعالیت اقتصادی به مرکز شهر، بخشی به دلیل اعتقاد بر این است که ممکن است مزایای اقتصادی بالقوه‌ای برای قرار دادن امکانات رفاهی در مرکز شهر وجود داشته باشد (Johnson et al, 2012:201). اغلب از دست دادن نفوس جمعیت نشانگر مشکلات قابل توجه اجتماعی می‌باشد.

از دیگر دلایل افول مراکز شهر می‌توان به رکود اقتصادی و رقابت ضعیف تجاری نام برد که بر ساختارها و عملکرد شهری تاثیر منفی می‌گذارد. این موارد را می‌توان به عنوان معضلات عمده در مناطق مرکزی شهری شناخت (Elsorady, 2018:51). در بسیاری از شهرها، محدوده تجاری مرکز شهر به عنوان کانون اولیه سیاست‌های مرتبط با تعدیل مجدد استفاده از خودرو می‌باشد (D Borger and Russo, 2017:77). با توجه به مطالعات صورت گرفته، می‌توان مهم‌ترین ویژگی‌های مراکز شهری را به شرح زیر بیان کرد: ۱- مرکز شهر می‌تواند یکی از عناصر حداقلی یا حداکثری در روند توسعه شهر باشد. ۲- همیشه از قسمت‌های مختلف شهر و همچنین سایر شهرها و شهرک‌ها به مرکز شهر دسترسی پیدا می‌شود. ۳- مرکز شهر تعاملات اجتماعی را برای شهروندان به فراهم آورده و نمادی از هویت اجتماعی و فرهنگی یک شهر می‌باشد. ۴- مرکز شهر همیشه باید جاذبه‌های مختلف برای شهروندان داشته باشد. ۵- مرکز شهر عموماً محل تجمع مراکز اداری و تجاری است. ۶- مرکز شهر باید از فعالیت‌های مختلف و توابع آن‌ها حمایت و پشتیبانی کند. ۷- مرکز شهر باید به عنوان یک مکان با کیفیت بالا و به عنوان نماد شهر مطرح شود. ۸- مرکز شهر باید فضاها و مکان‌های عمومی اطراف خود را ساماندهی کند (Behzadfar and Shakibamanesh, 2011:37).

۳- تجارب جهانی فضای مشترک

در شهر بومته^۳ در ایالت نیدرزاکسن^۴ کشور آلمان با جمعیت ۱۳ هزار نفر، تصمیم به بازسازی بخشی از خیابان برمن^۵ به عنوان بخشی از پروژه فضای مشترک گرفته شد. در سال ۲۰۰۶، این طرح برای جداسازی بین ترافیک وسایل نقلیه و عابران پیاده، حذف مسیرهای پیاده‌رو و آسفالت و پوشش کل فضا با سنگفرش در نظر گرفته شده بود. تنها دو قانون ترافیکی باقی ماند: ۱- سرعت عبور و مرور وسایل نقلیه حداکثر ۳۰ کیلومتر بر ساعت باشد. ۲- هر فردی بدون توجه به اینکه آیا دارای یک وسیله نقلیه یا دوچرخه و یا حتی عابر پیاده است، باید به مقصد خود برسد (Whitlock, 2007). در شهر اوکلند^۶ واقع در کشور نیوزلند، فضاهای مشترک جایگاهی ویژه در طراحی‌های خیابانی پیدا کرده‌اند. شورای شهر اوکلند اعلام داشته که حداقل چهار خیابان مرکزی شهر (الیوت^۷، کنل^۸، لورنه^۹ و فورد^{۱۰}) را تحت عنوان طرح فضای مشترک طی دو سال طراحی کرده است (Auckland city Council, 2009). طرح فضای مشترک با استفاده از سطوح به اشتراک گذاشته شده در تعدادی از خیابان‌های واقع در مناطق تجاری شهر اوکلند، از جمله (الیوت، کنل، لورنه و فورد) اجرا شده است. یک طراحی سازگار وجود دارد و شامل فضایی است که به فضای مشترک تقسیم می‌شود که می‌تواند مورد استفاده همه کاربران باشد و یک محدوده راحت به نام مسیر دسترسی که به طور خاص مورد استفاده عابران پیاده آسیب‌پذیر (مانند افراد دارای مشکلات بصری) می‌باشد (Karndacharuk et al., 2011). این مسیر دسترسی ۱٫۸ متر در هر طرف از فضای مشترک است که با استفاده از سنگفرش‌های لمسی مشخص شده که در شکل ۴ به طور کامل نمایش داده شده است.

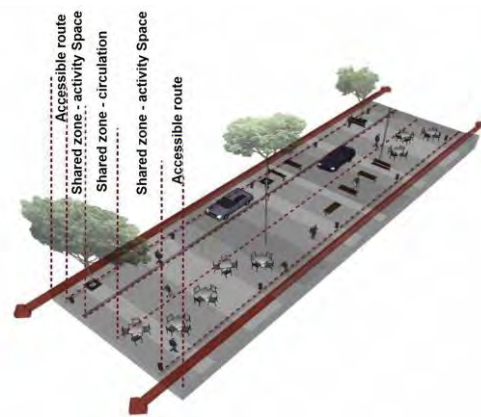
³ Bohnte
⁴ Lower Saxony
⁵ Bremen
⁶ Auckland
⁷ Elliott
⁸ Connell
⁹ Lorne
¹⁰ Ford

شکل ۵. فضای مشترک در منطقه تجاری اوکلند



(مأخذ: <http://worldlandscapearchitect.com/cbd/>)
(shared-space-auckland-new-zealand-boffa-miskell)

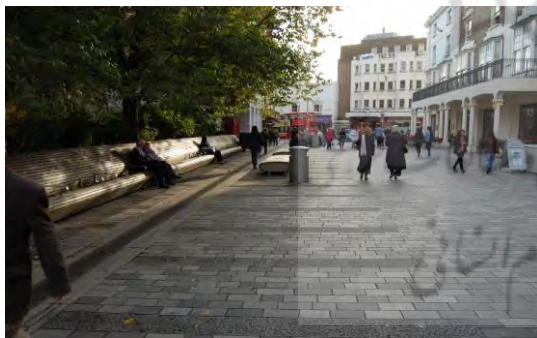
شکل ۴. تقسیمات فضایی فضای مشترک در منطقه تجاری، اوکلند



(مأخذ: Karndacharuk A. et al., 2011)

در سال ۲۰۰۷ شورای شهر برایتون^{۱۱} و هوو^{۱۲} اصلاحات مرتبط با خیابان جدید را انجام دادند و آن را به فضای مشترک تبدیل کردند. در یک بررسی که به عنوان بخشی از پروژه CIVITAS^{۱۳} که از طرف اتحادیه اروپا تامین شده بود، مقامات محلی با جامعه کسب و کار و عموم مردم صحبت کردند و پاسخ مثبت آن‌ها در ارتباط با طرح جدید دریافت کردند. مردم با اشاره به تقلیل فضا به عنوان یک عامل مثبت در درک مالکیت، به سلطه کمتر وسایل نقلیه پاسخ مثبت دادند. همچنین اعتقاد داشتند که اتومبیل‌ها و دوچرخه سواران بایستی در فضایی که با عابران پیاده در اشتراک گذاشته‌اند با دقت بیشتری حرکت کنند. بنگاه‌های کسب و کار محلی نیز بازخورد مثبتی را نسبت به حس مالکیت، جذابیت خیابان و تعادل محیطی خیابان را داشته‌اند و محیط محصورتر خیابان‌ها، احساس اجتماعی را بین بنگاه‌های تجاری افزایش داده و باعث می‌شوند آن‌ها بیشتر به محیط زیست توجه کنند (Tom Grey et al, 2012:54-55).

شکل ۷. نمایی از فضای راحت در خیابان برایتون



(مأخذ: <https://davisla5.files.wordpress.com/2014/01/new-road-brighton-shared-space-street-furniture-within-shared-space.jpg>)



(مأخذ: <http://gehpeople.com/work/cases/>)

۳-۱- پیشنهاد ایده فضای مشترک:

در حالی که بسیاری معتقدند که خیابان‌های عمومی خاص طراحی شده برای استفاده مشترک وسایل نقلیه، پیاده‌ها و دوچرخه سواران در قرن بیست و یکم ارائه شده‌اند، خیابان‌های مشترک وونرف^{۱۴} برای اولین بار در هلند اجرا

¹¹ Brighton

¹² Hove

¹³ CIVITAS SATELLITE - Cleaner and better transport in cities) این پروژه، یکی از موفق‌ترین برنامه‌های اتحادیه اروپا در راستای ارائه راه‌حل‌های نوآورانه به منظور دستیابی به توسعه پایدار است. هدف از این مهم، مشارکت و همکاری در بهره‌برداری از نتایج گزارش‌های حمل و نقل هیات دولت کشورهای اتحادیه اروپاست که با سرمایه‌گذاری بر روی نتایج پروژه‌های مذکور، یک زنجیره ارزشمند موثر برای نوآوری در تحرک شهری ایجاد کنند (<http://www.uitp.org/civitas-satellite>).

¹⁴ Woonerf

شد (Hass-Klau, 1990). این ایده توسط دولت در دهه ۱۹۷۰ با شرایط قانونی و الزامات قانونی مصوب شد. خیابان‌های مشترک را می‌توان از خیابان‌های آرام (از جمله خیابان‌های آرام شده، خیابان‌های قابل زندگی و خیابان‌های محلی مدیریت شده) متمایز کرد. براساس تفکیک در نظر گرفته شده در بین عابران پیاده و وسایل نقلیه، طیف گسترده‌ای از رویکردهای طراحی خیابان، قابل مقایسه با خیابان وونرف می‌باشد. تجزیه و تحلیل تطبیقی این مفاهیم و اصطلاحات نشان می‌دهد که دامنه وسیع‌تر و کاربرد ایده خیابان مشترک و ترافیک آرام در طول زمان از دهه ۱۹۶۰، به سمت مراکز فعالیتی و ملاحظات چند منظوره گسترش یافته است (Karndacharuk et al, 2016: 119-120).

با این حال بررسی ادبیات کشورهای خارجی نشانگر آن است که مفهوم فضای مشترک به انواع طرح‌های مختلف در بسیاری از زمینه‌های متعدد اطلاق می‌شود که ممکن است در کشورهای گوناگون متفاوت باشد. به عنوان مثال در کشور هلند این اصطلاح به تقاطع‌های پر رفت‌وآمد و اماکن خیابانی اطلاق می‌شود. با این حال مطالعات موردی در انگلستان، براساس خیابان‌های تجاری در مناطق مرکزی شهر (Brighton, Ashford Ring Road, Kent, New Road) قرار دارد که معمولاً شامل حجم پایین ترافیک اما همیشه شامل یک سطح مشترک نیستند (Joyce, 2012: 1-2). در انگلستان، جدایی بین عابرین پیاده و اتومبیل‌ها، بطوریکه تمام کاربران جاده باید با احتیاط رانندگی کنند، از اواخر دهه ۱۹۹۰ به عنوان منطقه وونرف و تحت عنوان پهنه خانگی شناخته شده بود. در دهه ۱۹۸۰ برخی از ایده‌ها و خصوصیات رویکرد وونرف به عنوان طرح آرامسازی ترافیک معرفی شد. در مقایسه با وونرف‌ها، برنامه‌های آرامسازی ترافیک فقط به بحث تضعیف جریان ترافیک متمرکز شده و عناصری در آن برای بهبود وضعیت تعاملات اجتماعی وجود نداشت (Anvari et al, 2015: 85). مداخلات طراحی خیابانی در مناطق پهنه‌های خانگی بر اساس برنامه طراحی هلندی (حیات زندگی^{۱۵}) توسعه یافته است که در دهه‌های اخیر جذابیت‌های جهانی را به سوی خود جلب کرده است. این محدوده شامل خیابان‌های مسکونی با سرعت پایین هستند که بر اساس مفهوم فضای مشترک طراحی شده‌اند که نیازهای عابران پیاده و ترافیک وسایل نقلیه را متعادل می‌سازند (Curl et al, 2015: 118).

۴- روش پژوهش:

گام نخست: در این پژوهش از منظر ماهیت و روش تحقیق، از نوع توصیفی - تحلیلی بوده که به منظور دستیابی به اطلاعات پایه و اولیه در زمینه‌های مورد بررسی از مطالعه و جستجوی اسنادی و کتابخانه‌ای و مرور نوشتارهای تخصصی داخلی و خارجی استفاده شده و با توجه به نتایج حاصل از مطالعات جهانی در حوزه‌های مختلف معیارهای موثر در طراحی فضاهای مشترک در مراکز شهری در قالب جداولی ارائه شده است. در وهله بعدی به منظور استفاده موثر از داده‌های عینی و تحلیل گروهی آن، بمنظور دستیابی به یک چارچوب مدون معیارهای طراحی در محورهای گوناگون نظیر (وضعیت کالبدی، ترافیکی، زیست محیطی، اقتصادی و اجتماعی - فرهنگی) از روش کارگروه طراحی استفاده شده است.

۴-۱- فرآیند روش کارگروه طراحی

گام بعدی: این روش این پژوهش، مبتنی بر فرآیند و روش طراحی بوده و از طریق طراحی و تحقیق مبتنی بر طراحی با مسائل مواجه می‌شوند (Carmona, 2014). همانگونه که از مباحث عنوان شده در روش کارگروه طراحی برمی‌آید، استفاده موثر از داده‌های عینی همراه با تحلیل گروهی آن، توسط افراد ذی‌نفع در پروژه، این روش را به یک سازوکار مشاهده‌ای تحلیلی تبدیل کرده است (سعیدی رضوانی و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۳۱). در همین راستا به منظور پاسخ به مهمترین سوال این مقاله که معیارهای طراحی شهری فضاهای مشترک در مراکز شهری کدامند؟ و با استناد به مطالعات اسنادی و مرور تجربیات موفق جهانی صورت گرفته، اقدام به تدوین فرآیند راهنمای طراحی شهری فضای مشترک در مناطق مرکزی شهرها، با رعایت گام‌های ذیل صورت پذیرفت:

≠ پیش نیازهای طراحی فضای مشترک در مراکز شهری

≠ تدوین معیارهای طراحی در ۵ محور : (۱- مدیریت و آرامسازی ترافیک ۲- بهبود سیمای کالبدی شهر ۳- بهبود وضعیت زیست محیطی ۴- بهبود وضعیت اقتصادی و خدمات شهری ۵- تقویت زندگی اجتماعی و تعاملات فرهنگی).

≠ فرآیند تدوین راهنمای طراحی فضای مشترک در مراکز شهری.

≠ ارائه پیشنهادات طراحی در قالب اصول و معیارهای طراحی فضای مشترک برای اجرا در مراکز شهرها.

جدول ۱. معیارهای طراحی فضای مشترک در مراکز شهری

معیارها	
۱. مدیریت و آرامسازی ترافیک	۲. بهبود سیمای کالبدی شهر
۳. بهبود وضعیت زیست محیطی	۴. بهبود وضعیت اقتصادی و خدمات شهری
۵. تقویت زندگی اجتماعی و تعاملات فرهنگی	

(مآخذ: مطالعات نویسندگان، ۱۳۹۹)

۵- محدوده مورد مطالعه

حوزه مداخله در این پژوهش واقع در منطقه دو شهرداری قزوین و در برگیرنده خیابان خیام حد فاصل تقاطع طالقانی تا چهارراه عدل می باشد. مساحت تقریبی این محدوده ۱۵۶۸۰ متر مربع که طول این محدوده ۸۶۰ متر و عرض آن در حد فاصل تقاطع طالقانی تا چهارراه بوعلی بین ۱۷ تا ۲۲ متر است. حوزه بلافضل آن شامل بافت اطراف خیابان خیام بوده که از شرق، بافت بین خیابان خیام تا بلوار آیت الله مدرس و از غرب، بافت بین خیابان خیام تا خیابان نادری، قسمت شمالی خیابان عدل و قسمت جنوبی خیابان طالقانی (سه راه خیام) و بافت شمالی محلات بلاغی و ملک آباد می باشد. این بافت ها از یک سو توسط کوچه هایی قابلیت دسترسی به خیابان خیام از خیابان های مجاور را دارا بوده و از سوی دیگر پارکینگ های متمرکز در آن ها وجود دارد (سعیدی رضوانی و همکاران، ۱۳۹۴).

شکل ۸. موقعیت محور مورد مطالعه (خیابان خیام) در محدوده

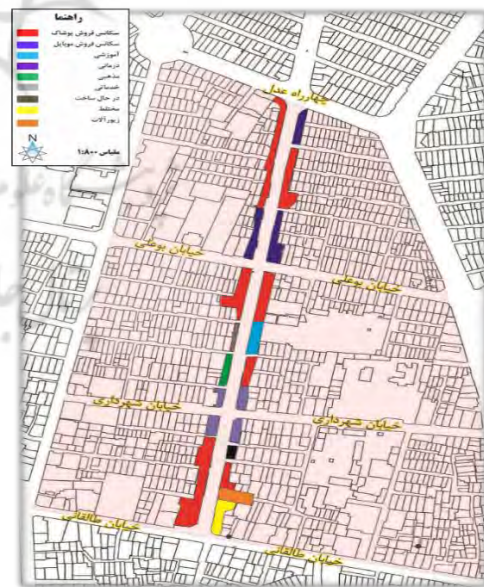
شهری قزوین



(مآخذ: مطالعات نویسندگان، ۱۳۹۹)

شکل ۹. سکناس بندی کاربری های موجود در حوزه مداخله

(خیابان خیام)



(مآخذ: مطالعات نویسندگان، ۱۳۹۹)

۶. بحث و یافته ها:

خیابان خیام قزوین حد فاصل چهارراه عدل تا تقاطع طالقانی به عنوان یکی از مهم ترین قطب های تجاری شهر و همچنین یک محور کلیدی در شبکه ترافیکی حوزه فراگیر به شمار می رود. این محدوده طی دهه اخیر با تلاش هایی از جانب نهادهای مربوطه بمنظور افزایش سرزندگی اجتماعی و بهبود وضعیت ترافیک سواره همراه بوده است. طرح پیاده راه

خیام در سال ۱۳۹۳ تهیه و یک سال بعد اجرا شد که این طرح بدلیل بروز نارضایتی‌های اجتماعی (کسبه و ساکنین) و عدم تعبیه ترافیک سواره در فضای مذکور به سرانجام نرسید. در ادامه بمنظور اصلاح مسائل ذکر شده، نهاد مدیریت شهری اقدام به تهیه طرح فضای مشترک بمنظور اجرا در محدوده مورد مطالعه این پژوهش نموده که در گام نخست مشاور طرح موظف به امکان‌سنجی و آثارسنجی فضای مشترک شده^{۱۶} و در ادامه نیز طرح مطالعاتی فاز دوم طراحی فضای مشترک^{۱۷} در حوزه مداخله تهیه شد که در ادامه پژوهش به روند تدوین معیارهای طراحی آن پرداخته می‌شود.

۱-۶-۱- تدوین معیارهای طراحی فضای مشترک در مراکز شهرها

با توجه به مطالب عنوان شده در مبانی نظری، باید اذعان داشت که در ابتدا، پیش‌نیازهای طراحی فضای مشترک در مراکز شهرها بر مبنای مطالعات صورت گرفته، بیان شود و سپس با تدوین استانداردهای طراحی فضای مشترک در حوزه مرتبط با موضوع پژوهش، اقدام به تدوین فرآیند راهنمای طراحی شهری و پیشنهادات در محدوده مراکز شهری خواهد شد.

۱-۶-۱-۱- پیش‌نیازهای طراحی فضای مشترک در مراکز شهری

ایجاد تغییر در مراکز شهرها بدون در نظرگیری یک برنامه مشخص و مبتنی بر پتانسیل‌های درونی و بیرونی در محدوده طراحی امکان‌ناپذیر است. در این طرح‌ها بایستی به نقاط قوت و ضعف مجموعه، دقت فراوانی شده و تا حد امکان موارد مشکل‌ساز رفع شده و موجبات ارتقای کیفیت محیط را فراهم آورد. طراحی فضای مشترک در مناطق مرکزی شهرها که عمدتاً محل تجمع بنگاه‌های کسب و کار و تمرکز ادارات دولتی و شهری هستند، نیازمند یک برنامه‌ریزی منطقی و اصولی می‌باشند؛ چرا که این نواحی غالباً محل تردد وسایل نقلیه پرشماری هستند که علاوه بر جابه‌جایی افراد، بعضاً وظیفه انتقال کالا را به درون و بیرون مراکز شهری برعهده دارند. بر همین اساس محدود کردن حجم تردد خودروها نیازمند زیرساخت‌هایی نظیر گسترش و تقویت خدمات رسانی وسایل نقلیه عمومی، ارتقای وضعیت شبکه‌های (رینگ) دوچرخه سواری، در نظرگیری پارکینگ به تعداد کافی و فرهنگ‌سازی استفاده از پارکینگ‌های عمومی، مشارکت ذینفعان و افراد محلی، بازگشت هزینه‌های اقتصادی طرح، افزایش خدمات شهری، ساماندهی زمان بارگیری و باراندازی کالا و انسداد دسترسی‌های فرعی جهت ورود بیش از حد مجاز وسایل نقلیه به فضای مشترک بوده که با توجه به موقعیت و دسترسی‌های اطراف منتهی به مرکز شهر می‌تواند تاثیرات موثری در نحوه امکان‌سنجی، طراحی و اجرای طرح فضای مشترک گذاشته و درصد موفقیت و پیشبرد اهداف تعریف شده را تا حد زیادی بالا ببرد.

۱-۶-۱-۲- تدوین معیارهای طراحی

با استناد به مطالب به دست آمده از مبانی نظری پژوهش و همچنین بهره‌گیری از تجربیات جهانی طراحی فضای مشترک در مراکز شهری، می‌توان معیارهای طراحی شهری در زمینه طراحی فضای مشترک را در پنج محور کلان دسته بندی می‌شوند (جدول ۲) که شامل موارد زیر می‌باشند:

۱-۶-۱-۲-۱- مدیریت و آرامسازی ترافیک

در این مرحله باید اذعان داشت که اولین گام به هنگام طراحی فضای مشترک، مدیریت جریان ترافیک و آرامسازی آن به نحوه‌ای موثر می‌باشد. در این بخش با بهره‌گیری از طراحی خاص، دسترسی جریان سواره به داخل محدوده تا حد چشمگیری کاهش یافته و فضا جهت عبور و مرور افراد پیاده و همچنین دوچرخه سواران مهیا می‌شود. همچنین حضور افراد پیاده در فضا نیازمند یک سازوکار مناسب برای برقراری امنیت عابرین و ایمنی وسایل نقلیه می‌باشد که می‌توان با کنترل و مدیریت سرعت وسایل نقلیه تا حد زیادی آن را محقق ساخت. کاهش حجم ترافیک در محور علاوه بر کاهش

^{۱۶} این طرح تحت عنوان "امکان‌سنجی و آثارسنجی اجرای ایده فضای مشترک (حداقل چهارراه عدل تا تقاطع طالقانی)" به کارفرمایی سازمان حمل و نقل شهرداری قزوین، توسط مشاور (نگارنده) در سال ۱۳۹۴ تدوین شد.

^{۱۷} این طرح نیز تحت عنوان "طراحی فاز دوم خیابان خیام قزوین به روش فضای مشترک" به کارفرمایی سازمان خدمات طراحی شهرداری قزوین، توسط مشاور در سال ۱۳۹۶ تدوین شد.

میزان تولید گاز آلاینده دی‌اکسیدکربن می‌تواند زمینه را برای بهبود وضعیت حضورپذیری افراد آسیب پذیر در فضای مشترک فراهم آورد.

۲-۱-۶- بهبود سیمای کالبدی شهر

از مهم‌ترین اقدامات در طراحی فضای مشترک، بحث افزایش خوانایی و حذف آلودگی‌های بصری از محیط پیرامون است. بطوریکه با حذف تابلوهای اضافی در مسیر و فضا سازی در جلوی کاربری‌های عمومی و همچنین طراحی فضاهای مکث در جداره‌های فرسوده و قدیمی می‌توان موجب ارتقای کیفیت سیمای کالبدی محدوده شد. همچنین با یکپارچگی مسیر محدوده، عدم اختلاف ارتفاع و حذف لبه‌های جداکننده سواره‌رو و پیاده‌رو می‌توان زمینه را برای گشایش فضایی و حضور موثر همه افراد (حتی افراد آسیب‌پذیر) آماده ساخت. در نظرگیری آستانه ورودی در مقیاس‌های متفاوت در قالب دروازه یا گذرگاه می‌تواند به مثابه یک محصوریت بصری و یا کاهش ارتفاع بصری تاثیر مثبتی در کریدور دید ناظران فراهم آورد. همچنین می‌توان در ساماندهی جداره‌ها و مسیرها از مصالح بوم آورد و متناسب با فرهنگ و تاریخ حوزه مداخله استفاده نمود تا علاوه بر بحث بهبود سیمای کالبدی فضا، به لحاظ زمینه‌گرایی نیز، کیفیت محیط مذکور را ارتقا داد.

۳-۱-۶- بهبود وضعیت زیست محیطی

یکی از مهم‌ترین اهداف مشخص در اجرای فضاهای مشترک، کاهش آلودگی‌های محیطی ناشی از کاهش حضور اتومبیل‌ها و به طور کلی وسایل نقلیه آلاینده در فضاهای مترکم شهری می‌باشد. از این رو با کاهش چشمگیر ورود خودروهای آلاینده و تک‌سرنشین و به موازات آن استفاده از طرح‌های تشویقی نظیر دوچرخه‌های اشتراکی و یا استفاده از خودروهای هیبریدی و یا برقی می‌تواند منجر به کاهش استفاده از سوخت‌های فسیلی شده و با کاشت پوشش‌های گیاهی متناسب با خرد اقلیم حوزه مداخله، فضایی مطبوع و دلپذیر را برای افراد حاضر، فراهم آورد. همچنین با اجرای پروژه فضای مشترک در مراکز شهری علاوه بر کاهش چشمگیری مشکلات آلودگی هوا و میزان جزایر گرمایی مابین ابنیه مرتفع شهری می‌توان میزان سلامت جسمانی افراد حاضر را به دلیل ترویج پیاده‌روی و استفاده از دوچرخه افزایش داد.

۴-۱-۶- بهبود وضعیت اقتصادی و خدمات شهری

با طراحی فضای مشترک در مناطق تجاری و محل تمرکز بنگاه‌های اقتصادی، علاوه بر ایجاد جذابیت‌های بصری به منظور افزایش میزان سطوح پیاده‌رو برای حضور افراد پیاده، زمینه برای رونق وضعیت اقتصادی محدوده فراهم شده و می‌توان با طراحی منحصر به فرد در کف، جداره و فضای محدوده پای بازدیدکنندگان از سایر نقاط را به این فضا باز کرده و علاوه بر رونق اقتصادی محدوده می‌تواند در چرخه اقتصادی کل شهر نیز موثر واقع شود. عموماً در مناطق تجاری به سبب اقتضات اجتماعی-اقتصادی، همیشه دستفروشان هستند که اقدام به ارائه کالاهای مختلف می‌کنند. در همین فضا نیز به سبب کاهش سرعت اتومبیل‌ها و امکان حضور گسترده‌تر افراد، می‌توان با ساماندهی مناسب و مدیریت دستفروشان، مانع از سد معبر آنان در فضاهای پرتردد شد.

۵-۱-۶- تقویت زندگی اجتماعی و تعاملات فرهنگی

فضاهای مشترک به دلیل عدم تفکیک بین افراد و ارائه خدمات یکسان به همه اقشار علی‌الخصوص اقشار آسیب‌پذیر، بستری مناسب برای ارتقای کیفیت زندگی اجتماعی بوده و به عنوان یکی از مهم‌ترین پاتوق‌های رفتاری، در جوامع هدف محسوب می‌شود. در این فضا به سبب قرارگیری مبلمان شهری در طراحی فضاهای راحت و فضاهای مکث در طول خیابان، زمینه مرادوات اجتماعی افراد فراهم آمده و می‌توان با تزریق کاربری‌های جاذب نظیر خرده‌فروشی‌ها و مراکز فرهنگی-هنری، کیفیت تعاملات فرهنگی را ارتقا داد. همچنین به دلیل مناسب سازی فضا برای افراد آسیب‌پذیر نیز، زیرساخت‌های لازم برای حضور موثر و فعالیت‌های اجتماعی این قشر این خاص در عرصه جامعه فراهم می‌سازد. پس از آن نیز بایستی اشاره کرد که با طراحی فضاهای با نورپردازی مناسب و حضور همه اقشار در زمینه نظارت همگانی بر فضا (چشم‌ناظر)، بستر بزهکاری و ارتکاب جرم تاحد محسوسی تنزل یافته و موجب ارتقای امنیت محیطی می‌شود.

جدول ۲. معیارهای طراحی فضای مشترک در مراکز شهری

<p>۱- تغییر رویکرد از اتومبیل محوری به انسان محوری ۲- تسهیل در حرکت افراد پیاده در فضای مشترک ۳- ارتقاء ایمنی در سطح مسیر و فضاهای منسوب در محیط فضای مشترک ۴- تسهیل دسترسی به حمل و نقل عمومی برای کاربران ۵- لزوم آرماسازی ترافیک سواره از طریق طراحی مسیر و تعبیه پیچانه در آن ۶- افزایش زیرساخت‌های ترافیکی و تجهیزات مرتبط با وسایل نقلیه هیبریدی، برقی و با سوخت پاک ۷- در نظرگیری پارکینگ غیرحاشیه‌ای و تخصیص پارکینگ‌ها متناسب با نوع کاربری‌ها و حجم ترافیک در مسیرهای منتهی به فضای مشترک ۸- تعبیه بارگیر و بارانداز برای مدیریت ترافیک وسایل نقلیه ویژه حمل کالا در مسیر ۹- طراحی شبکه نردبانی برای عبور و مرور سالمندان، معلولین و سایر افراد برای حرکات آزادانه عابرین پیاده ۱۰- تسهیل در حرکت دوچرخه سواران با در نظرگیری خطوط مجزا و رعایت ملزومات پیوستگی در شبکه متناوب دوچرخه سواری ۱۱- تبیین قوانین و مقررات آمد و شد وسایل نقلیه در محدوده (حداکثر ۳۰ کیلومتر بر ساعت)</p>	<p>مدیریت و آرماسازی ترافیک</p>
<p>۱- افزایش خوانایی در طول مسیر ۲- حذف آلودگی‌های بصری نظیر تابلوهای اضافه در مسیر ۳- پیوستگی مسیر نابینایان به ویژه در محل تقاطع‌های موجود ۴- یکپارچگی در کفسازی مسیر و استفاده از سنگفرش‌های متناسب با اقلیم و فرهنگ محدوده ۵- احیا و ساماندهی جداره‌های موجود و نصب دیواره‌نگاره‌ها و المان‌های شهری ۶- احداث مسیر ویژه دوچرخه در محل تقاطع‌ها برای جلوگیری از آشفتگی استفاده کاربران از فضا ۷- فضا سازی در جلوی کاربری‌های عمومی و اداری با تعبیه آبنما، کریدور و پرگولا ۸- جانمایی و طراحی سر در ورودی با عنوان دروازه ورودی فضای مشترک ۹- طراحی و جانمایی فضاهای مکث در فضاهای گمشده موجود در طول مسیر ۱۰- طراحی فضای راحت و جانمایی مبلمان شهری در فضاهای در امتداد طول مسیر ۱۱- تعبیه گذرگاه‌های مناسب برای آستانه ورودی در تقاطع‌های فرعی مسیر فضای مشترک</p>	<p>بهبود سیمای کالبدی شهر</p>
<p>۱- کاهش آلودگی‌های محیطی ناشی از کاهش حضور وسایل نقلیه آلاینده ۲- کاهش استفاده از سوخت‌های فسیلی به دلیل کاهش حجم ترافیک خودروها و وسایل نقلیه عبوری در مسیر ۳- افزایش استفاده از وسایل نقلیه پاک و غیر آلاینده نظیر دوچرخه، ماشین برقی و هیبریدی ۴- افزایش استفاده از پوشش فضای سبز در فضاهای خالی ۵- تعبیه زیرساخت استفاده بهینه از انرژی‌های پاک در تامین انرژی کل مجموعه ۶- ساماندهی وضعیت جمع آوری پسماند با تعبیه مخزن‌های متناسب با محیط</p>	<p>بهبود وضعیت زیست محیطی</p>
<p>۱- طراحی زیبا و جذاب در کل مسیر و فضاهای تعبیه شده ۲- ایجاد جذابیت بصری و هنری به منظور تشویق مردم به حضور در فضا ۳- ایجاد کفسازی مناسب، خلاقانه و با کیفیت به منظور ارتقای وضعیت خدمات رسانی به عابران ۴- استفاده از مصالح باکیفیت و متناسب با وضعیت اقلیمی در طراحی فضا به منظور جلوگیری از آسیب دیدگی افراد و عناصر فضایی ۵- طراحی کف‌نگاره‌های تاریخی و فرهنگی در جلوخان فضاهای عمومی ۶- مدیریت وضعیت دستفروشان در اطراف کاربری‌های تجاری واقع در مسیر فضای مشترک</p>	<p>بهبود وضعیت اقتصادی و خدمات شهری</p>
<p>۱- افزایش تعاملات اجتماعی در کل محدوده فضای مشترک با در نظرگیری مبلمان و ابزار مناسب ۲- ارتقاء امنیت محیطی با ایجاد نورپردازی مناسب در شب و نظارت همگانی در طول روز ۳- استفاده از آموزه‌های طراحی CPTED^{۱۸} در طراحی فضاهای شهری واقع در سایت فضای مشترک ۴- تعبیه مبلمان شهری مناسب با طراحی خلاقانه به منظور تشویق افراد به حضور در امتداد مسیر فضای مشترک ۵- تعبیه فضاهای خاص به منظور برگزاری مراسمات تاریخی و فرهنگی در امتداد مسیر فضای مشترک ۶- ایجاد سازوکار مناسب برای تشویق افراد به پیاده‌روی با مشارکت دادن ذی‌نفعان به هنگام طراحی فضای مشترک ۷- تعبیه مبلمان شهری مناسب و طراحی مسیرهای مناسب سازی شده برای افزایش حضور پذیری افراد دارای معلولیت ۸- تزریق کاربری‌های جذاب جمعیت نظیر خرده فروشی‌ها و مراکز هنری-فرهنگی به منظور افزایش سرزندگی اجتماعی</p>	<p>تقویت زندگی اجتماعی و تعاملات فرهنگی</p>

(مآخذ: مطالعات نویسنندگان، ۱۳۹۹)

۲-۶- فرآیند تدوین راهنمای طراحی فضای مشترک در مراکز شهری

در تدوین راهنمای طراحی فضاهای مشترک در مناطق مرکزی شهرها باید به این نکته توجه داشت که پس از استفاده از معیارهای بدست آمده از بطن مطالعات نظری، بایستی به مفاهیم دیگری نیز توجه کرد که در صورت بهره‌گیری از این نکات می‌توان میزان موفقیت در تحقق پذیری اهداف مندرج در اسناد اجرایی طرح مذکور را به واقعیت نزدیک‌تر کرد. در این بخش با استناد به مباحث مطرح شده، راهنمای طراحی فضاهای مشترک در مراکز شهرها شامل گام‌های زیر می‌باشند که عبارت‌انداز: ۱- انتخاب مناسب حوزه مداخله طراحی با توجه به پتانسیل‌های درونی و بیرونی محدوده با

¹⁸ (کامل رویکرد پیشگیری از جرم مبتنی بر طراحی محیطی) Crime prevention through environmental design

بهره‌گیری از پیش‌نیازهای طراحی در مراکز پر تراکم شهری. ۲- شروع فرآیند شناخت شرایط عام و خاص در حوزه مداخله طراحی، برای اجرای صحیح اصول طراحی فضای مشترک. ۳- تعیین نوع مداخله و سیاست‌گذاری در محدوده به منظور بهبود وضعیت مراکز شهری با استفاده از ایده فضای مشترک. ۴- تدوین اهداف مذکور در مقیاس‌ها و عرصه‌های مختلف طراحی با بهره‌مندی از استنتاج مطالب در قالب معیارهای استخراج‌شده از اسناد مورد مطالعه. ۵- شناسایی مسائل محوری استراتژیک و عوامل تاثیرگذار بر آن با استفاده از اصول طراحی فضای مشترک. ۶- ارائه راهبردها، راهکارها، سیاست، ضوابط و توصیه‌های طراحی فضای مشترک در مراکز شهری و چگونگی اجرای استراتژی‌های آن با توجه به اهداف از پیش تعیین‌شده و مسائل استراتژیک آن. ۷- ارائه آلترناتیوهای گوناگون طراحی با توجه به نوع و مقیاس مداخله و چگونگی زمان‌بندی اجرای آن. ۸- ارزیابی آلترناتیوها و انتخاب گزینه برتر. ۹- شروع فرآیند طراحی در حوزه مداخله. ۱۰- تعبیه یک چارچوب منسجم در راستای تجزیه، تحلیل و سنجش موفقیت طرح و یا شکست آن با توجه به بحث خاصیت برگشت‌پذیری فرآیند طراحی شهری (Feedback) در قالب تهیه مصاحبه‌ها، چک‌لیست‌ها، پرسشنامه‌ها، برداشت‌های میدانی و نظرسنجی‌های گوناگون از اقشار مختلف در بازه‌های زمانی خاص در قالب پایش اجتماعی.

۳-۶- پیشنهادات طراحی در قالب اصول و معیارهای طراحی فضای مشترک برای اجرا در مراکز شهرها

در این مرحله با توجه به مطالب مطرح شده در پژوهش، که شامل بررسی مبانی نظری فضای مشترک، مراکز شهری و تجربیات جهانی مرتبط با طراحی فضای مشترک در مراکز شهری در سرتاسر جهان بود، معیارهای طراحی فضای مشترک در مناطق مرکزی شهری بدست آمد که در قالب جدول ۳ تحت عنوان پیشنهادات به نمایش درآمده است. در انتها برای نمایش بهتر روند دستیابی به این مهم، فرآیند پژوهشی-تحلیلی آن در قالب شکل ۱۰ نشان داده شده است.

جدول ۳. پیشنهادات طراحی در قالب اصول و معیارهای طراحی فضای مشترک برای اجرا در مراکز شهرها

معیار	زیرمعیار	محور استراتژیک	راهکار	ضوابط و توصیه‌های طراحی سیاست اجرایی
مدیریت و آرامش‌سازی ترافیک	تغییر رویکرد از اتومبیل محوری به انسان محوری	-ترویج پیاده‌مداری -برقراری آرامش محیطی -افزایش سرزندگی	-ترویج فرهنگ پیاده‌محوری -اعمال سیاست‌های تشویقی برای عبور بدون وسیله نقلیه -افزایش عوامل بازدارنده برای حضور وسایل نقلیه تک‌سرنشین -ایجاد محیطی سرزنده و بانشاط	-استفاده از طرح‌های تشویقی برای حضور افراد پیاده -اعمال محدودیت مستمر برای حضور خودروهای تک‌سرنشین در فضا -تزریق کافه‌ها و رستوران‌های خیابانی به فضای مشترک -تعبیه پیاده‌روی بازی مخصوص کودکان و خردسالان در امتداد محور اصلی
	تسهیل در حرکت	-مدیریت جریان ترافیک سواره و پیاده -کاهش حضور اتومبیل‌های تک‌سرنشین	-اعمال محدودیت ترافیکی جهت توقف طولانی مدت وسایل نقلیه در مسیر -اعمال محدودیت ترافیکی برای سرریز حجم وسایل نقلیه به محور	-ممنوع کردن پارک حاشیه‌ای در امتداد محور -تعبیه ایستگاه‌های دوچرخه در ابتدا و انتهای مسیر -تعبیه فضای ذخیره پارک در جلوی کاربری‌های خاص -جلوگیری از ورود وسایل نقلیه از سایر مسیرهای فرعی به محور اصلی
	ارتقای ایمنی	-افزایش میزان امنیت عابران پیاده -کاهش میزان تصادفات	-کاهش محسوس سرعت وسایل نقلیه در مسیر - آگاهی بخشی نسبت به حضور افراد پیاده در محور	-استقرار تابلوها و علائم و نشانه‌ها در ابتدای مسیر -استفاده از بولارد برای جداسازی فضاهای راحت و مخصوص بازی کودکان -کاهش سرعت وسایل نقلیه بوسیله طراحی پیچانه

	کاهش سرعت	-تبیین سرعت متوسط و ایده آل -حذف فاصل سرعت	-۳۰ کیلومتر بر ساعت (متوسط) -۲۴ کیلومتر بر ساعت (ایده آل)	- اطلاع رسانی از طریق علائم و نشانه‌ها در سرتاسر مسیر -در نظر گیری یک بازه مشخص برای کنترل سرعت وسایل نقلیه (سرعت مجاز ۲۴ کیلومتر)
	شبکه نردبانی	-حرکت آزادانه افراد (عموما افراد ناتوان)	-جهت گیری حرکت نابینایان با استفاده از خطوط ساختمان ها -ارتباط دو طرفه با فضای آرامش -فراهم آوردن کوتاه ترین مسیر	-استفاده از مصالح مناسب در کفیوش جهت تفکیک مسیر هادی نابینایان -استقرار فضای سبز در امتداد مسیرهای نردبانی -انطباق شبکه بر مبنای الگوی محور با توجه به ورودی
	پارکینگ و بارانداز	-پارکینگ اضطراری -پارکینگ درمانی	-مشخص شدن وضعیت بارگیر برای کاربری های خاص -مشخص شدن پارکینگ درمانی	-تعبیه بارانداز به توجه به حجم و میزان توقف اتومبیل‌های مورد نیاز در جلوی کاربری‌های خاص -تعبیه پارکینگ ویژه برای کاربری‌های درمانی
شهر بهبود سیمای کالبدی شهر	افزایش خوانایی	-افزایش میزان وضوح تصویر ذهنی افراد از فضا	-طراحی فضایی منطبق بر عادات و فرهنگ مرسوم ساکنین -جلوگیری از طراحی فضایی با القای حس غریب‌گزی به افراد	-طراحی فضاهای شهری سازگار با عادات جمعی عابران -حذف کامل مصالح و نشانه‌های شهری ناسازگار با زمینه بافت شهری و عادات رفتاری ساکنین
	حذف آلودگی‌های بصری	-کاهش اغتشاش بصری در محور	-کاهش اغتشاش بصری در جداره‌ها -کاهش اغتشاش بصری در کف	-حذف تابلوهای تبلیغاتی ناسامان در جداره‌های تجاری -ساماندهی درپوش‌های منهول تاسیسات شهری -عدم اغتشاش در کاربرد مصالح در جداره
	کاهش سرعت	-تنگی بصری -تقویت جاذبه لبه خیابان -کاهش دید رو به جلو	-استفاده از انواع سنگفرش ها -کاهش سرعت ۴ تا ۷ کیلومتر بر ساعت بوسیله تغییر در سطوح -استخراج استانداردهای بحث پیچانه ها ، مناسب با استانداردها -ایجاد انحراف افقی	-ایجاد اختلاف سطح در مقطع تمامی مسیرهای ورود -ساماندهی و هدایت شاخه های درختان جهت تامین محصوریت مسیر - ساماندهی کاشت درختان در اطراف مسیر عبوری وسایل نقلیه -طراحی پیچانه ها در طول مسیر
	آستانه (ورودی)	-کاهش سرعت -دروازه ورودی	-قرار دادن تابلو راهنمایی -اختلاف ارتفاع در سطح -کاهش عرض مسیر -کاهش ارتفاع بصری	-نصب تابلوهای جذاب تبلیغاتی، گردشگری و راهنمایی جهت ارتقای گرافیک محیطی مسیر -ایجاد اختلاف سطح در مقاطع تمامی ورودی‌های محور -تعیین ضوابط ارتفاعی برای جداره‌ها -کاهش عرض مسیر ورودی (همانند دروازه‌های محلی)

	<p>مناسب سازی برای معلولین (بینایی و حرکتی)</p>	<p>-سنگفرش مخصوص -کانال زهکشی</p>	<p>-تغییر در جنس مواد سطوح تراز رعایت استانداردها در کیفیت و اجرای کار -رعایت استانداردهای تعبیه فضای عبور و مرور معلولین (بینایی و حرکتی) در مسیر پیاده‌رو</p>	<p>-کاهش نوار برجسته (لاین لمسی) با حفظ اثر بخشی از ۸۰۰ میلی متر به ۶۰۰ میلی متر - ۲۳۰ میلی متر فضای امن در مجاورت نوار لمسی -تعبیه مسیر ویژه برای عبور معلولین(عرض مسیر ویژه نابینایان بین ۳۰ تا ۵۰ سانتی متر می باشد) -ایجاد شیار عرضی برای عبور نابینایان</p>
	<p>فضای راحت</p>	<p>-مکانیابی مناسب -مبلمان مستقر</p>	<p>-رعایت پیوستگی در در تقاطع ها و اتصال مناسب به نقاط عبور -مشخص کردن محدوده فضاهای راحت -استفاده از ویژگی ترکیبی</p>	<p>-در نظرگیری فضای راحت در مجاورت کاربری های خاص -جداسازی فضاهای راحت توسط بولارد از محور اصلی -تلفیق فضاهای راحت با ایستگاه های دوچرخه ، فضای سبز، مبلمان شهری، هنرهای عمومی و المان ها</p>
	<p>تقاطع ها</p>	<p>گذرگاه مشترک^{۱۹} فضای</p>	<p>-تعیین مرزهای مسیر عبوری وسایل نقلیه -بافت متفاوت تراز</p>	<p>-استفاده از اختلاف رنگ و کنتراست در سنگ فرش خیابان جهت متمایز کردن مسیرها -استفاده از بافت های گوناگون هم سطح</p>
	<p>جداره ها</p>	<p>-ساماندهی جداره های فرسوده -زیباسازی جداره های موجود</p>	<p>-احداث دیوارنگاره های متناسب با پیشینه فرهنگی و تاریخی شهر -ارتقای کیفی وضعیت جداره های وضع موجود</p>	<p>-مکان یابی جداره های مستعد دیوارنگاری در خیابان و فضاهای محور -بهبود وضعیت جداره های نامناسب موجود در خیابان و فضاهای محور</p>
	<p>هنرهای عمومی</p>	<p>تعبیه عناصر زیباسازی شهری</p>	<p>-مکان یابی مجسمه ها و المان های شهری</p>	<p>-احداث المان هایی از مشاهیر و رویدادهای تاریخی -احداث مبلمان و دیوارنگاره ها با ویژگی خاص فرهنگی</p>
	<p>فضای گمشده</p>	<p>-احیای فضاهای گمشده شهری</p>	<p>-بهسازی، نوسازی و بازسازی فضاهای گمشده شهری با استفاده از تزریق کاربری های خاص</p>	<p>-طراحی خلاقانه در فضاهای شهری گمشده با تلفیق عناصر سبز و طبیعی نظیر پارک های جیبی -تعبیه مبلمان و نورپردازی مناسب در فضای گمشده</p>
<p>بهبود وضعیت زیست محیطی</p>	<p>کاهش آلودگی محیطی</p>	<p>-کاهش آلودگی های زیست محیطی -کاهش میزان تولید گازهای سمی مضر</p>	<p>-جلوگیری از تردد وسایل نقلیه تک سرنشین در فضای مشترک -تشویق مردم به عدم استفاده از وسایل نقلیه آلاینده محیط زیست</p>	<p>-اعمال محدودیت ها و جریمه های گوناگون برای رانندگان اتومبیل های تک سرنشین در مسیر -تزریق گیاهان و درختان مناسب با اقلیم محدوده جهت ارتقای وضعیت تولید اکسیژن در فضاهای شهری</p>
	<p>کاهش استفاده از سوخت فسیلی</p>	<p>-کاهش استفاده از وسایل نقلیه آلاینده</p>	<p>-جلوگیری از حضور وسایل نقلیه آلاینده در محیط شهری -جلوگیری از حضور وسایل نقلیه تک سرنشین در فضای شهری</p>	<p>-اعمال جریمه های سنگین برای حضور وسایل نقلیه فرسوده و قدیمی در فضای مشترک -اعمال طرح های ترافیکی به منظور مدیریت حجم ترافیک عبوری وسایل نقلیه</p>

^{۱۹} به این گذرگاه در اصطلاح طراحی فضای مشترک، گذرگاه "ادب و مهربانی" گفته می شود. این گذرگاه ها هیچ الزام قانونی برای رانندگان به دادن راه عبور و مرور ندارند، ولی در عمل به نظر می رسد که رانندگان تمایل به خوشرویی در اینگونه گذرگاه ها دارند.

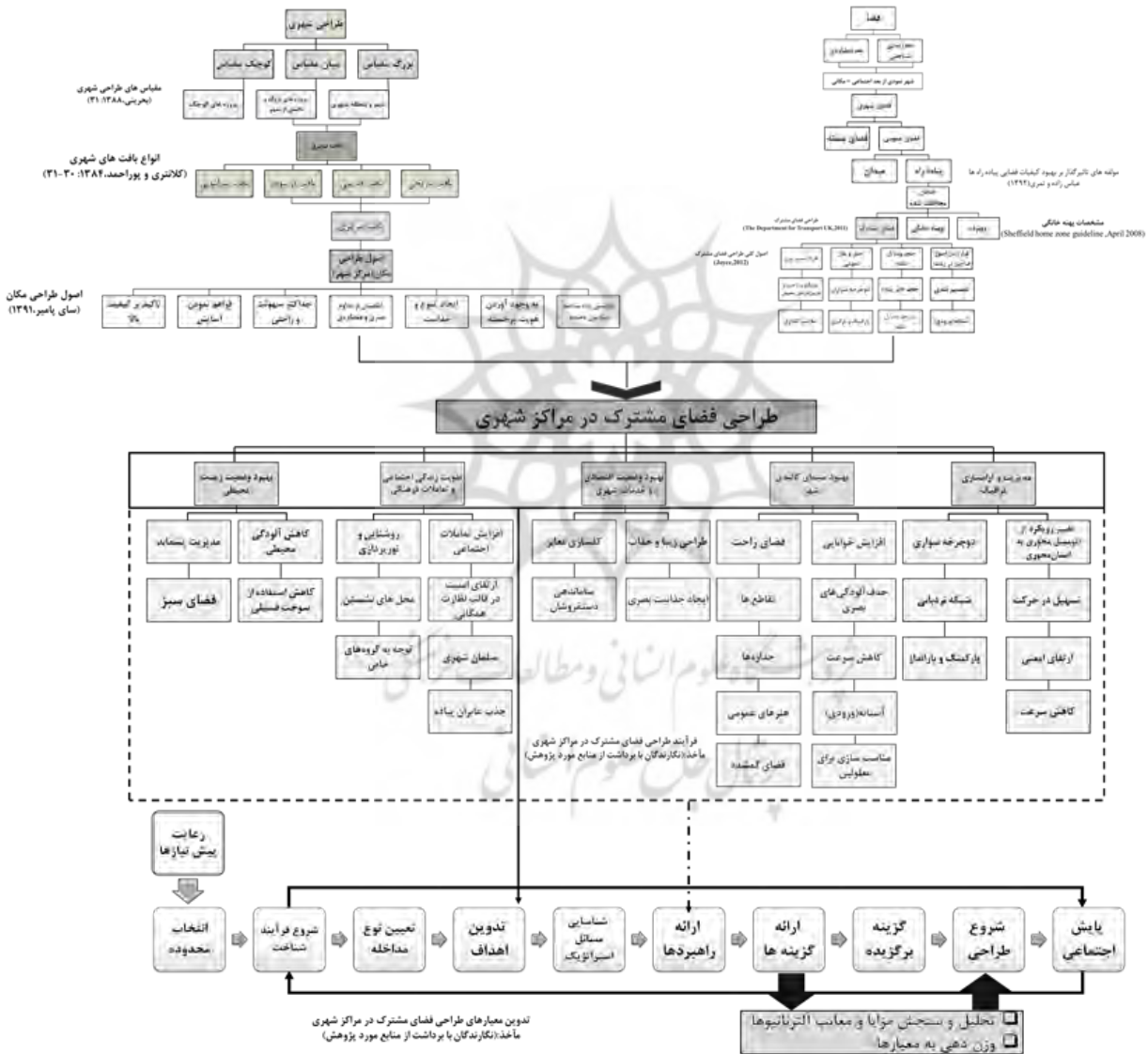
	فضای سبز	-سایه اندازی -تلطیف فضا -زیباشناختی -غناى حسی	-قرار گیری شاخه بندی گیاهان سایه انداز در ارتفاع بالای ۳ متر -حفظ عناصر موجود استفاده از آنان در کریدور دید	-ترکیب با جانمایی مبلمان و تامین آسایش برای فضاها -استفاده از گیاهان بومی مقاوم جاذب سرب -استفاده از گل جای در پیچانه ها جهت تفکیک فضایی -عدم استفاده از پوشش گیاهی متراکم در مجاور مسیرها
	مدیریت پسماند	-جانمایی و مکان یابی مخزنها -رسیدگی مستمر به مخزنها	-مدیریت عبور و مرور وسایل حمل زباله در مسیر -جانمایی و تعبیه مناسب مخزن های پسماند در محیط و نگهداری مستمر	-نصب مخزن های مناسب با توجه به زمینه طراحی محیط -قرارگیری و جانمایی مخزن ها در فاصله های مناسب -رسیدگی و تعمیرات مستمر مخزن ها و جایگاه های نگهداری سطل های زباله
	طراحی زیبا و جذاب	-طراحی فضای شهری -طراحی جداره ها -طراحی کف	-استفاده از پلان مناسب و خلاقانه برای طراحی فضا در محور -ساماندهی جداره های محور -استفاده از طرح های مناسب برای طراحی کفسازی محور	-استفاده از مصالح سازگار با اقلیم منطقه در طراحی فضاها، جداره ها و کف محورهای شهری -استقرار مبلمان شهری خلاق در طول مسیر -نصب کف نگاره های با زمینه فرهنگی در طول محور -طراحی کریدورها و فضاهای خلاق در فضای مشترک
	ایجاد جذابیت بصری	-افزایش میزان جذابیت بصری -افزایش غنای حسی در محیط	-استفاده از عناصری شهری جذاب در طول محور -بهره گیری از عناصر طبیعی در تزئین فضاهای شهری	-استفاده از المان های شهری خلاق و مبلمان مناسب در طول محور -استفاده از عناصری طبیعی نظیر گیاهان تزئینی سازگار و آب نماهای تلفیقی برای تزئین فضای مشترک
	کفسازی معابر	-کفسازی معبر اصلی -کفسازی معابر فرعی	-رعایت پیوستگی مسیر -تفکیک سطوح مختلف حرکتی -حفظ هویت و زمینه گرایی	-عدم ایجاد اختلاف بین معبر سواره و پیاده -استفاده از رنگ های متفاوت در ورودی های عمومی -استفاده از مصالح بوم آورد -استفاده از سنگفرش های همگون و هماهنگ با کل محور -استفاده از کفپوش های متفاوت در ورودی های عمومی
	ساماندهی دستفروشان	-مدیریت افراد دستفروش -مدیریت و کنترل فضا	-جلوگیری از حضور افراد دستفروش به غیر از ساعات تعیین شده -تعبیه فضایی برای ایجاد بازارهای روز و استقرار کنترل شده افراد دستفروشان	-استقرار دستفروشان در نقاط خاصی از فضا -کنترل روی قیمت های ارائه شده توسط دستفروشان برای حفظ تعادل بازار راسته های تجاری -در نظرگیری طرح های تشویقی به دستفروشان ارائه دهنده محصولات با کیفیت در قالب اجازه حضور نسبتاً مداوم در فضاهای بهتر محور

<p>تنوعیت زندگی اجتماعی و تعاملات فرهنگی</p>	<p>افزایش تعاملات اجتماعی</p>	<p>-افزایش حضور تمامی اقشار جامعه در محیط -مشارکت افراد در فرآیند طراحی فضاهای شهری</p>	<p>-مناسب سازی فضاهای برای حضور تمامی افراد جامعه در محور -برگزاری جلسات عمومی با نخبگان و عموم مردم -طراحی فضاهای شهری بر اساس الگوهای رفتاری عابران و افراد ساکن در فضا</p>	<p>-استفاده از استانداردهای مناسب سازی برای حضور اقشار آسیب پذیر(نظیر معلولین و سالمندان) -برگزاری جلسات به منظور استفاده از نظرات تمامی افراد ذی‌نفع در فرآیند طراحی پروژه -احداث مبلمان‌های شهری مناسب بر اساس الگوهای رفتاری ساکنین و عابران -استفاده از نورپردازی مناسب در طراحی فضاها در شب</p>
	<p>ارتقای امنیت در قالب نظارت همگانی</p>	<p>- امنیت افراد ساکن در محیط - امنیت تمامی عابرین -نظارت جمعی</p>	<p>-افزایش نظارت ساکنین بر فضاهای شهری با طراحی محیطی مناسب -افزایش سازوکارهای مدیریتی به منظور ایجاد فضایی امن</p>	<p>-جلوگیری از طراحی فضای شهری بسته و بدون نظارت -طراحی فضاهای جمعی با نورپردازی مناسب -تزریق کاربری‌های شبانه روزی به منظور افزایش نظارت جمعی در کل محور</p>
	<p>مبلمان شهری</p>	<p>-راحتی افراد -زیباشناختی فضا -تجهیزات شهری -خدمات شهری</p>	<p>-حفظ عرض مفید راه -تامین زیبایی بصری -داشتن وحدت رویه در مبلمان -جزئیات طراحی مبلمان -عناصر الحاقی به جداره‌ها</p>	<p>-استقرار مبلمانهای شهری مشرف به فضاهای سبز و محور -استفاده از استانداردهای مکان یابی مبلمان شهری -تعبیه کردن نیمکت‌ها دور درختان(استفاده از سایه) - استفاده از فرم‌های همگن و راحت و هماهنگ با محیط -استخراج یک مدل هماهنگ برای طراحی جزئیات از جمله مبلمان برای کل مسیر</p>
	<p>جذب عابران پیاده</p>	<p>-تزریق کاربری‌های جاذب -رعایت اصول CPTED</p>	<p>-توسعه خرده فروشی‌ها -فعالیت‌های فرهنگی و هنری -توسعه کافه‌های خیابانی -طرح خیابان و قراردادن مبلمان خیابانی و محوطه سازی برای جلوگیری از مکان‌های بی دفاع</p>	<p>-در نظر گرفتن فضا جهت استقرار نمایشگاه‌های خیابانی -تعبیه کاربری‌های پذیرایی مانند کافه‌ها و رستوران‌ها -استقرار کاربری‌های چندمنظوره در راستای افزایش نظارت اجتماعی(کاربری های ۲۴ ساعته یا ۱۸ ساعته) -قرارگیری مبلمان شهری رو به محور اصلی (تحقق چشمان خیابان از زاویه دیگر)</p>
	<p>روشنایی و نورپردازی</p>	<p>-بهبود وضعیت زیباشناختی خیابان -افزایش ایمنی محیط -افزایش امنیت افراد و وسایل نقلیه</p>	<p>-استفاده از انواع نورپردازی(نورپردازی از کف برای المان‌ها،استفاده از چراغ‌های روشنایی در چند گد ارتفاعی و روشنایی مسیرهای مسقف)</p>	<p>-تفکیک نورپردازی از روشنایی نورپردازی جداره‌ها -نورپردازی المان‌ها -نورپردازی آبنما -اجرای تم واحد برای روشنایی مسیر</p>
	<p>محل‌های نشستن(فضای مکث واستراحت)</p>	<p>-افزایش میزان حضور پذیری افراد -ایجاد قرارگاه رفتاری -تعبیه فضایی برای استراحت افراد</p>	<p>-لحاظ کردن گروه‌های استفاده کننده خاص در طراحی مبلمان‌ها -مکانیابی مناسب مبلمان با استفاده از تکنیک Place check با توجه به الگوهای رفتاری جاری</p>	<p>-استقرار مبلمان هماهنگ با زمینه محیط (خیابان) و با فاصله ۵۰ متر از یکدیگر -استقرار مبلمان ویژه معلولین،کودکان و سالمندان -تعبیه مبلمان خلاق و بدیع در فضاهای راحت و مکث -تلفیق عناصر سبز با مبلمان مستقر</p>

<p>- رعایت پیوستگی در مسیرهای هادی نابینایان - ایجاد روشنایی لازم برای افراد کم بینا و سالمندان - استفاده از کف نگاره‌های برجسته مخصوص نابینایان و کم بینایان به هنگام عبور عرضی و طولی در مسیر - تعبیه هشدار دهنده های صوتی در تقاطع‌ها و چهارراه‌ها - تعبیه تابلوهای راهنمای بریل کوب برای کمک به نابینایان</p>	<p>- در نظر گیری یک فضای امن یا آسایش در مجاورت ساختمان‌ها - مشخص شدن مسیر عبور و مرور به وسیله کف فرش لمسی و کانال‌های زهکشی شده - استفاده از علائم هشدار دهنده</p>	<p>- از بین بردن احساس خطر - افزایش میزان حضور پذیری</p>	<p>توجه به گروه‌های خاص (معلولین جسمی حرکتی، نابینایان و سالمندان)</p>
---	--	--	--

(مأخذ: مطالعات نویسندگان، ۱۳۹۹)

شکل ۱۰. فرآیند استخراج معیارهای طراحی شهری فضای مشترک برای اجرا در مراکز شهرها



(مأخذ: مطالعات نویسندگان، ۱۳۹۹)

۷. نتیجه گیری

در این مقاله سعی بر آن بود که با بهره‌گیری از منابع معتبر موجود در اقصی نقاط جهان و مطالعه تجربیات کشورهای توسعه یافته در زمینه بهره‌مندی از ایده فضای مشترک برای کنترل ترافیک وسایل نقلیه و ترویج پیاده‌روی در مراکز شهری، معیارهای طراحی این ایده در مناطق مرکزی شهرها و مراکز تجمع شهری تدوین شده و با استناد به منابع معتبر و تجربیات صورت گرفته، این معیارها در قالب پیشنهادات طراحی در حوزه مداخله مراکز شهری ارائه شود (جدول ۳). در طی سالیان اخیر، کشورهای توسعه یافته و صنعتی به این نکته دست پیدا کرده‌اند که با کاهش حجم ترافیک سواره در مناطق شهری و ترویج پیاده‌مداری می‌توان سرزندگی و نشاط قبلی را به فضاهای شهری بازگرداند. استفاده بیش از حد از وسایل نقلیه و وابستگی فعالیت‌های انسان به آن، زمینه‌ساز مشکلات جسمی و روحی فراوانی شده که در نهایت افراد ساکن در شهرها را از محیط سرزنده شهری دور ساخته و لذت یک زندگی بانشاط را از مردم می‌گیرد. طی سالیان گذشته کشورهای متعددی اقدام به برنامه‌ریزی در راستای کاهش حجم ترافیک وسایل نقلیه کرده که مقتضی به شرایط خاص هر کشور، طراحی خاص به معرض اجرا درآمده است. ایده فضای مشترک یک رویکرد طراحی شهری می‌باشد که با هدف کاهش ترافیک وسایل نقلیه، زمینه را برای مدیریت بهتر حجم خودروهای عبوری فراهم کرده و فضایی امن‌تر و با مساحت بیشتر در اختیار عابرین پیاده قرار داده است. با توجه به دستاوردهای مثبت این ایده در اقصی نقاط جهان و استقبال مردم از اجرا آن، می‌توان از آن به عنوان یکی از مهم‌ترین راهکارهای کنترل و مدیریت ترافیک سنگین مراکز شهری و تجاری کلان شهرها نام برد که علاوه بر حل مشکلات ترافیکی، فضایی بدیع و سرزنده را در اختیار شهروندان قرار می‌دهد. در این مقاله سعی بر آن شد که با برشمردن ویژگی‌های طراحی فضای مشترک و بهره‌گیری از تجارب شهرهای موفق در زمینه اجرای این ایده در مناطق مرکزی آن، معیارهای مورد نظر بمنظور اجرا در محدوده طراحی (خیابان خیام قزوین) استخراج شود. خیابان خیام قزوین که بعنوان یکی از سکانس‌های تجاری سطح شهر و همچنین یک محور مهم ترافیکی مطرح می‌باشد بدلیل عدم استقبال کاربران از طرح پیشین، پذیرای ایده فضای مشترک (برای اولین بار در عرصه شهرسازی ایران) شد که این امر با مطالعات مرحله‌ای گوناگون امکان‌پذیر گشت. در همین راستا در ادامه پژوهش به روند تدوین معیارهای طراحی در حوزه مداخله پژوهش پرداخته شد. همچنین پیش از این مرحله، باید به بحث پیش‌نیازهای طراحی در مراکز شهری توجه شده و با اتکا به مراحل آغازین طرح، اقدام به تدوین این معیارها نمود. به همین منظور با اتکا به منابع نظری معتبر و مطالعه تجارب اجرای ایده فضای مشترک در مراکز شهری سایر نقاط جهان و توجه ویژه به مقیاس و نوع مداخله در بافت‌های مرکزی-تجاری شهرها (با اتکا به حوزه مداخله پژوهش)، پنج معیار اصلی در راستای طراحی فضای مشترک در مراکز شهری به دست آمد که شامل: ۱- مدیریت و آرامسازی ترافیک ۲- بهبود سیمای کالبدی شهر ۳- بهبود وضعیت زیست محیطی ۴- بهبود وضعیت اقتصادی و خدمات شهری ۵- تقویت زندگی اجتماعی و تعاملات فرهنگی بود. هر کدام از این معیارها دارای زیرمعیار، محور استراتژیک، راهکار، ضوابط طراحی و سیاست اجرایی می‌باشد که باید به هنگام طراحی و اجرای فضای مشترک مورد استفاده طراحان و برنامه‌ریزان قرار بگیرد. در گام بعدی، فرآیند تدوین راهنمای طراحی فضای مشترک در مراکز شهری در ده مرحله بیان شده که با توجه به نحوه و مقیاس اجرای طرح، بایستی مورد توجه قرار بگیرد. باید اذعان داشت که ایده فضای مشترک تنها راهکار برای حل مشکلات ترافیکی و اجتماعی مراکز شهری نبوده و میزان موفقیت این‌گونه طرح‌ها، به عوامل متعددی چون مطالعات اولیه، نحوه درستی اجرا، بازخورد اجتماعی مردم، نحوه مدیریت جریان ترافیکی و ... بستگی دارد. فرآیند اجرای این‌گونه طرح‌ها، لزوماً عاری از اشکال و نقص نبوده و تنها سعی می‌کند که با ایجاد تغییرات کالبدی و ترافیکی، کیفیت زندگی اجتماعی را در مناطق مذکور ارتقا بخشد و محیطی سرزنده و بانشاط را برای شهروندان فراهم آورد و فضای مشترک خیابان خیام قزوین نیز عاری از این مستثنا نبوده و امید به بهبود شرایط فعلی دارد.

۷-۱. تقدیر و تشکر

نویسندگان بر خود لازم می‌دانند مراتب تشکر صمیمانه خود را از شرکت برازمان گستر پایدار و آقای دکتر محراب پورنصیر که ما را در انجام و ارتقاء کیفی این مقاله یاری دادند، اعلام نمایند.

۸. منابع

- ۱- بحرینی، حسین (۱۳۸۸)، "تحلیل مبانی نظری طراحی شهری معاصر"، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- ۲- پامیر، ساسی (۱۳۹۱)، "آفرینش مرکز شهری سرزنده: اصول طراحی شهری و بازآفرینی"، ترجمه: مصطفی بهزادفر و امیرشکیبامنش، انتشارات دانشگاه علم و صنعت، چاپ دوم، تهران.
- ۳- سعیدی رضوانی، نوید، فاطمی، نرجس سادات، همافر، میلاد، رحیمی، رابعه، حسن زاده، مهرنوش، مهري، فائزه (۱۳۹۴)، "روش تحقیق در مطالعات شهری"، انتشارات کتابکده کسری، چاپ اول.
- ۴- سعیدی رضوانی و همکاران (۱۳۹۴)، "طرح امکان سنجی و آثار سنجی اجرای ایده فضای مشترک: حدفاصل چهارراه عدل تا تقاطع طالقانی"، کارفرما: سازمان حمل و نقل شهرداری قزوین.
- ۵- عباس زاده، شهاب، تمري، سودا (۱۳۹۲)، "بررسی و تحلیل مولفه های تاثیرگذار بر بهبود کیفیات فضایی پیاده راه ها به منظور افزایش سطح تعاملات اجتماعی، مطالعه موردی: محورهای تربیت و ولیعصر تبریز". فصلنامه مطالعات شهری، شماره ۴، ص ۹۵-۱۰۴.
- ۶- کلانتری، خلیل و احمد، پوراحمد (۱۳۸۴)، "فنون و تجارب برنامه ریزی مرمت بافت تاریخی شهرها"، جهاد دانشگاهی.

References

- 7-Anvari, Bani. G.H. Bell, Michael. Sivakumar, Aruna. Ochieng, Washington Y.(2015). "Modelling shared space users via rule-based social force model." Transportation Research Part C 51 ,p 83–103.
- 8- Auckland City Council. (2009). "Auckland's CBD into the future: Shared space". Retrieved June, 2010, from. <http://www.aucklandcity.govt.nz/council/projects/cbdproject/sharedspace.asp>.
- 9- Balsas, Carlos J.L.(2014). "Downtown resilience: A review of recent (re)developments in Tempe, Arizona". Cities 36 ,p 158–169.
- 10- Behzadfar. Mostafa., Shakibamanesh. Amir. (2011). "Promoting city center parking qualities; using urban design guidelines". International Journal of Architectural Engineering & Urban Planning., Vol. 21, No. 1, p 35-44.
- 11- Beitel, David , Stipanovic , Joshua, Manaugh, Kevin, Miranda-Moreno, Luis.(2018). "Assessing safety of shared space using cyclist-pedestrian interactions and automated video conflict analysis", Transportation Research Part D , 710–724.
- 12- Borger, Bruno De. Russo, Antonio.(2017). "The political economy of pricing car access to downtown commercial districts". Transportation Research Part B 98 ,p 76–93.
- 13- Carmona, Mathew.(2014). "Explorations in urban design", Ashaghat Publishing Limited, England.
- 14- Chartered Institution of Highways & Transportation.(2010). "Manual for Streets 2 – Wider Application of the Principles". CIHT.
- 15- Coch, Gloria Serra. Chastel, Charlotte. Campos, Sergio. Coch, Helena.(2018). "Graphical approach to assess urban quality: Mapping walkability based on the TOD-standard". Cities, Available online 1 February 2018.[In Press].
- 16- Curl, Angela. Thompson, Catharine Ward. Aspinall, Peter.(2015). "The effectiveness of 'shared space' residential street interventions on self-reported activity levels and quality of life for older people". Landscape and Urban Planning 139, p 117–125.
- 17- Department for Transport United Kingdom.(2007). Manual for Streets. Thomas Telford.
- 18- Department for Transport United Kingdom.(2011). "Local Transport Note 1/11 Shared Space". Published by TSO (The Stationery Office), available from: www.tsoshop.co.uk.
- 19- Elsoady, Dalia A.(2018). "Revitalisation of Downtown Khedive Cairo: A contested sovereignty". Cities, Volume 73, March 2018, p 51-62.

- 20- Giusti, Cecilia. Maraschin, Clarice.(2017). **“Downtown revitalization and urban space: A case study in Downtown Bryan, Texas”**. Cities 60 ,p 50–63.
- 21- Grey, Tom. Siddall, Emma. O’Shea, Eoghan.(2012). **“Shared Space, Shared Surfaces and Home Zones from a Universal Design Approach for the Urban Environment in Ireland: Key Findings & Recommendations”**. Trinityhaus, Dublin, www.trinityhaus.tcd.ie.
- 22- Hamilton-Baillie, Ben.(2008). **“Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic”**, *Built Environment*, Vol 34, No 2, p161-181.
- 23- Hass-Klau, C. (1990). **“The Pedestrian and City Traffic”**. Belhaven Press, London.
- 24- Holmes, Chris.(2015). **“Accidents by Design: The Holmes Report on “shared space” in the United Kingdom”**. UK.
- 25- Johnson, Bruce K. Whitehead, John C. Mason, Daniel S. Walker, Gordon J.(2012). **“Willingness to pay for downtown public goods generated by large, sports-anchored development projects: The CVM approach”**. City, Culture and Society 3 ,pp 201–208.
- 26- Kaparias, I. Bell, MGH. Biagioli, T. Bellezza, L. Mount, B.(2015). **“Behavioural analysis of interactions between pedestrians and vehicles in street designs with elements of shared space”**. Transportation Research Part F 30 , p115–127.
- 27- Karndacharuk, Auttapone. Wilson, Douglas James. Dunn, Roger C.M.(2016). **“Qualitative evaluation study of urban Shared Spaces in New Zealand”**. Transportation Research Part D 42 , p119–134.
- 28- Karndacharuk, Auttapone. Wilson, Douglas James. Mitch, Tse. (2011). **“Shared Space Performance Evaluation: Quantitative Analysis of Pre-Implementation Data IPENZ”**. Transportation Group Conference. Auckland, New Zealand.
- 29- Kures, Matthew E. Ryan, William F.(2012). **“Challenges Of An Organizational Approach To Applied Downtown Market Analysis”**. Applied Geography 32, p 80-87.
- 30- Lewandowski, Krzysztof.(2016). **“The Proposition of Amendments to Certain Laws for the Betterment of Safety Conditions for the Supply of Goods in the City Centre”**. Transportation Research Procedia 16 (2016) p288 – 297.
- 31- Mairi, Joyce.(2012). **“Shared Space in Urban Environments -Guidance Note”**. Flow transportation specialists, July 2012, p1-38.
- 32- Mako, Emese. Szakonyi, Petra.(2016). **“Evaluation of human behaviour at pedestrian crossings”**. Transportation Research Procedia 14 , p 2121 – 2128.
- 33- Rafiemanzelat. Reihaneh. Imani Emadi, Maryam. Jalal Kamali, Aida.(2017). **“City sustainability: the influence of walkability on built environments”**. Transportation Research Procedia 24 , p97–104.
- 34- Rushdi, Alsaleh. Tarek. Sayed.(2020). **“Modeling pedestrian-cyclist interactions in shared space using inverse reinforcement learning”**. Transportation Research Part F 70 ,p 37–57.
- 35- Scarinci, Riccardo .Markov, Iliya .Bierlaire, Michel.(2018). **“Network design of a transport system based on accelerating moving walkways”**. Transportation Research Part C 80 , p310–328.
- 36- Shearer, David.(2010). **“Shared spaces in New Zealand Urban Areas”**. Thesis for the degree of Master of Surveying, School of Surveying, University of Otago. December 2010.
- 37- Sheffield City Council.(2008). **“Sheffield Home Zone Guidelines”**. First Edition : April 2008. www. Sheffield.gov.uk/homezone.
- 38- Whitlock, C.(2007). **“The green light for common sense”**. The Washington Post, 24-12-12.
- 39- Zeng, Zhaozhao. Song, Bingjie. Zheng, Xiaodong. Li, Huan.(2019). **“Changes of traffic network and urban transformation: A case study of Xi’an city, China”**. Land Use Policy ,Vol 88 – November 2019 .p 1-9.
- 40- <http://worldlandscapearchitect.com/cbd-shared-space-auckland-new-zealand-boffa-miskell>

- 41-<https://davisla5.files.wordpress.com/2014/01/new-road-brighton-shared-space-street-furniture-within-shared-space.jpg>
42-<http://gehlpeople.com/work/cases/>
43-https://commons.wikimedia.org/wiki/File:New_Road,_Brighton_-_shared_space.jpg
44- <http://www.uitp.org/civitas-satellite/>

