

نقش ترافیک بر زندگی اجتماعی در فضای باز مجموعه‌های مسکونی

مطالعه موردی دو مجموعه مسکونی در شهر قزوین

مجتبی انصاری^۱، پیمان پیله‌چی‌ها^۲ احسان حیدری زادی^۳

چکیده

پژوهش حاضر با هدف تحلیل تأثیر ویژگی‌های ترافیکی فضاهای باز مجموعه‌های مسکونی، بر میزان بروز فعالیت اجتماعی در آن‌ها انجام شده است. پیشینه پژوهش در طراحی محیط نشان می‌دهد که ویژگی‌های کالبدی فضاهای باز مسکونی و رفتارهای ترافیکی در آن می‌تواند بر میزان مطلوبیت آن‌ها تأثیرگذار باشد و کیفیت زندگی اجتماعی ساکنین را تحت تأثیر قرار دهد. در این پژوهش، با استفاده از روش تحقیق پیمایشی، ارزیابی ساکنین دو واحد همسایگی مشابه از تأثیر حرکت خود بر میزان و کیفیت فعالیت اجتماعی در دو محله در مجموعه شهری مهرگان شهر قزوین مورد بررسی قرار گرفته است. یافته‌ها نشان می‌دهد که در بررسی تأثیر تأمین پارکینگ محلی، از آنجا که پارکینگ‌های ساکنین در هر دو سایت، در محیط بیرونی تأمین شده، تفاوت معناداری در تأثیر این مسئله بر زندگی اجتماعی ساکنین مشاهده نمی‌گردد. پرسش شونده‌ها، طرح سایت محل سکونت خود را، از نظر کاهش خوانایی سواره و تأمین پارکینگ‌های محیطی متوسط ارزیابی کرده‌اند. در مجموع می‌توان گفت، سلسله مراتب معابر و مدیریت ترافیکی، برای جاد ظرفیت برای فعالیت کافی و مؤثر در سایت، تأکید دارد. مطابق یافته‌های تحقیق، تحقق زندگی اجتماعی در بُعد مدیریت ترافیک در دو طرح مورد بررسی تفاوت معناداری با یکدیگر دارند. ساکنینی که فعالیت بیشتری دارند، کاهش سرعت و حجم تردد محل زندگی خود را نسبت به سایر پرسش شونده‌ها بیشتر ارزیابی کردند. در طرح واحد همسایگی اول، به دلیل استفاده از ابزارهای مدیریت ترافیکی متنوع، سرعت حرکت سواره کمتر است و در آن برای پیاده اولویت بالاتری در نظر گرفته‌اند. ولی وجود زندگی اجتماعی در دو بُعد کاهش خوانایی سواره و تأمین پارکینگ‌های محیطی، معنادار نیست اما در مجموع مطابق یافته‌های تحقیق، می‌توان ادعا کرد که مدیریت ترافیک به صورت معناداری زندگی اجتماعی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

واژه‌های کلیدی: زندگی اجتماعی، ترافیک، قزوین، فعالیت اجتماعی، مدیریت ترافیک

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۱۲/۱۵

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۰۳/۱۷

۱- دانشیار، گروه معماری، دانشگاه هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران. ansari_m@modares.ac.ir

۲- پژوهشگر دوره دکتری معماری، دانشگاه هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران. ppilechiha@modares.ac.ir

۳- دانشجوی دوره دکتری معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد، تهران غرب، تهران، ایران. ehsan.heidari50@gmail.com

مقدمه

نیاز به مسکن جمعیت‌های در حال رشد سریع، سبب شد تا با استفاده از معماری مدرن مجموعه‌های مسکونی بزرگی طرح شوند. از دهه ۷۰ قرن بیستم میلادی این مجموعه‌ها به دلیل بروز مشکلات اجتماعی، مورد نقد و بازبینی قرار گرفتند. نقدها در این زمینه فراوان و موارد خاص متعددی را شامل می‌شوند

(Jenks, (Lang & Moleski, 2010); (Coleman, 1985); (Newman, 1985); (Lang, 2005); (Jacobs, 2007); (2005) برخی از نقدها در حوزه مطالعات محیطی که مورد نظر این مقاله است، مربوط به کیفیت فضای باز مابین بلوک‌ها، در مجموعه‌های مسکونی است (Carret al., 1992, 9-10). از آنجا که شهرسازی معاصر ما منبعت از شهرسازی دنیا بوده، بنابراین مشکلات اخیر ما نیز با آن مشکلات همپوشانی داشته و دارد.

با توجه به پیشینه تحقیق، کیفیت فضای باز میان بلوک‌ها در مجموعه‌های مسکونی، که به آن محیط بیرونی گفته می‌شود، با مطلوبیت طرح‌های مسکونی و رضایتمندی ساکنین آن‌ها رابطه دارد. در این تحقیق، حرکت خودرو به عنوان یکی از عوامل تأثیرگذار بر مطلوبیت محیطی در نظر گرفته شده است، که می‌تواند کیفیت زندگی و رضایتمندی ساکنین مجموعه‌های مسکونی را تحت تأثیر قرار دهد.

هدف این تحقیق، بررسی تأثیر حرکت سواره بر زندگی اجتماعی در فضای باز مجموعه‌های ساختمانی است. بنابراین، پرسش اصلی در این تحقیق این است که «چگونه ترافیک زندگی اجتماعی ساکنین را تحت تأثیر قرار می‌دهد؟» برای پاسخ به این پرسش، ابتدا تعاریف مربوط به فعالیت‌های اجتماعی و تأثیر منفی ترافیک بر آن تبیین می‌شود؛ سپس برای تدوین چارچوب نظری مقاله، ابعاد مسئله که بر زندگی اجتماعی و ترافیک تأثیرگذار هستند، شناسایی می‌شوند. قبل از ارائه نتایج تحقیق تجربی، معیارهای سنجش براساس پیشینه تحقیق، معرفی می‌شود. در قسمت تحقیق تجربی، گزارشی از نحوه آزمون فرضیه‌های مستخرج از چارچوب نظری ارائه خواهد شد. روش تحقیق پیمایشی است و برای گردآوری داده‌ها از پرسشنامه پیمایشی استفاده شده و برای تجزیه و تحلیل داده‌ها، از آزمون ناپارامتریک کای اسکور استفاده می‌شود.

۱- ادبیات موضوع

۱-۱ ترافیک

پیش‌بینی‌کردن نیازهای خودرو، یک موضوع مهم در طراحی شهری مناطق مسکونی در قرن بیستم بوده است. در مناطقی که پیشتر ساخته شده بودند، معمولاً این به معنی استفاده از فضاهای باز عبوری پیشین و یا حتی قسمت‌های عمومی و فضای سبز بود. در مناطق مسکونی جدید استفاده بیش از پیش ماشین سبب شده است عبور و مرور به مهمترین قسمت طراحی یک خیابان تبدیل شود، ضمن اینکه ترکیبات و اشکال سکونتگاهی جهت در نظر گرفتن این نیاز تغییر کرده‌اند (Biddulph, 2007, 203). به‌گونه‌ای که اتومبیل که به‌عنوان وسیله‌ای برای انجام مقاصد آدمی به وجود آمد، خود به نیروی چیره مبدل شده است. فرم شهری‌ای که نتیجه این نیرو است مانند ردیف مغازه‌ها در دو طرف خیابان‌های اصلی بسیاری از شهرهای جدید با مقصود اصلی از اختراع اتومبیل که انجام مقاصد آدمی است در تضاد قرار می‌گیرد. فضاهای معماری تمدنی که پیاده‌ها در آن نقش اصلی داشتند-مانند کوچه‌های سایه‌دار و میدان‌های خلوت و آرامی است که با خیابان‌های پر جنب و جوش و پر جد و نشاط یا با خیابان‌ها تضادی مطبوع ایجاد می‌کردند در مقابل اتومبیل با آن خیابان‌های قیرریزی شده که حرکتش را تسریع می‌کنند و فروشگاه‌هایی که در دو جنب راهش به وجود می‌آیند، اهمیت خود را از دست داده‌اند (Chermayeff & Alexander, 1965, 54)

اهمیت این مسئله به عنوان یک فرآیند تاریخی در توجه به تغییر زندگی در خیابان است و اینکه چگونه فرم خیابان‌ها و فضاهای عمومی به‌طور کاملاً دقیقی ارزش‌ها و اولویتهای جامعه ما را بازتاب میدهند. خیابانها تبدیل به یک وسیله برای عبور و مرور عمومی شده‌اند به جای این‌که یک مقصد و یا یک مکان مفید و قابل استفاده برای ساکنان محلی باشند. بنابراین زندگی محلی و فعالیت‌ها متمایل به ترک خیابان و سایر فضاهای عمومی شده‌اند و در عوض در داخل خانه‌ها و حیاط‌های خصوصی متمرکز شده‌اند. برای اتومبیل باید تسهیلات ایجاد کرد؛ اما دیگر نیازهای انسان نیز احتیاج به تسهیلات دارد. در حال حاضر فرم شهرها فقط منعکس دارنده تسهیلات لازم برای اتومبیل است و در آن دیگر نیازهای انسان نادیده گرفته شده است.

کار- کتاب فضای عمومی

| | | |
|-----------------|--------------|----------------|
| - رفتن به سرکار | - لمیدن | - بازی کردن |
| - تحویل کالا | - نشستن | - باغبانی کردن |
| - کار در ماشین | - دراز کشیدن | - تماشا کردن |

تصویر فعالیت‌های بیرونی از دیدگاه کار. ماخذ: (Pilechih, 2009, p65).

۲-۱- فعالیت اجتماعی

پان گل در کتاب مطرح خود با نام «زندگی در میان ساختمان‌ها» نقطه آغاز مناسبی برای بررسی انواع فعالیت‌هایی که ممکن است ما به دنبال آن تشویق آن در خیابان باشیم فراهم می‌کند. او اینگونه می‌گوید که سه نوع فعالیت بیرونی ممکن است مشاهده گردد:

۱- فعالیت‌های ضروری - کارهایی که مجبوریم انجام دهیم.

۲- فعالیت‌های انتخابی - کارهایی که انتخاب می‌کنیم تا انجام دهیم.

۳- فعالیت‌های منتجه (یا اجتماعی).

آمیزش فعالیت‌های بیرون از خانه تحت تأثیر شرایط مکانی و محیطی است و محیط کالبدی یکی از عوامل تأثیرگذارنده بر این فعالیت‌ها است. فعالیت‌های ضروری کمابیش اجباری است؛ مانند رفتن به مدرسه یا کار، خرید، ایستادن در صف اتوبوس، یا به انتظار کسی ماندن و کاری را به انجام رسانیدن. به طور کلی فعالیت‌های روزمره مردم در این گروه قرار می‌گیرد. بیشترین فعالیت‌هایی است که اغلب با پیاده‌روی صورت می‌گیرد. از آن جایی که فعالیت‌هایی از این دست اجباری است کمترین تأثیر را از محیط مادی و فضای عمومی می‌پذیرد، چون در همه روزهای سال و در تحت هر شرایطی انجام می‌پذیرد. فعالیت‌های انتخابی زمانی صورت می‌گیرد که فرد تمایل به آن داشته باشد و زمان و مکان مساعدت کند؛ مانند پیاده‌روی برای استفاده از هوای تازه، ایستادن و تماشای جنب و جوش زندگی یا نشستن و لذت بردن از آفتاب. این فعالیت‌ها تنها زمانی رخ می‌دهند که شرایط محیط بیرونی مطلوب باشد و هوا و مکان مساعد. رابطه این گروه از فعالیت‌ها با طراحی کالبدی فضاهای عمومی بیشتر از فعالیت‌های دیگر است، چرا که اغلب تفریحات سالم در این گروه قرار می‌گیرند. اگر محیط بیرونی کیفیت نازلی داشته باشد، مردم فقط فعالیت‌های ضروری را انجام می‌دهند؛ و در جایی که کیفیت فضایی بالاست علاوه

بر اینکه به فعالیت‌های ضروری می‌پردازند تمایل آن‌ها به حضور در محیط کوچه و خیابان بیشتر می‌شود و بسا که پیاده‌روی را به عبور سریع با اتومبیل ترجیح دهند. فعالیت اجتماعی به همه فعالیت‌هایی اطلاق می‌گردد که به حضور دیگران در فضای عمومی نیازمند است؛ مانند بازی کودکان، دیدار کوتاه با همسایگان و کسبه محل، انواع فعالیت‌های محله‌ای و رایج‌ترین فعالیت یعنی تماس‌های انفعالی مردم با یکدیگر که همان دیدن دیگران و شنیدن حرف‌های آن‌ها است. فعالیت‌های اجتماعی به صورت خود به خودی روی نمی‌دهند، چرا که مردم دیگری هم در همان محیط حضور دارند، با یکدیگر ملاقات می‌کنند، از کنار هم می‌گذرند یا صرفاً در دیدرس همدیگر قرار دارند. در خیابان‌های مسکونی، نزدیک محل کار و مدرسه که مردم علائق و خواستگاه‌های مشترک دارند، فعالیت‌های اجتماعی رونق بیشتری می‌گیرند، اما در خیابان‌های شهر و مرکز شهر فعالیت‌های اجتماعی حالتی گذرا دارند و اغلب به تماس‌های انفعالی محدود می‌شوند. این گونه فعالیت‌ها هم ممکن است دلپذیر باشند و نطفه فعالیت‌های اجتماعی پر بارتری گردند (Gehl, 1996, 15).

کار در کتاب «فضای عمومی» با دقت بیشتری طیف فعالیت‌هایی که افراد مختلف انجام می‌دهند را نشان داده که این موارد را هم می‌توان به گونه کارآمدی در طبقه بندی مطرح شده توسط گل دسته بندی کرد. استفاده از این ایده‌ها، سبب گسترده تر شدن نگرش مان در طراحی خیابان می‌شود به گونه‌ای که بیش از تفکر در مورد میزان رفت و آمد مؤثر خودروها و پیاده‌ها، به میزان همسازتر شدن با طیف وسیع تری از فعالیت‌های انتخابی و منتجه اجتماعی خواهیم پرداخت. این امر ممکن است منجر به این شود که مهندسان، خود را فقط منحصر به اطلاعات مربوط به تعداد سواره‌ها و پیاده‌هایی که در یک ساعت از یک مکان می‌گذرند نکنند بلکه آنان را به تعداد عابران و دوچرخه سواران در واحد زمان، زمانی که صرف بازی می‌شود، زمانی که صرف نشستن بر روی نیمکت می‌شود، و یا حتی میزان وقوع مکالمات مشاهده شده در خیابان علاقه مند سازند! از این طریق ممکن است به طور کلی بتوان فهمید مناطق مسکونی چگونه ممکن است استفاده شوند، اما با این حال توجه دقیق به نیازهای گروه‌های خاص از اهمیت بالایی برخوردار است. به طور مشخص، جوانان و سالمندان نیازهای خاصی دارند که باید مورد توجه قرار گیرد (carr, 1992, 25).

بنابراین میزان فعالیت های ضروری که در خیابان رخ می دهند در نسبت با کیفیت محیطی، مقدار ثابتی باقی می ماند. در مقابل بهبود محیط سبب افزایش قابل توجهی در میزان فعالیت های انتخابی شده و به تبع آن این امر میزان فعالیت های اجتماعی میان مردم را افزایش می دهد (Biddulph, 2007, 146). بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهرها بر فعالیت روزمره و اجتماعی شهروندان تأثیر می گذارد و این تأثیر را بهتر از هر جای دیگر می توان در محورهای پیاده یا مکان های بسته برترافیک سواره مشاهده کرد. در نمونه های متعدد این بهبود کیفیت تعداد پیاده ها را دو برابر کرده و میانگین زمانی را که مردم در بیرون از ساختمان ها به سر می برند طولانی تر کرده و نیز تنوع فعالیت ها در محیط شهر را افزایش داده است (Gehl, 1996, 43).

۲- بیان مفاهیم و چارچوب نظری

۲-۱- سلسله مراتب معابر

اکثر محورهای شهری ما، اعم از خیابان های اصلی تا خیابان های محلی و کوچه ها تبدیل به محورهای منظم و هندسی با پیروی از یک الگوی کلی (دو طرف پیاده و وسط سواره) شده اند. بدون توجه به اینکه هر فضای شهری دارای نقشی خاص بوده و توقعات فضایی خاص از آن انتظار می رود. به عنوان مثال اگر یک خیابان ۳۰ متری، اصلی در نظر گرفته می شود، باید عبور سریع خودروها را در جابجایی شهری تأمین کند ولی کوچه و خیابان محلی در حقیقت نخستین فضاهای شهری می باشند که فرد پس از خروج از عرصه خصوصی اش با آن مواجه شده و به تعامل اجتماعی می پردازد. در عمل محله های مسکونی زیادی (به ویژه در مناطق نوساز) وجود دارند که به علت سلسله مراتب فضایی خود، از مزاحمت ترافیکی مصون مانده اند. ولی اکثر خیابان های موجود مغشوش بوده و ترافیک عبوری از راه های مختلف به داخل آن ها نفوذ کرده، آرامش و آسایش لازم را مختل کرده اند (Gharib, 2010, 16).

بر اساس سلسله مراتب شبکه ارتباطی، در یک منطقه مسکونی عموماً با دو نوع معبر روبرو هستیم، خیابان جمع کننده و پخش کننده و خیابان های فرعی مسکونی. خیابان های جمع و پخش کننده وظیفه برقراری ارتباط بین خیابان های اصلی و خیابان های فرعی (محلی) و یا محله های مجاور را دارند. اینگونه خیابان ها ترافیک چند خیابان فرعی را جمع آوری نموده و به خیابان اصلی و یا خیابان اصلی درجه یک عبوری منتقل می نمایند.

به عقیده پاکزاد این معبر در گذشته گذر یا راسته محله نامیده می شدند و نقش ستون فقرات محلات را ایفا می کردند. راسته محلات محل تعامل تمامی افراد محله بوده و به واقع بستری برای تعاملات اجتماعی فراتر از حد همسایگی را فراهم می آوردند. در این معابر دوستی ها جای خود را به آشنایی ها می داد. آشنایی هایی که بر دوش غریبه ها سنگینی می نمود (Pakzad, 1997, 216). خیابان فرعی نیز، وظیفه ارتباط بین واحدهای همجوار و همچنین امکان دسترسی به مناطق مسکونی، تجاری، صنعتی و یا دیگر اراضی مجاور را فراهم ساخته و به خیابان جمع و پخش کننده و یا خیابان اصلی درجه یک عبوری منتقل می نماید (همان). در ایران مرز میان خیابان های فرعی و جمع و پخش کننده به درستی مشخص نیست. اینگونه خیابان ها به هیچ وجه نباید در اختیار ترافیک عبوری قرار گیرند (Gharib, 2010, 16).

با در نظر گرفتن حذف ترافیک عبوری، وزارت ترابری انگلستان، الگوی محیط های احاطه شونده را ارائه داده اند (ministry of transport, 1963). آن ها پیشنهاد دادند که با استفاده از سلسله مراتب معابر و ابزارهای مدیریت ترافیک در این مناطق هیچ ترافیک خارجی نباید وجود داشته باشد. بررسی اخیری که در مورد دو محیط احاطه شونده در لندن انجام شده نشان می دهد که در تلاش برای آرام سازی برخی مناطق، استفاده از وسایل مدیریت ترافیک، سبب جابجایی ترافیک عبوری سنگین تر و سریع تر به دیگر مناطق شده است. بدین طریق رانندگی در شهر آسان تر شده است، ضمن اینکه ترافیک سواره در مجاورت خانه ها کاهش یافته است و به این ترتیب عرصه های احاطه شونده، جزیره هایی آرام در دریای ترافیک عبوری شده اند (Biddulph, 2007, 206).

در خیابان فرعی مسکونی اولویت با عابر پیاده بوده و استفاده از وسیله نقلیه فقط برای افراد ساکن خیابان مجاز است. حداکثر سرعت مجاز سواره، ۳۰ کیلومتر در ساعت است (Gharib, 2010, 16). به نظر اپلیارد، تمامی جوانب زندگی خیابانی مثبت نیست اما محیط باید به ساکنان این اجازه را بدهد که بدون تحت فشار قرار گرفتن از سمت سواره های غریبه که در حال گذرند، ارتباط داشتن با هم را تمرین کنند (Appleyard, 1985, 45).

بنابراین باید برای هدایت حرکت آرام در محلات باید از حرکت ترافیک عبوری و میان بر جلوگیری نموده و نیز مسیر حرکت های مبدائی و مقصدی باید طوری تنظیم شوند

که هرچه سریع‌تر از محله خارج شده و به خیابان‌های عبوری دسترسی یابند (Pakzad, 2005, 61).

۲-۲- پارکینگ

در مطالب قبلی اشاره شد که خیابان‌های محلی کنونی نه تنها تبدیل به مجاری عبور خودروهای غیرمحلی شده‌اند، بلکه هرآنچه‌ای نیز به خود اجازه می‌دهد در صورت عدم وجود پارکینگ در سطح شهر، در کوچه و خیابان‌های محلی دیگران توقف کند. در این صورت کوچه و خیابان حکم پارکینگ شهری را پیدا کرده و خودرو نیز به واسطه حجم بزرگش بخش بزرگی از این فضا را اشغال می‌کند. در صورتی که این فضا باید جوابگوی نیازهای اجتماعی ساکنان، همچون بازی کودکان، مکث کردن و توقف بزرگسالان باشد.

گل (Gehl, 1996) نیز معتقد است بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهرها بر فعالیت روزمره و اجتماعی شهروندان تأثیر می‌گذارد و این تأثیر را بهتر از هر جای دیگری می‌توان در معابر ویژه پیادگان یا مکان‌های بسته بر ترافیک موتوری مشاهده کرد. در نمونه‌های متعدد این بهبود کیفیت تعداد پیاده‌ها را دو برابر کرده و میانگین زمانی را که مردم در بیرون از ساختمان‌ها به سر می‌برند طولانی‌تر کرده و نیز تنوع فعالیت‌ها در محیط شهر را افزایش داده است.

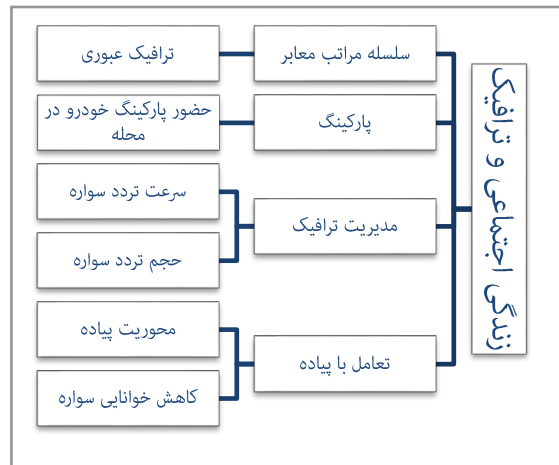
در پاسخ به این مسئله، در تعدادی از طرح‌های مجموعه‌های مسکونی پارکینگ‌ها در لبه مجموعه قرار داده شده‌اند. و ابان در فریب‌گ و فرنزوسیسکیس ویرتل در توپینگن آلمان مناطق مسکونی موفق‌تری هستند که در آن‌ها ماشین‌ها در گاراژ چند طبقه ایمن که متعلق به محله است و در ورودی مجموعه واقع شده است، پارک می‌شوند. بدین شکل کل منطقه از حضور و ترافیک سواره خلاص می‌شوند، اگرچه خیابان‌ها همچنان برای خودروهای ون حمل‌کننده کالا و مواقع اضطراری قابل دسترس است. نگه داشتن بیشتر ترافیک در لبه مجموعه، فضاهای عمومی را در باقی مناطق برای استفاده به مقاصد دیگر آزاد می‌گذارد (Biddulph, 2007, 210). این الگو برای ایمن‌سازی ترافیکی و حفظ آرامش در منطقه مسکونی استفاده شده و در آن فاصله بین پارکینگ‌ها و بلوک‌های مسکونی برای همه مساوی در نظر گرفته می‌شود (Gharib, 2010, 118). در کتاب «شبکه ارتباطی در طراحی شهری» گونه‌های دیگری از نحوه سازماندهی پارکینگ‌ها با بلوک‌های مسکونی و نیز طراحی

پارکینگ‌های موقت در خیابان‌های فرعی مسکونی را نیز می‌توان مشاهده کرد (Gharib, 2010, 118-126).

۳-۲- مدیریت ترافیک

در دهه ۱۹۸۰، اپلیارد (Appleyard, 1981) و فرانسیس (Francis, 1987) به ترتیب در مورد اینکه خیابان‌ها باید بیشتر قابل زندگی باشند بحث‌هایی را آغاز کردند. اپلیارد به‌طور مشخص به پژوهش خود همراه با مارک لینتل در مورد میزان رضایت ساکنین در سه خیابان سان فرانسیسکو ارجاع می‌داد که سرعت‌ها و حجم‌های عبور و مرور سواره متفاوتی داشتند. خیابان‌ها با عبور و مرور سواره کمتر، بیشتر مورد توجه ساکنین قرار می‌گرفتند؛ یعنی روشن‌تر نگه داشته می‌شدند و شواهدی نیز مبنی بر تعاملات اجتماعی گسترده‌تر و قلمروهای سکونتی وسیع‌تر مشاهده می‌شد. در مقابل، معابر دارای حجم عبور و مرور بالا منجر به استرس و کناره‌گیری ساکنان می‌شدند. در این مناطق مردم تمایل داشتند که هرچه سریع‌تر به سمت خانه‌شان حرکت کنند و به ندرت با همسایگان خود ارتباط برقرار می‌کردند. در این میان کسانی بیشترین زیان و رنج را متحمل می‌شدند که توانایی حرکتی پایین‌تری داشتند. این پژوهش طبیعت آسیب‌رسان ترافیک بر زندگی شهری و واکنش مردم نسبت به محیط را روشن ساخت و توجه را به فواید کاهش اثر ترافیک بر مناطق مسکونی جلب کرد. فرانسیس (Francis, 1987, 65) نیز مدیریت ترافیک را یکی از دوازده کیفیتی می‌داند که طراحان باید فعالانه به دنبال ارتقای آن باشند. پاکزاد در کتاب راهنمای طراحی فضای شهری معتقد است نتیجه عدم توجه به این مسئله، محلاتی هستند پاره پاره، ساکنینی که جرات حضور و تردد در خیابان‌ها ندارند و اگر برای اثبات شهامت خود در کوچه و خیابان نیز حاضر شوند، با دود، سر و صدا و خطراتی مواجه می‌شوند که ترجیح می‌دهند هرچه سریع‌تر به مسکن خود پناه برده، عطای خیابان را به لقایش ببخشند. در این کوچه و خیابان‌ها دیگر کمتر اثری از تعاملات اجتماعی دیده می‌شود. بدتر اینکه حضور فیزیکی کودک و سالخورده را به ندرت در آن می‌توان مشاهده کرد (Pakzad, 1997, 217).

در آوریل ۱۹۸۳ میلادی مقررات جدید در هلند به اجرا گذاشته شد که به مدیران شهری اجازه می‌داد تا سرعت را در خیابان‌ها یا بخشی از خیابان‌های مناطق مسکونی به سی کیلومتر در ساعت تقلیل دهند. این تجربه در سطح بین‌المللی به نام هلندی آن وونرف معروف شد. ترجمه لغوی این اصطلاح «حیات مسکونی»



نمودار ۱: مدل تحلیلی پیشنهادی برای سنجش ابعاد و معیارهای زندگی اجتماعی و ترافیک

نصب تابلو برای مدیریت سرعت و یک طرفه کردن خیابان‌های محلی دو راه حلی است که در ایران شناخته شده است. ولی باید توجه کرد هر چند این تمهیدات لازم است ولی کافی نیست. ضرورت حذف ترافیک عبوری و توجه به وضعیت تقاطع‌ها و کنترل سرعت در طول خیابان محلی از طریق موانع کالبدی با توجه به ضعف‌های فرهنگی در حوزه رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی ضروری است (Pakzad, 1997, 217).

۲-۴- تعامل با پیاده

همانطور که اشاره شد امروزه با از بین رفتن سلسله مراتب فضایی و شیوع شبکه‌های شطرنجی، با وضعیتی روبرو شده‌ایم که نه پیاده در آن ایمن است نه سواره. چنانکه در معابر پیاده‌ها حکم عنصری حاشیه‌ای و دست دوم دارند که اکثراً به فراموشی سپرده می‌شوند و تمامی فضای کوچه در سیطره تردد و توقف خودروها است؛ به عبارت دیگر پیاده علیرغم داشتن احساس ناامنی و ناخوانده بودن، ناچار به حرکت در مسیر سواره‌رو می‌باشد و حداکثر نوارهای باریکی در حاشیه سواره‌رو و در مجاورت بدنه‌ها برای تردد پیاده در نظر گرفته شده که به دلیل عرض بسیار کم و گاهی تعرض ورودی‌های عرصه‌های خصوصی به آن‌ها عملاً قابل استفاده نبوده، تداوم لازم را برای حرکت پیاده تأمین نمی‌کنند. گاه حتی تفکیک این نوارها از مسیر سواره چنان صورت می‌گیرد که سواره به راحتی می‌تواند به آن‌ها دست درازی کند. به ویژه با پارک کردن در آن‌ها پیاده وادار به انحراف مسیر و استفاده از سواره‌رو می‌شود.

در هر حال باید توجه داشت که در نظر گرفتن مجرای برای حرکت پیاده جز اتخاذ یک راه درمان موقت و نه چندان کارا نمی‌باشد. چنانکه بخواهیم مشکل را به صورت ریشه‌ای حل نماییم، ناچاریم حاکمیت را از سواره سلب کرده و در اختیار پیاده قرار دهیم. البته این نکته به معنای حذف حضور سواره نیست بلکه مقید ساختن حضور و عبور آن است (Pakzad, 2005, 245). به عنوان یک راه حل در انگلستان ایده «قلمرو سکونتی» مطرح و ویژگی‌های آن اینگونه شرح داده شده است: یک قلمرو سکونتی بایستی قانون معین خود را داشته باشد، جایی که با علائم مناسب علامت‌گذاری شده است و مشخص است که پیاده و هم سواره، استفاده از فضای میان خانه‌ها را به اشتراک گذاشته‌اند و در صورتی که یک تصادف اتفاق بیفتد، این راننده است که باید پاسخگو باشد (Biddulph, 2007, 223). همچنین، زمانی که خودروها به فضایی که برای پیاده‌ها فراهم شده تجاوز می‌کنند، باید این مناطق

است و منظور فضاهای مشترک و نیمه عمومی تعداد نسبتاً زیادی از واحدهای مسکونی همجوار است. در واقع این کوچه‌ها و خیابان‌ها به عنوان حیاط دوم خانه‌ها عمل می‌کند. این مدل بازتاب خود را به صورت ونهوف در آلمان نیز پیدا کرده بود.

مشخصه اصلی وونرف هلندی و ونهوف آلمانی علاوه بر کاهش سرعت به سی کیلومتر در ساعت تجدید نظری بود که در تخصیص فضای سواره و پیاده در مسیرها انجام گرفت. بدین ترتیب نظام معمول تفکیک مسیر به نوارهای مستقل پیاده، دوچرخه و سواره کنار رفت و سطحی یکدست و بدون اختلاف سطح و بدون جدول ایجاد گردید که برای هرگونه حرکت پیاده، دوچرخه و سواره حقوق مساوی قائل بود. این راه حل که در مقابل تفکیک رایج سطح‌ها و نوارها، اختلاط آن‌ها را پیشنهاد می‌کرد، حرکت سواره را ملزم نمود تا در کوچه‌ها و خیابان‌های مسکونی سرعت خود را با گام‌های عابر پیاده تنظیم نمایند. یکی از مشخصه‌های دیگر این مدل اجازه توقف خودروها در محل‌هایی که برای آن پیش‌بینی و علامت‌گذاری شده بود. در این مدل اولویت مطلق به حضور ساکنان و تعامل اجتماعی، در مقابل حرکت عبوری مسیر داده شد. جلوگیری از ترافیک عبوری و میان‌برنیز به این وسیله تأمین گردید (Schäfer-Breede, 1992, 44-432). این مدل در انگلستان با نام «قلمرو مسکونی» به کار گرفته شده است. ویژگی‌های «قلمرو مسکونی» عموماً آرام‌ترین خیابان‌های مسکونی را فراهم می‌آورد و نیازمند تدابیر طراحی مشخصی است که خودروها را ملزم می‌کند تا با آهنگ تقریباً برابر آهنگ قدم زدن انسان حرکت کنند (Biddulph, 2007, 124).



تصویر ۲ پایین: منطقه شهری مهرگان - قزوین، بالا مناطق مورد مطالعه در منطقه شهری مهرگان. ماخذ: URI4

۲-۵- مدل پیشنهادی سنجش

بنابراین با توجه به پیشینه موضوع می‌توان مدلی تحلیلی از ابعاد و معیارهای مؤثر بر رابطه زندگی اجتماعی و ترافیک ارائه داد. نمودار یک رابطه میان متغیرهای اصلی تحقیق را نشان می‌دهد. این مدل نشان می‌دهد که در رابطه میان زندگی اجتماعی در بافت‌های مسکونی و ترافیک سواره در آن‌ها، چهار مولفه اصلی سلسله مراتب معابر، پارکینگ، مدیریت ترافیک و تعامل با پیاده مؤثر است. بُعد سلسله مراتب، معیار ترافیک عبوری و بسعد پارکینگ، معیار حضور خودرو را در سایت از طریق تأمین پارکینگ در لبه‌های سایت یا در کل آن شامل می‌شود. مطابق مدل ارائه شده، هر کدام از ابعاد مدیریت ترافیک و تعامل با پیاده نیز توسط دو معیار قابل سنجش و ارزیابی هستند. معیارهایی که بُعد مدیریت ترافیک را قابل سنجش می‌کنند عبارتند از سرعت و حجم تردد سواره. بُعد تعامل با پیاده به وسیله دو معیار محوریت داشتن پیاده و کاهش خوانایی محیط برای رانندگان قابل سنجش و ارزیابی است.

خاص را با استفاده از جدول، گلدان‌ها، بولاردها و سایر عوارض فیزیکی از خودروهایی که قصد پارک در آن را دارند حفاظت کرد (Biddulph, 2007, 223)

در این سطوح اشتراکی جهت برآورده کردن نیاز سالمندان و یا معلولان جسمی باید سطوحی با کیفیت بالا، پیوسته و هموار و نه لغزنده با عرض دو متر برای استفاده‌کنندگان از ویلچر، کالسکه بچه یا کسانی که مشکل حرکتی دارند ایجاد شود. نقاط تقاطع بایستی عاری از جدول باشند. ممکن است بعضی بگویند که جدول بایستی سطح سواره‌رو را پایین‌تر بیاورند اما این بیشتر مناسب است که سطح جاده را تا ارتفاع پیاده‌رو بالا بیاوریم، بنابراین پیاده‌ها کمتر در دسر می‌کشند و خودروها هم مجبور می‌شوند سرعت خود را در جایی که ممکن است مردم گذر کنند کاهش دهند. عوارضی نظیر درختان، گیاهان و یا بولاردها و آرایش پارکینگ‌ها نباید برای افراد کم بینا مشکل ایجاد کنند. تغییرات ارتفاعی می‌باید در کمترین حد ممکن نگه داشته شود و در صورت نیاز همیشه با یک شیب ملایم (۱ به 20) به هم اتصال پیدا کنند (Biddulph,

2007, 221)

| تعداد درصد | واحد همسایگی ۱ | | واحد همسایگی ۲ | | جمع | | |
|------------|----------------|------|----------------|------|-----|-------|-----------------------------------|
| | تعداد | درصد | تعداد | درصد | | | |
| کم | ۳۰ | ۲۵ | ۳۹ | ۳۲ | ۶۹ | ۲۸.۷۵ | سلسله مراتب معابر ترافیک عبوری |
| متوسط | ۴۱ | ۳۴ | ۴۳ | ۳۶ | ۸۴ | ۳۵ | |
| زیاد | ۴۹ | ۴۱ | ۳۸ | ۳۲ | ۸۷ | ۳۶.۲۵ | |
| کم | ۲۳ | ۱۹ | ۲۰ | ۱۷ | ۴۳ | ۱۷.۹۱ | پارکینگ وجود پارکینگ محلی |
| متوسط | ۶۱ | ۵۱ | ۵۵ | ۴۶ | ۱۱۶ | ۴۸.۳۳ | |
| زیاد | ۳۶ | ۳۰ | ۴۵ | ۳۷ | ۸۱ | ۳۳.۷۶ | |
| به هیچ وجه | ۲۰ | ۱۶ | ۱۸ | ۱۵ | ۳۸ | ۱۵.۸۳ | سرعت تردد سواره مدیریت ترافیک |
| کم | ۳۱ | ۲۶ | ۴۶ | ۳۸ | ۷۷ | ۳۲.۰۸ | |
| متوسط | ۴۱ | ۳۴ | ۳۰ | ۲۵ | ۷۱ | ۲۹.۵۸ | |
| زیاد | ۲۸ | ۲۴ | ۲۶ | ۲۲ | ۵۴ | ۲۲.۵ | حجم تردد سواره |
| به هیچ وجه | ۱۹ | ۱۶ | ۲۹ | ۲۴ | ۴۸ | ۲۰ | |
| کم | ۲۸ | ۲۳ | ۳۴ | ۲۸ | ۶۲ | ۲۵.۸۳ | |
| متوسط | ۳۹ | ۳۳ | ۳۱ | ۲۶ | ۷۰ | ۲۹.۱۶ | تعامل با پیاده |
| زیاد | ۳۴ | ۲۸ | ۲۶ | ۲۲ | ۶۰ | ۲۵ | |
| به هیچ وجه | ۱۷ | ۱۴ | ۳۶ | ۳۰ | ۵۳ | ۲۲.۰۸ | |
| کم | ۴۸ | ۴۰ | ۴۳ | ۳۶ | ۹۱ | ۳۷.۹۱ | محوریت پیاده |
| متوسط | ۳۷ | ۳۱ | ۳۰ | ۲۵ | ۶۷ | ۲۷.۹۱ | |
| زیاد | ۱۸ | ۱۵ | ۱۱ | ۹ | ۲۹ | ۱۲.۰۸ | |
| کم | ۴۰ | ۳۳ | ۳۱ | ۲۶ | ۷۱ | ۲۹.۵۸ | کاهش خوانایی سواره |
| متوسط | ۴۹ | ۴۱ | ۵۴ | ۴۵ | ۱۰۳ | ۴۲.۹۱ | |
| زیاد | ۳۱ | ۲۶ | ۳۵ | ۲۹ | ۶۶ | ۲۷.۵ | |
| جمع | ۱۲۰ | ۱۰۰ | ۱۲۰ | ۱۰۰ | ۲۴۰ | ۱۰۰ | |

جدول ۱: نتایج مستخرج از پرسش نامه

۳ - با کاهش سرعت تردد سواره ها در محله و همچنین کاهش حجم عبور و مرور خودروها می توان شاهد فعالیت های اجتماعی بیشتری بود.

۴ - چنانچه در بیرون از خانه، پیاده به جای سواره مسلط باشد و خوانایی محیط برای سواره پایین باشد، زندگی اجتماعی فعال تری را انتظار داریم.

۳- مطالعه موردی

در این تحقیق، تنها به بررسی تأثیر متغیر رفت و آمد سواره بر ابعاد زندگی اجتماعی در میان ساختمان های محله مسکونی بسنده شده است. از سوی دیگر، مطابق مدل تحلیلی مقاله، زندگی اجتماعی نیز با ابعاد سلسله مراتب معابر، پارکینگ، مدیریت ترافیک و تعامل با پیاده قابل مشاهده و اندازه گیری شده است. هرکدام از این

بنابراین می توان فرضیه های زیر را که برای آزمون در نمونه های موردی انتخاب شده اند مطرح کرد. هرکدام از فرضیه های چهارگانه به گونه ای مطرح شده است که شامل یکی از متغیرهای اصلی بحث باشد. این فرضیه ها عبارتند از:

۱- هرچه سلسله مراتب معابر در محله مورد نظر و سطوح بالاتر از آن بهتر لحاظ شده باشد، ترافیک عبوری در آن کمتر است و فعالیت های اجتماعی در آن پررنگ تر انجام می شود.

۲ - با اختصاص پارکینگ محلی در لبه های محله و عدم ورود خودرو به داخل آن می توان زندگی اجتماعی را در آن تقویت کرد.

| ابعاد | شاخص ها | کای اسکور | درجه آزادی | ضریب همبستگی | سطح معناداری |
|-------------------|--------------------|-----------|------------|--------------|--------------|
| سلسله مراتب معابر | ترافیک عبوری | ۱۱۰۷ | ۴ | ۰,۱۷ | *۰,۰۲ |
| پارکینگ | وجود پارکینگ محلی | ۵,۸۳ | ۴ | ۰,۱۱ | ۰,۲۱ |
| مدیریت ترافیک | سرعت تردد سواره | ۱۶,۰۹ | ۶ | ۰,۲۱ | *۰,۰۱ |
| | حجم تردد سواره | ۲۱,۴۸ | ۶ | ۰,۲۴ | *۰,۰۰۲ |
| تعامل با پیاده | محوریت پیاده | ۱۸,۴۳ | ۶ | ۰,۲۲ | ۰,۰۰۵ |
| | کاهش خوانایی سواره | ۵,۴۱ | ۴ | ۰,۱۱ | ۰,۲۴ |

P<0.01*P<0.05**

جدول ۲: آزمون معناداری ابعاد ترافیکی بر حسب هرواحدهمسایگی

| کل | واحد همسایگی ۲ | واحد همسایگی ۱ | به هیچ وجه | ترافیک |
|-----|----------------|----------------|------------|--------|
| ۳۴ | ۱۹ | ۱۵ | کم | |
| ۸۲ | ۴۲ | ۴۰ | متوسط | |
| ۸۲ | ۳۹ | ۴۳ | زیاد | |
| ۴۲ | ۲۰ | ۲۲ | کل | |
| ۲۴۰ | ۱۲۰ | ۱۲۰ | | |

جدول ۳: میزان ترافیک بر حسب هرواحدهمسایگی

| سطح معناداری | ضریب همبستگی | درجه آزادی | کای اسکور | واحد همسایگی اول | ترافیک |
|--------------|--------------|------------|-----------|------------------|--------|
| ۰,۰۶۷ | ۰,۱۰ | ۵ | ۴ | واحد همسایگی دوم | |

جدول ۴: آزمون معنی داری ترافیک بر حسب هرواحدهمسایگی

چهار بعد به وسیله معیارهای دیگر، تبیین شده‌اند. تحقیق حاضر با تمرکز بر وجوه طراحی و ویژگی‌های محیطی مجموعه‌های مسکونی، به دنبال بررسی تأثیر حرکت خودرو، بر میزان تحقق فعالیت‌های اجتماعی در محله است. این عوامل، ممکن است به صورت بالقوه بر روی طراحی سایت مجموعه‌ها و متعاقب آن بر کیفیت و مطلوبیت طرح‌های مسکونی تأثیرگذار باشند. با شناسایی عوامل طراحی تأثیرگذار بر عملکرد محیط، امکان ایجاد محیط‌های مسکونی بیرونی متناسب با نیازهای کاربران و ارزش‌های آن‌ها بیشتر می‌شود.

این مجموعه که شامل ۹ محله است، به صورت محله محور طراحی و اجرا شده است (URL1) و شامل ۲۵ هزار واحد مسکونی برای اقشار متوسط رو به پایین جامعه است (URL3) که در بلوک‌های ۶ طبقه و برای جمعیت ۱۰۰ هزار نفری طراحی گشته است (URL2). از آنجا که این مجموعه در یک بازه زمانی نزدیک، طراحی و اجرا شده و به بهره‌برداری رسیده است و از لحاظ برنامه‌ریزی، چه اجتماعی و چه شهرسازی یکسان طرح شده است، بنابراین می‌تواند از تأثیر متغیرهای ناخواسته بر نتیجه پژوهش جلوگیری کند. در این مجموعه دو سایت ۱ و ۲ در دو محله جداگانه جهت بررسی انتخاب شده‌اند. این دو مجموعه هر دو از نظر وسعت و تعداد ساکنین تاحدود زیادی مشابه هستند. مطابق ضوابط طرح بالادست در

برای آزمون فرضیه‌های منتج از مدل تحلیلی، از روش پیمایش استفاده می‌شود. نمونه‌های انتخاب شده در شهر قزوین، در مجموعه شهری مهرگان انتخاب شده‌اند.

هر محله در حدود ۱۰ هزار نفر سکونت دارند. سایت های به گونه ای انتخاب شده اند که جمعیتی در حدود ۱۲۰۰ نفره را تحت پوشش قرار دهند. در این مطالعه، مطابق معیارهای حجم نمونه،

به گونه ای که بتوان از معرّف بودن آن اطمینان داشت، در هر مجموعه مسکونی ۱۲۰ نفر به عنوان نمونه انتخاب شدند.

همانطور که در قسمت قبل مشخص شد، ابعادی که بر روی فعالیت های اجتماعی و حرکت خودرو در بافت اثر می گذارند، عبارتند از: سلسله مراتب معابر، پارکینگ، مدیریت ترافیک و تعامل. بنابراین، در این تحقیق به چهار بُعد از وجوه زندگی اجتماعی و ترافیک توجه شده است. برای سنجش هر یک از این ابعاد، سوالات چندگانه و به صورت طیف تنظیم شده، که از برآیند سوالات مربوط به هر بُعد، می توان تحقق زندگی اجتماعی را در آن وجه به صورت کمی مشخص نمود. در جدول فراوانی، میزان زندگی اجتماعی در قالب طیف «به هیچ وجه کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد» بیان شده است. در وزن پذیری شاخص ها نیز از اعتبار صوری استفاده شده، ضمن آنکه کوشش گردیده تا از توزیع چندگانه عناصر به دلایل مختلف اجتناب شود. بنابراین، وزن پذیری ساده و یگانه عناصر مدنظر بوده است.

۴- یافته ها

چنان که گفته شد، به نظر می رسد طرح مختلف مجموعه های مسکونی در میزان تعاملات اجتماعی صورت گرفته در آن ها تفاوت ایجاد خواهد نمود. جدول ۱، فراوانی پاسخ های شهروندان را به ابعاد مسئله در دو واحد همسایگی در منطقه شهری مهرگان شهر قزوین را نشان می دهد. هر کدام از این چهار بُعد به وسیله چند معیار سنجش پذیر شده اند.

۴۹ درصد ساکنین واحد همسایگی اول، بیشترین تعداد افرادی بودند که تأثیر ترافیک عبوری را بر فعالیت های اجتماعی شان زیاد ارزیابی کردند. اما در واحد همسایگی دوم با ۳۷ درصد، ساکنین تأثیر وجود پارکینگ های محلی را زیاد دانستند. در معیار سرعت تردد سواره، ۴۱ درصد ساکنین واحد همسایگی اول نسبت به ۳۰ درصد ساکنین واحد همسایگی دوم، محیط محل زندگی خود را متوسط ارزیابی کردند. در معیار حجم تردد سواره نیز ۳۹ درصد ساکنین واحد همسایگی اول، ویژگی های ترددی را متوسط ارزیابی کردند. در این معیار، ۳۱ درصد ساکنین

واحد همسایگی دوم، حجم تردد را متوسط دانستند. متأسفانه کمترین ارزیابی ها مربوط به محوریت پیاده است و دلیل آن عدم توجه طراحان به این مسئله است. کمترین ارزیابی مربوط به ساکنین واحد همسایگی اول با ۴۸ درصد، و پس از آن واحد همسایگی دوم با ۴۳ درصد می باشد. کاهش خوانایی سواره در واحد همسایگی دوم بیشتر از واحد همسایگی یک است. ۲۹ درصد ساکنین واحد همسایگی یک و ۲۶ درصد ساکنین واحد همسایگی دو، محیط مسکونی خود را از نظر معیار کاهش خوانایی سواره، زیاد ارزیابی کرده اند. کمترین ارزیابی مربوط به ساکنین واحد همسایگی دوم است که ۲۲ درصد ساکنین، آن را کم ارزیابی کردند.

۵- تحلیل یافته ها

به منظور درک تفاوت معنی داری میانگین ها، در جدول ۲، آزمون کای اسکور و درجه آزادی، ضریب همبستگی و سطح معناداری آمده است. با توجه به درجه آزادی و سطح معنی داری می توان گفت میزان ترافیک عبوری، سرعت تردد سواره، حجم تردد سواره و محوریت پیاده در دو واحد همسایگی مورد مطالعه، دارای تفاوت معنی داری می باشد. بنابراین، نتایج این معیارها قابل تعمیم به کل جامعه آماری می باشد. اما میزان دو معیار کاهش خوانایی سواره و وجود پارکینگ محلی دارای تفاوت معناداری در این دو محدوده نمی باشند.

به این ترتیب می توان گفت که میزان ترافیک عبوری، سرعت تردد سواره، حجم تردد سواره و محوریت پیاده بر میزان وقوع فعالیت های اجتماعی تأثیرگذار است. مطابق نتایج بدست آمده، ترافیک عبوری در واحد همسایگی دومی بیشتر از اولی است. همچنین در سه معیار سرعت تردد سواره، حجم تردد سواره و محوریت پیاده نیز در واحد همسایگی اول رضایت بیشتری دیده شده است. به بیان دیگر، مدیریت ترافیک در طرح های مورد مطالعه بر فعالیت های اجتماعی آن ها تأثیرگذار است. پس از تحلیل جداگانه ابعاد محیطی، لازم است نتیجه گیری کلی در این خصوص در دو طرح مورد مطالعه صورت گیرد. بدین منظور شاخص کل محیطی، ملاک قضاوت قرار می گیرد. از بررسی درصدهای محاسبه شده جدول ۳ استنباط می گردد که میزان تحقق زندگی اجتماعی در واحد همسایگی اول بیش از گونه دوم است، اما این تفاوت در دو طرح مورد مطالعه معنادار نیست.

همانطور که نتایج جدول ۴ نشان می دهد، سطح معناداری آزمون کای اسکور بزرگتر از پنج درصد است و

ضریب همبستگی نیز ۰/۱ می باشد. بنابراین، با اطمینان ۹۵ درصد می توان نتیجه گرفت که بین نوع زندگی اجتماعی و ترافیک رابطه معناداری وجود ندارد. البته باید در نظر داشت متغیری مانند زندگی اجتماعی، تنها از یک متغیر مستقل ترافیک تأثیر نمی پذیرد و متغیرهای مستقل دیگری نیز بر آن اثرگذار هستند، که در این مقاله مجال بحث در مورد آن ها نیست. همانگونه که در پیشینه تحقیق مشخص شد، فضاهای باز مجموعه های مسکونی یا به عبارت دقیق تر محیط های بیرونی، با تسهیل نمودن زمینه بروز فعالیت های اجتماعی، نقشی تعیین کننده در ارتقای کیفیت سکونت پذیری و مطلوبیت طرح های مسکونی دارند.

در مجموع و با تحلیل داده ها مشخص شد، به دلیل پایین بودن میزان رضایت ساکنین دو مجموعه مسکونی مورد بررسی در معیارهای مأخوذه از چارچوب نظری، بین دو طرح مختلف، تفاوت معناداری در میزان تحقق فعالیت های اجتماعی وجود ندارد (جدول ۴). البته با توجه به جدول ۲ مشخص می شود که در چهار معیار ترافیک عبوری، سرعت تردد سواره، حجم تردد سواره و محوریت پیاده تفاوت معناداری بین دو طرح مسکونی مورد مطالعه وجود دارد.

۶- نتیجه گیری

مطابق یافته های تحقیق، هرچه ترافیک عبوری در سایت به وسیله رعایت سلسله مراتب معابر کاهش می یابد، فعالیت اجتماعی افزایش می یابد. در دو واحد همسایگی مورد مطالعه، تأثیر وجود پارکینگ محلی در دو مجموعه مسکونی مورد مطالعه بر زندگی اجتماعی ساکنان، تفاوت معناداری با یکدیگر نداشتند. از آنجا که پارکینگ های ساکنین در هر دو سایت، در محیط بیرونی تأمین شده لذا پرسش شوندهگان، طرح سایت محل سکونت خود را، از نظر تأثیر کاهش خوانایی سواره و تأمین پارکینگ های محیطی متوسط ارزیابی کرده اند، بنابراین در مورد تأثیر این معیارها بر زندگی اجتماعی نمی توان نظر داد. در مجموع می توان گفت، سلسله مراتب معابر و مدیریت ترافیکی، بر ایجاد قابلیت برای فعالیت کافی و مؤثر در سایت، تأکید دارد.

مطابق یافته های تحقیق، میزان پاسخ دهی محیطی در بعد مدیریت ترافیک در دو طرح مورد بررسی تفاوت معناداری با یکدیگر دارند. از آنجا که ساکنین واحد همسایگی اول، کاهش سرعت و حجم تردد را محل زندگی خود را نسبت به سایر پرسش شوندهگان بهتر ارزیابی

کردند و از نظر آن ها اولویت بیشتری برای حرکت پیاده در طرح وجود دارد، می توان گفت کاهش سرعت سواره و حجم تردد آن ها بوسیله ابزارهای مدیریت ترافیکی و نیز پیاده مداری در سایت، بر زندگی اجتماعی و تشویق آن مؤثر است. در مجموع مطابق یافته های تحقیق، می توان ادعا کرد که مدیریت ترافیک به صورت معناداری زندگی اجتماعی را تحت تأثیر قرار می دهد. ولی از آنجا که معیار کاهش خوانایی محیط بر سواره ها از جهت تقویت زندگی اجتماعی تفاوت معناداری ندارد و در مورد تأثیر آن نمی توان اظهار نظر کرد.

۷- منابع

- Appleyard, D. (1981) *Livable Streets*, Berkeley: University of California Press.
- Biddulph, M (2007), *Introduction to Residential Layout*, Architectural Press, Amsterdam.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. and Stone, A. (1992) *Public Space*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Chermayeff, Serge and Christopher W. Alexander (1965). *Community and Privacy: Toward a New Architecture of Humanism*, translated by: Manouchehr Mozayeni (1992), Tehran: Tehran University Publications.
- Coleman, A (1985), *Utopia on Trial: Vision and Reality in Planned Housing*, Hilary Shipman, London.
- Francis, M. (1987) 'The Making of Democratic Streets', in Vernez Moudon, A (ed) *Public Streets for Public Use*, New York: Columbia University Press.
- Gehl, J. (1996) *Life Between Buildings: Using public space*, Copenhagen: Arkitektens Forlag, 1987. English version republished by Danish Architectural Press, Copenhagen.
- Gharib, fereydoun (2010). *Street Network in Urban Design*, Tehran: Tehran University Publications.

URL3: <http://sobheqazvin.ir/special/todaynews7598-.aspx> 02-16-2015

Jacobs, Jane (2007). The death and life of great American cities, translated by Hamidreza Parsi and Arezoo

Jalili, Mohammad & Ali Reza Eini Far & Gholamreza Talischi (2013), Open Space of Residential Complexes and Environmental Responsiveness: A Comparative Study of three Residential Complexes in Hamadan, HONAR-HA-YE-ZIBA, (68-57 (46.

Jencks, C (1985), Modern Movements in Architecture, Penguin Books, Baltimore.

Lang, J. & Moleski, W (2010), Functionalism Revisited: Architectural Theory and Practice and the Behavioral Sciences, Ashgate Publishing, Farnham.

Lang, Jon (2005). Urban Design: A typology of Procedures and Products. Illustrated with over 50 Case Studies. Translated by Hosen Bahraini, Tehran: Tehran University Publications.

Ministry of Transport (1963) Traffic in Towns: A study of the long-term problems of traffic in urban areas, London: HMSO.

Newman, O. (2008), creating a defensible space, translated by Faezeh, Ravaghi and Kaveh Saber, Tahan Publication.

Pakzad, jahanshah (2005). Guide to Urban spaces design In Iran, Tehran: Ministry of Housing and Urban Development.

Pilechiha, Peiman (2009). Social life In outdoor residential spaces, master thesis, Tehran: Iran University of Science and Technology.

Schäfer-Breede, Klaus (1992). Tempo 30 durch Straßengestaltung. 80 Planungsbeispiele zur Verkehrsberuhigung, translated by: jahanshah Pakzad (1997), Tehran: Armanshar Publications.

URL1: http://www.farsnews.com/newstext.php?nn=02-16-2015_13921110000215

URL2: http://www.qmrud.ir/?type=dynamic&lang=1&id=-2015_876_02-16

۱۶

شماره ۵-۱
بهار ۱۳۹۴

فصلنامه
علمی-پژوهشی

نقش
جهان

مطالعه موردی دو مجموعه مسکونی در شهر قزوین
در فضای باز مجموعه های مسکونی