

تدوین راهکارهای مؤثر بر تجربه شهری کودکان از خیابان کوهسنگی مشهد به عنوان خیابان کامل در جهت دستیابی به شهر دوستدار کودک

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۶/۱۵

تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۷/۱۸

کد مقاله: ۹۰۱۵۷

نرگس حوراسفند^{۱*}، فرشته هاتفی فرجیان^۲

چکیده

مهم ترین دغدغه شهرهای امروز، خودرو محور بودن شهر است. خیابان ها، خودرو محور و ناکامل اند، زیرا انسان و نیازهایش، محور طراحی این خیابان ها نیستند. از سویی، شهر یک موجودیت متکثر، تشکیل شده از تمامی گروه های اجتماعی از جمله کودکان است. مسئله اصلی این پژوهش، تجربه شهری کودکان از فضا است. اگر کودک -وارث آینده شهر- تجربه شهر را نداشته باشد، در آینده هیچ حس تعلق در سازندگی، مشارکت و نگهداری شهر نخواهد داشت و امکان خاطره سازی از شهر را از دست می دهد. هدف از این پژوهش تدوین راهکارهای مؤثر بر تجربه شهری کودکان از خیابان کوهسنگی مشهد به عنوان خیابان کامل در جهت دستیابی به شهر دوستدار کودک است. به این منظور ابتدا با مطالعه اسناد کتابخانه ای معیارهای مرتبط با موضوع استخراج شده؛ و با بهره گیری از تکنیک دلفی و نگرش سنجی از خبرگان، مولفه های خیابان کامل دوستدار کودک، زیرمجموعه پنج حوزه اجتماعی، کالبدی، عملکردی و زیست محیطی قرار گرفت. سپس با روش AHP به رتبه بندی معیارها پرداخته و در نهایت راهکارهایی جهت دستیابی به شهر دوستدار کودک در محدوده مورد مطالعه، ارائه می شود. اصول طراحی خیابان کامل به عنوان یک دستورالعمل، باعث ترغیب خانواده ها به خیابان شده و به دنبال آن با ایجاد مکان ها و موقعیت هایی برای پیوند کودکان با خانواده هایشان و دیگر افراد در یک تجربه مشترک، به کودکان توجه می گردد.

واژگان کلیدی: خیابان کامل، شهر دوستدار کودک، تجربه شهری، خیابان کوهسنگی، AHP

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری، گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه اقبال لاهوری، مشهد، ایران.
n.houresfand@yahoo.com

۲- مربی، گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه خيام، مشهد، ایران.

۱- مقدمه

خیابان‌های شهری تجلی‌گاه حیات مدنی شهر و محل رخداد وقایع و فعالیت‌های اجتماعی شهروندان در زندگی و حیات شهری است. از نظر طراحی شهری، خیابان‌ها و شبکه‌های اصلی ارتباطی مهم‌ترین و حساس‌ترین فضاهای عمومی یک شهری را تشکیل می‌دهند، زیرا درصد زیادی از سطح شهرها به این فضاها اختصاص یافته است. مهم‌ترین عنصر اصلی شکل شهر، محل اتصال و ارتباط فضاها و فعالیت‌های شهری به یکدیگر و نماد فرهنگی است. از این رو طراحی درست و گسترش آن‌ها باعث غنی‌تر شدن زندگی اجتماعی و فرهنگی می‌شود (اصلائی فرد، شکور، عبدالله زاده فرد، ۱۳۹۶: ۴۶). خیابان‌های واقع در شهرهای ما فاقد احساسات مطلوب و کیفیت زیست محیطی و روابط اجتماعی اقتصادی است. اجرای طرح خیابان کامل می‌تواند کاهش تلفات ناشی از سوانح رانندگی، ارتقای امنیت افراد پیاده و دوچرخه سواران، کاهش گازهای گلخانه‌ای، افزایش میزان مطلوبیت محیطی، کاهش تأخیرات، تشویق سفرهای پیاده و دوچرخه، بهبود کیفیت هوا، افزایش میزان دسترسی افراد ناتوان و معلول را به همراه داشته باشد (ناصری، ۱۳۹۶: ۱۰). بین گروه‌های مختلف استفاده‌کننده (عابرین و ساکنین) و اتومبیل سواران از خیابان، گروه‌های ضعیف که همان عابر پیاده بخصوص خردسالان و معلولین می‌باشند؛ بازندگان اصلی در این عرصه هستند و بیشترین آسیب را متحمل می‌شوند. در این میان کودکان به عنوان آسیب پذیرترین اعضای جامعه نیازمند مراقبت و حساسیت بیشتری هستند. خیابان‌های کامل محیط امن و خوشایندی را برای کودکان به منظور پیاده روی یا دوچرخه سواری ایجاد می‌کند و به آن‌ها امنیت و حرکت می‌دهد (ناصری، ۱۳۹۶: ۳۲). شهر باید به گونه‌ای مهیا شود که نه تنها بزرگسالان بلکه کودکان نیز در آن احساس آرامش و امنیت و مشارکت فعال همراه با احساس شادی و نشاط داشته باشند. حذف هر کدام از گروه‌های اجتماعی از فضاهای شهری به معنای عدم امکان برخورداری آن‌ها از حقوق شهروندی شان است و هرگونه تبعیض و نادیده شدن منجر به ایجاد نارضایتی و در نهایت ناامنی و عدم تعادل اجتماعی در جامعه خواهد شد (مرادپور، ۱۳۹۵: ۸). برای پاسخ دادن به مشکلات موجود بایستی خیابان‌هایی طراحی شوند که از لحاظ موارد فوق پایدار و با کیفیت باشند. کودکان امروز مردان و زنان فردای جامعه می‌باشند و نقش بسیار تأثیرگذاری را در ترسیم آینده هر کشور ایفا می‌کنند. کودکان به عنوان عامل پیوند نسل‌های گذشته و آینده نقش مهمی را در انتقال سنت‌ها، فرهنگ‌ها و هویت جامعه دارا می‌باشند، علاوه بر این آن‌ها به عنوان اندیشه‌های آینده یک مملکت می‌توانند سبب پیشرفت جامعه شوند و فرهنگ جامعه را ارتقا دهند (مبهورت، یونس، حسینی، ۱۳۹۳: ۴). برای داشتن فردایی بهتر، امروزه بایستی به نیازهای این قشر توجه کرد و آن‌ها را در محیط بهتری پرورش داد. اکثر فضاها برای بچه‌ها نامانوس است و نیز می‌تواند تهدید آمیز باشد. کودکان به مثابه سرمایه‌های هر شهر یا کشور محسوب می‌شوند. سرمایه‌هایی که به مراتب گران‌بهرتر از منابع اقتصادی مطرح هستند. کودکان عامل پیوند نسل‌های گذشته و آینده در هر جامعه می‌باشند (شبیخه، ۱۳۹۱: ۴۷). توجه به ایجاد محیطی مناسب برای رشد کودک و آشنایی با نیازهایی که در کودکی به آن نیازمند است، زمینه رشد درست شخصیتی و تربیتی او را به عنوان نسل سالم آینده، فراهم می‌کند. اگر کودک تجربه شهر را نداشته باشد، در آینده هیچ حس تعلق در سازندگی، مشارکت و نگهداری شهر ندارد. ارتباط کودک با شهر، یک ارتباط تجربه‌شدنی است، نه یک ارتباط آموزش‌دانی از طریق کتاب. پژوهش حاضر با هدف ارتقاء تجربه شهری کودکان در کوهسنگی مشهد سعی دارد تا راهکارهایی در جهت ارتباط خیابان کامل با عوامل مؤثر بر شهر دوستدار کودک در خیابان کوهسنگی مشهد ارائه دهد. در همین راستا، سوال اصلی پژوهش این است که خیابان کوهسنگی تا چه حد پاسخگوی تجربه‌های شهری برای کودکان است.

بررسی نیازها و مشکلاتی که کودکان در محیط‌های شهری با آن مواجه‌اند و طراحی و برنامه‌ریزی‌های فضاهای شهری بگونه‌ای که آنان را به حضور فعال در شهر تشویق کند، می‌تواند موجب ارتقاء کیفیت این فضا برای همگان گردد؛ بنابراین ایجاد محیطی که مناسب و هماهنگ با نیازهای کودکان باشد، از مهم‌ترین مواردی است که طراحان و برنامه‌ریزان هر شهر و جامعه‌ای باید به آن توجه نمایند (نوری، ۱۳۹۶: ۱۵).

۲- پیشینه تحقیق

تاکنون مطالعات اندکی در زمینه خیابان کامل و دوستدار کودک صورت گرفته است. در این بخش به مطالعات و تحقیقات پیرامون پژوهش، اشاره شده است:

۱. سید مهدی معینی (۱۳۹۲) در کتاب خود «شهرهای پیاده مدار»، به خیابان‌های کامل پرداخته است. در این کتاب نتیجه بدست آمده این است که خیابان‌های کامل، جداسازی یا استفاده همزمان از فضای خیابان برای پیاده، دوچرخه و اتومبیل بگونه‌ای صورت می‌پذیرد که امنیت و راحتی همه کاربران را در هر سنی، با هر توانایی و یا نوع وسیله حمل و نقل را در هنگام طراحی در نظر بگیرند و تنها به حرکت سریع اتومبیل نیندیشند. یک خیابان کامل شامل پیاده‌رو، خط دوچرخه، خطوط اتوبوس، دسترسی به ایستگاه توقف حمل و نقل عمومی، محل عبور راحت و امن پیاده از عرض خیابان، جزایر میانی توقف عابر پیاده، خطوط تندرو و کندرو اتومبیل رو می‌باشد.

۲. De Stefano (۲۰۱۰) در پیش نویس COMPLETE STREETS DESIGN MANUAL، به طراحی خیابانهای شهر نیویورک پرداخته است که سعی آن بر این بوده که حداکثر توجه را به استفاده کنندگان آن مبذول نماید. لذا کلیه نیازهای افراد توسط کارگروه ها و پرسشنامه ها و برداشت های میدانی شناسایی و دسته بندی شده و ایده های طراحی بر اساس آن استخراج شده است. برای طراحی خیابان های نیویورک از سیاست هایی که انتظار می روند کلیه خیابان های شهری و جاده ها را پوشش دهد، استفاده شده است.
۳. الناز ناصری (۱۳۹۶) در گزارشی تحت عنوان امکان سنجی اجرای طرح خیابان کامل برای دستیابی به توسعه پایدار محله محور، به بررسی و طرح پیشنهادی خیابان کامل در یکی از خیابان های کلانشهر تهران (خیابان امام خمینی) با توجه به شرایط موجود زیست محیطی، اجتماعی، اقتصادی، ترافیکی و ... پرداخته است. طرح خیابان کامل از طریق افزایش شیوه های رفت و آمد، افزایش ظرفیت خیابان ها، بالا بردن ایمنی و امنیت، ارتقای سطح سلامتی، رشد اقتصادی و کاهش هزینه ها به تدریج شبکه های کامل تری از خیابان ها را شکل می دهد. همچنین از طریق ایجاد فضایی ایمن و راحت برای پیاده روی و دوچرخه سواری، محلی برای توقف، استراحت، گذران اوقات فراغت و ارتقای معاشرت و تعاملات اجتماعی به خلق اجتماعات قوی تر و افزایش کیفیت زندگی و سرزندگی در جامعه می انجامد.
۴. اسماعیل شیعه (۱۳۹۱) در کتاب آماده سازی شهر برای کودکان، به نقد مسائل کودک در شهر، در جهت دستیابی به اهدافی که در زمینه تقویت یک زندگی سالم همراه با رفاه برای او، پرداخته است. میتوان به این نتیجه رسید که به منظور تضمین، توجه، ایجاد علاقه و مشارکت کودکان در شهرها؛ یک شهر خوب باید دارای ویژگی های زیر باشد: دارای سازماندهی کالبدی اجتماعی براساس حس اعتماد و انصاف و عدالت، فرصت مشاهده در فعالیت ها و مشاغل مختلف، دارای فضاهای عمومی امن و به دور از معابر مخاطره آمیز رفت و آمد سواره برای کودکان، ایجاد عناصر شگفتی آور برای کودک و ...
۵. Broberg (۲۰۱۳) در مقاله Child-friendly urban structures: Bullerby revisited، تحت عنوان ساختارهای شهر دوستدار کودک به بررسی تعاریف مختلف محیط های دوستدار کودک و تجزیه و تحلیل ساختار محیط های ساخته شده و تاثیر آن بر محیط های دوستدار کودک در فنلاند پرداخت.
۶. داودزاده غلامی و لطفی (۱۳۹۵)، تحقیقی تحت عنوان برنامه ریزی در راستای ایجاد شهر دوستدار کودک نمونه موردی شوشتر انجام دادند. هدف این پژوهش مبانی ویژگی ها و فضاهای مورد نیاز برای ایجاد یک شهر دوست داشتنی از دیدگاه کودکان می باشد. در برنامه ریزی های شهرسازی باید به حق بازی و فراغت کودکان و به رسمیت شناختن آنان در طرح ها توجه کافی مبذول شود.

۳- ادبیات نظری تحقیق

فضاهای شهری در واقع صحنه وقوع فعالیت های عمومی و زنده شهری هستند، بنابراین خیابان ها، میداين و پارک های یک شهر که عناصر اصلی فضاهای شهری هستند، خصوصاً خیابان ها که نقشی اساسی در تردد و جابجائی در شهر دارند، به عنوان فضاهای پویا در یک شهر تلقی می شوند (معینی، ۱۳۹۲: ۴۳). خیابان ها شامل خیابان های شهری، خیابان های دموکراتیک و خیابان های کامل می باشد. خیابان های شهری خیابان هایی هستند که در آن ها ویژگی خیابان های پیاده، خیابان قابل زندگی، خیابان خصوصی و خیابان بعنوان فضای بازی مشاهده می شود. خیابان قابل زندگی، اهمیت محیط خیابان را برای زندگی اجتماعی شهرها مورد تاکید قرار می دهد. همچنین بر تامین ایمنی و اطمینان و تماس اجتماعی در خیابان های مسکونی که ترافیک و کیفیت خیابان مستقیماً بر میزان رضایت ساکنان تاثیر دارد تاکید می کند (معینی، ۱۳۹۲: ۵۳). خیابان ها به عنوان فضایی عمومی محلی برای بازی، مکانی با اهمیت برای پیاده روی بچه هاست که معمولاً پس از مدرسه، پیاده به مکان های مورد علاقه خود می روند. از استفاده کنندگان اصلی خیابان ها در اکثر جهان، بچه ها هستند (منتظری، ۱۳۹۵: ۲۹).

خیابان های کامل:

خیابان های کامل، خیابان های کاملاً طراحی شده ای هستند که برای همه کاربران آن از جمله پیادگان، دوچرخه سواران، رانندگان و استفاده کنندگان حمل و نقل عمومی، کسبه، با در نظر گرفتن نیازهای آن ها مانند نیاز به ایمنی، آسایش، راحتی، برقراری تعاملات اجتماعی، بهبود وضعیت اقتصادی خیابان، دسترسی امن را فراهم می کند تا با خیال آسوده در امتداد و سراسر خیابان حرکت کنند (منتظری، ۱۳۹۵: ۳۲). متخصصان بهداشت عمومی، تشویق به پیاده روی و دوچرخه سواری را پاسخی به اپیدمی چاقی می دانند و این دسته از خیابان ها به فعالیت فیزیکی و استقلال کودکان نیز کمک می کند (ناصری، ۱۳۹۶: ۱۴).

طراحی خیابان‌های کامل در جاهای مختلف به شکل‌های گوناگونی در نظر گرفته می‌شود، ولی به طور کلی شامل موارد زیر می‌شوند:

- زیرساخت‌های عابر پیاده: از جمله پیاده‌روها، خط‌کشی عابر پیاده، جزایر میانی در مسیرهای اصلی و ...
- سیگنال‌های عابر پیاده در دسترس: از جمله نشانه‌های قابل شنیدن برای افراد مبتلا به کم‌بینایی، کلید فشاری قابل دسترسی برای کاربران صندلی چرخ‌دار و ...
- ترافیک آرام: اقدامات لازم برای کاهش سرعت رانندگی، تعریف لبه‌های مسیر حرکت خودرو، کم کردن عرض عبور خودروها، حذف مسیرهای مستقیم، پارکینگ‌های حاشیه‌ای و ...
- تسهیلات حرکت دوچرخه: مانند اختصاص شانه‌های پهن به حرکت دوچرخه.
- تسهیلات حمل و نقل عمومی: مانند اختصاص خطوط ویژه اتوبوس (Elements, 2011:34).

شهر دوستدار کودک:

شهر دوستدار کودک شهری است که در آن خواسته‌های کودک در اولویت قرار گرفته و شرایط اجتماعی، فرهنگی و معماری شهر همسو با نیاز آنهاست و حقوق کودکان در سیاست‌ها، قوانین، برنامه‌ها و بودجه‌ها منعکس می‌شود. رویکرد «شهر دوستدار کودک» شهر را به سمتی سوق می‌دهد که در آن کودکان نقش مؤثری در مورد شهر خود داشته و نظرات آن‌ها در تصمیمات شهری ابراز شود و خانواده‌ها و اجتماع نیز موظفند کودکان را در مسائل مهم و تصمیم‌گیری‌ها دخیل کنند. در واقع شهر دوستدار کودک، مکانی است که کودکان در آن احساس امنیت و آرامش می‌کنند و قادرند به کاوش و یادگیری در مورد فضاهای پیرامون خود بپردازند. یک شهر دوستدار کودک، یک شهر دوستدار مردم نیز می‌باشد (اسدی، ۱۳۹۵: ۱۴).

در این راستا، خیابان‌های کامل محیط امن و خوشایندی را برای کودکان به منظور پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری ایجاد می‌کند و به آن‌ها امنیت و حرکت می‌دهد. هنگامی که پیاده‌روها مهیا باشند، تقاطع‌های ایمن در خیابان‌ها وجود داشته باشد و محدودیت سرعت وسایل نقلیه در محیط اطراف مدرسه اعمال شود، کودکان بیشتری برای پیاده‌روی یا با دوچرخه به مدرسه رفتن ترغیب می‌شوند. خیابان‌هایی که فضاهای مخصوصی برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری فراهم می‌کنند، به کودکان کمک می‌کنند تا فعالیت جسمانی داشته باشند و استقلال کسب کنند. در صورت اتخاذ سیاست خیابان‌های کامل، در هر زمان که تصمیم به سرمایه‌گذاری در حمل و نقل گرفته شود، به نیازهای کودکان توجه می‌شود. خیابان‌ها و راه‌های اطراف مدارس و محلات مسکونی، به شکلی طراحی و دگرگون می‌شوند تا ایمنی را برای کودکان، به عنوان آسیب‌پذیرترین کاربران خیابان‌ها فراهم کنند (ناصری، ۱۳۹۶: ۱۷-۳۲).

در بررسی تجارب جهانی اجرا شده، گری (۲۰۱۱) در طرح اجرایی خیابان‌های کامل در سیاتل در سال ۲۰۰۶، به استراتژی تشویق مردم به استفاده کمتر از خودرو شخصی می‌پردازد. شهردار سیاتل خواستار دوچرخه و پیاده‌مدارترین شهر در ایالت است. بر این اساس سازمان حمل و نقل سیاتل شروع به طراحی طرح جامع دوچرخه‌سواری کرده است. سیاتل حامی سازمان‌های عمومی گروه‌های دوچرخه‌سواری است. نقشه‌های توسعه در جهت بازآزمونی وسایل راحتی روزمره برای کاربران است. یکی از اهداف مهم در این اساسنامه ایجاد یک شبکه حمل و نقل پیوسته است. این اساسنامه همچنین خیابان‌هایی که باید دسترسی محدود برای سواره داشته باشند را نیز معرفی می‌کند (منتظری، ۱۳۹۵: ۷۵). Roberge (۲۰۱۱) در پروژه بهبود بخشی به وضعیت مرکز شهر کنکور با هدف اصلاح وضعیت خیابان اصلی و مرکزی شهر کنکور سعی داشته با در نظر گرفتن احتیاجات کلیه افراد استفاده‌کننده از خیابان مکان دلپذیری خلق گردد. برای بهبود حرکت عابر پیاده از عرض خیابان جزیره‌های میانی در نظر گرفته شده است که عرض حرکت سواره را کاهش می‌دهد و عابر پیاده زمان کمتری را در مسیر سواره طی می‌کند. در طول مسیر با ایجاد گشودگی در بدنه‌های اصلی سعی بر ایجاد کافه‌های خیابانی و مراکز تجمع و توقف شده است. توجه به معماری ساختمان‌های اطراف و نشانه‌های موجود و ایجاد دید مطلوب به آن‌ها از جمله برج ساعت از دیگر نکاتی است که در این طرح در نظر گرفته شده است (Roberge, PE, 2011:4).

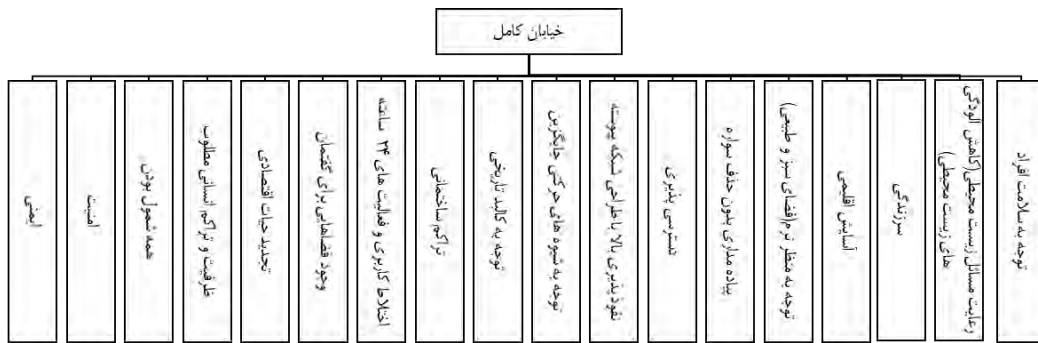
شهردار لندن، طرح راهبردی برای ارتقاء لندن به عنوان شهر دوستدار کودک در سال ۲۰۰۵ ارائه داد که در بخش نظرسنجی آن بیش از هزار کودک و نوجوان لندنی در این طرح مشارکت داشتند. در واقع این طرح نشان‌دهنده‌ی توجه سازمان‌های دولتی بالادست، به نیازها و خواسته‌های کودکان به عنوان نتیجه تصمیمات ملی برای کودکان و تأکید بر نقش آن‌ها به عنوان شهروند و برخورداری از حقوق شهروندی از طریق شهرداری قابلیت اجرا می‌یابد. این طرح در پاسخ به خواسته‌های کودکان و نوجوانان در جهت ارتقاء کیفیت شهر بعنوان "شهر دوستدار کودک" در قالب ده هدف اصلی یعنی ایجاد تغییر و امکان داشتن فرصت‌های یکسان و برابر، برای کودکان بمانند همگی ساکنین شکل گرفت (ترابی، ۱۳۹۰: ۶۸-۵۹). در سال ۲۰۰۴ سوئیس با همکاری یونیسف، سازمان‌های دولتی و غیردولتی به کشورهای مجری این طرح پیوست و فرایند تبدیل شدن به شهری که همسو با

معیارهای کودکان است را طی مراحل اجرا می نماید. کارگاهی برای اعمال نظرات و بیان خواسته های کودکان و نوجوانان تشکیل می شود و برنامه ها در راستای توسعه شهرهای دوستدار کودک برای چهار سال آینده بر اساس نتایج حاصل از پرسشنامه و نظرات کودکان، مدون می گردد. در پایان نیز شهرداری ها پس از تصویب گزارش خود، فعالیت های مؤثر در زمینه مشارکت کودکان را ارزیابی می نمایند و شهری که با معیارهای مطرح شده همخوانی داشته باشد، توسط کمیته ارزیابی این شهر به عنوان «شهر دوستدار کودک» شناخته می شود (اسدی، ۱۳۹۵: ۲۲).

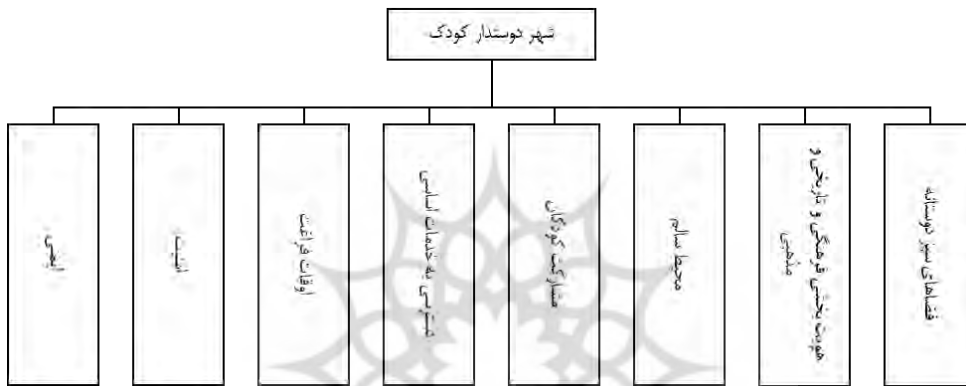
جدول ۱- تجارب جهانی و داخلی (مأخذ: نگارندگان)

شهر (کشور)	هدف اصلی	توضیحات	توضیحات
سیاتل	طرح خیابان کامل با تشویق مردم به استفاده کمتر از خودرو شخصی	<ul style="list-style-type: none"> - متمرکز کردن خانه های جدید، مشاغل و خدمات در نزدیکی یکدیگر در ناحیه های کوچک - طراحی طرح جامع دوچرخه سواری - ایجاد یک شبکه حمل و نقل پیوسته - سهولت حرکت عبور دوچرخه، پیاده، سواره و اتوبوس - ایجاد پارکینگ های حاشیه ای در مناطق روبروی کاربری های خدماتی - پیش بینی پوشش گیاهی خیابان به طور پیوسته بر اساس اصول زیرساخت های سبز و رعایت مسائل زیست محیطی و بهبود کیفیت سلامت افراد در هنگام عبور از خیابان - کاهش عرض خیابان جهت کاهش سرعت سواره در هنگام عبور از تقاطع ها و سهولت عبور پیاده - جانمایی نرده کشی های جدید در مناطق دارای اراضی تهدید کننده ایمنی افراد 	
کنکورد	خلق خیابان به عنوان مکانی دلپذیر با ارائه حمل و نقل کارآمد منطقه ای و قابل اعتماد در جهت ایجاد ترافیک آرام و ترویج پیاده روی و دوچرخه سواری و شبکه حمل و نقل هم پیوند	<ul style="list-style-type: none"> - طراحی مسیر حرکت پیاده مجزا از حرکت سواره - خط سبزیزگی ممتد - اجازه توقف به وسایل نقلیه در برخی نقاط که توسط پوشش گیاهی پوشیده شده است - خط حرکت سواره در مرکز 	
نیویورک	طراحی خیابان های شهر بعنوان خیابان کامل با تاکید بر حداکثر توجه به استفاده کنندگان آن	<ul style="list-style-type: none"> - ایمنی و سرعت پایین وسایل نقلیه حرکتی - برقراری ارتباط - سلامت مردم - زیست پذیری - عدالت - زیبایی شناسی - توسعه اقتصادی - محیط زیست 	
لندن	پاسخ به خواسته های کودکان و نوجوانان در جهت ارتقاء کیفیت شهر بعنوان "شهر دوستدار کودک"	<ul style="list-style-type: none"> - صدایی برای کودکان لندنی - اطلاع از نحوه زندگی کودکان در لندن - همه چیز را برای کودکان و جوانان بهتر بسازیم - لذت بردن و دست یافتن - امن بودن - ایجاد تغییر - داشتن شانس مساوی 	
سوئیس	تبدیل شدن به شهری همسو با معیارهای کودکان	<ul style="list-style-type: none"> - شناسایی و آسیب شناسی شهر - ایجاد کارگاه هایی برای اعمال نظرات و بیان خواسته های کودکان و نوجوانان - مشارکت کودکان 	
بم (ایران)	شهر دوستدار کودک با هدف مشارکت جمعی کودکان	<ul style="list-style-type: none"> - تشویق به درگیر شدن فعال کودکان در موضوعات مختلف - گوش دادن به نظرات آن ها - به حساب آوردن آن ها در فرایندهای تصمیم گیری - مشارکت کودکان 	

با بررسی اسناد و مقالات مرتبط با موضوع تحقیق و استخراج ادبیات موضوع، به منظور جمع بندی و بهره گیری از این مبانی بر روی نمونه مورد مطالعه، چارچوب نظری تحقیق با استخراج معیارها و زیرمعیارهای مرتبط با دو کلیدواژه اصلی: خیابان کامل و شهر دوستدار کودک و استفاده از روش تحقیق دلفی، به شرح زیر تدوین می گردد.



نمودار شماره ۱- زیرمعیارهای خیابان کامل



نمودار شماره ۲- زیرمعیارهای شهر دوستدار کودک



نمودار شماره ۳- چارچوب نظری تحقیق

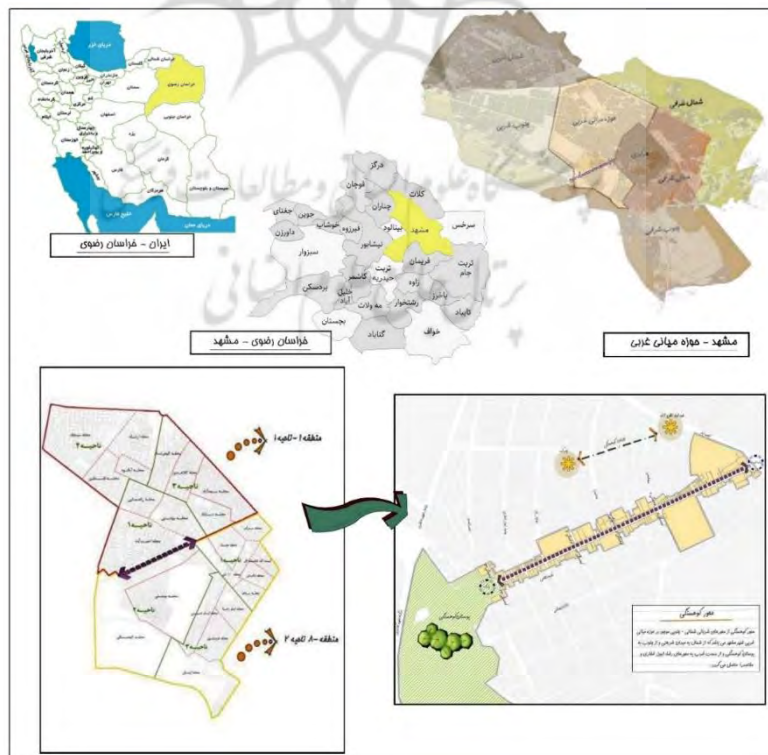
به منظور تایید مولفه های بدست آمده برای خیابان کامل و دوستدار کودک، از تکنیک دلفی استفاده شده است. به روش دلفی از نظرات ۱۲ کارشناس در خصوص کلیه روابط زوجی که طبق ساختار شبکه ای تعریف شده اند استفاده کرده و در نهایت به چارچوب نظری تحقیق دست می یابیم. تمامی این مولفه ها، زیرمجموعه چهار حوزه اجتماعی، کالبدی، عملکردی و زیست محیطی قرار می گیرند:

۴- داده‌ها و روش‌شناسی تحقیق

انتخاب روش تحقیق بستگی به هدف‌ها و ماهیت موضوع تحقیق و امکانات اجرایی آن دارد. در این پژوهش، با توجه به موضوع، به رابطه بین خیابان کامل و شهر دوستدار کودک می‌پردازیم که این ارتباط بصورت ترکیبی چند انضباطی در حوزه‌های حمل و نقل، جامعه‌شناسی، طراحی شهری می‌باشد. روش تحقیق مورد استفاده در این پژوهش، توصیفی-تحلیلی و مبتنی بر مطالعات کتابخانه‌ای، اسنادی و بررسی‌های میدانی می‌باشد و جنبه کاربردی دارد. بررسی‌های میدانی در برگزیده مشاهدات پژوهش‌گر و مصاحبه با کودکان و استفاده کنندگان از فضای خیابان کوهسنگی بوده است. به منظور سنجش نمونه موردی از مدل تحلیل یکپارچه SWOT استفاده شد. از طرفی جهت شناسایی معیارهای مرتبط با پژوهش حاضر از روش دلفی و نظرات جمعی از کارشناسان و خبرگان شهرسازی بهره‌گرفتیم؛ دلفی رویکرد یا روشی سیستماتیک در تحقیق برای استخراج نظرات یک گروه از متخصصان در مورد یک موضوع یا پرسش است. روش دلفی مبتنی بر پیمایش‌های ساختارمند است و از اطلاعات موجود در میان مشارکت‌کنندگان که عمدتاً خبرگان هستند بهره می‌جوید که در دو یا چند دور انجام می‌شود و در هر دور نتایج پیمایش قبلی به عنوان بازخورد به پاسخ‌دهندگان ارائه می‌شود. در این تحقیق روش دلفی در ۲ دور به پاسخ‌دهندگان ارجاع داده شد و در نهایت با رسیدن به اجماع نظرات، به جمع‌بندی و تدوین چارچوب نظری تحقیق رسیدیم. در مرحله بعد با استفاده از روش ارزیابی چندمنظوره AHP، به رتبه‌بندی معیارهای مرتبط با موضوع پژوهش پرداخته شد.

۵- نمونه مورد مطالعه

شهر مشهد، دومین شهر کلان و پرجمعیت پس از تهران به شمار می‌رود. دارای ویژگی‌های منحصر به فرد تاریخی، فرهنگی و قومی، مذهبی، زیارتی و گردشگری، دارای کارکرد مهم وحدت بخشی و هویت بخشی ملی و مذهبی و دارای توان‌های بالقوه متنوع اقتصادی است. محور کوهسنگی مشهد (حد فاصل میدان تقی‌آباد تا بوستان کوهسنگی) به عنوان محدوده مداخله انتخاب شده است. این محور به لحاظ گردشگری، فراغت و خدمات تجاری و درمانی، محوری شاخص در شهر مشهد محسوب می‌شود. خیابان کوهسنگی در مرز منطقه ۸ و ۱ شهرداری مشهد واقع شده است. محور کوهسنگی از محورهای شریانی شمالی-جنوبی موجود در حوزه میانی غربی شهر مشهد می‌باشد که از شمال به میدان شریعی و از جنوب به بوستان کوهسنگی و از سمت غرب به محورهای رضا، ابوذر غفاری و ملاصدرا متصل می‌گردد. مجموعه تفریحی کوهسنگی از مشهورترین، زیبا ترین و قدیمی ترین مکان‌های گردشگری و تفریحگاه‌های شهر مشهد می‌باشد و محور کوهسنگی مهم ترین دسترسی به این مجموعه تفریحی می‌باشد. در تصویر شماره ۱، موقعیت محدوده در شهر مشهد مشخص گردیده است.

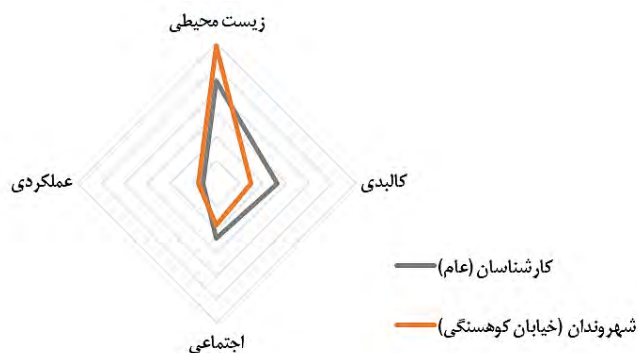


نقشه شماره ۱- معرفی محدوده مطالعاتی در شهر مشهد



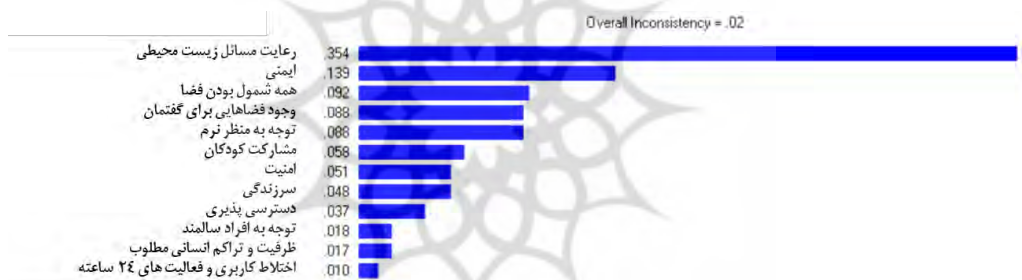
Inconsistency = 0.08
with 0 missing judgments.

نمودار شماره ۵- اولویت بندی معیارها از دیدگاه شهروندان در خیابان کوهسنگی



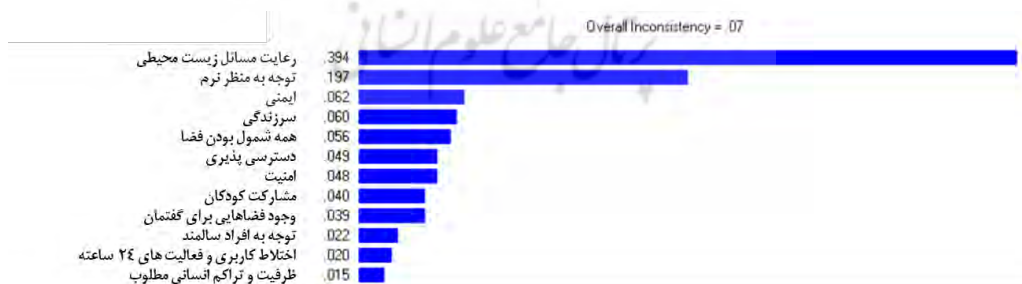
نمودار شماره ۶- مقایسه دیدگاه کارشناسان و شهروندان در ارتباط با معیارهای تحقیق

با توجه به ماتریس تصمیم گیری کارشناسان خبره نسبت به زیرمعیارهای پژوهش، از بین ۱۲ زیرمعیار ارائه شده، زیرمعیار رعایت مسائل زیست محیطی بالاترین اولویت و زیرمعیار اختلاط کاربری و فعالیت‌های ۲۴ ساعته کمترین اولویت را دارد.

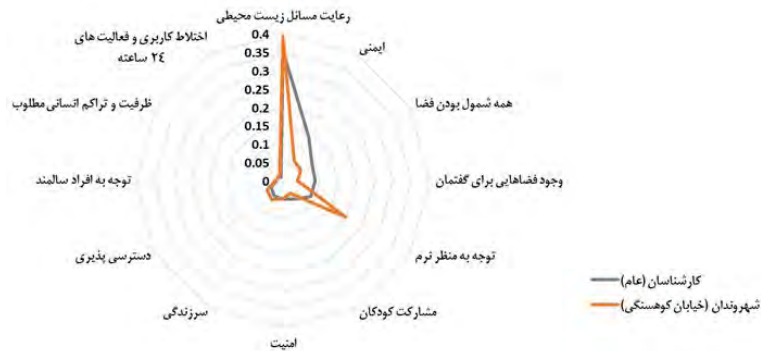


نمودار شماره ۷- اولویت بندی معیارها از دیدگاه کارشناسان خبره به طور عام

همین ماتریس تصمیم گیری، از دیدگاه شهروندان، زیرمعیار رعایت مسائل زیست محیطی بالاترین اولویت و زیرمعیار اختلاط کاربری و فعالیت‌های ۲۴ ساعته کمترین اولویت را دارد.



نمودار شماره ۸- اولویت بندی معیارها از دیدگاه شهروندان در خیابان کوهسنگی



نمودار شماره ۹- مقایسه دیدگاه کارشناسان و شهروندان در ارتباط با زیرمعیارهای تحقیق

از مقایسه وضعیت معیارها در خیابان کوهسنگی، چنین بر می آید که معیارهای تبدیل شدن به یک خیابان کامل را داراست؛ اما به لحاظ برخی زیرمعیارها نظیر ایمنی، همه شمول بودن فضا، وجود فضاهایی برای گفت‌وگو و ... با فضای دوستدار کودک فاصله دارد و کودکان نمی توانند تجربه یک فضای شهری موفق را در این خیابان داشته باشند.

۷- نتیجه گیری

این پژوهش در راستای تدوین راهکارهای مؤثر بر تجربه شهری کودکان از خیابان کوهسنگی مشهد به عنوان خیابان کامل در جهت دستیابی به شهر دوستدار کودک صورت گرفته است. هدف کلی این پژوهش ارتقا تجربه شهری کودکان می باشد. در راستای رسیدن به این هدف مهم، پس از استخراج معیارها به بررسی آن‌ها در محور خیابان پرداخته شده است و در ادامه با استفاده از روشهای کمی و کیفی به تجزیه و تحلیل داده ها پرداخته و مطلوبیت کیفی خیابان مورد ارزیابی قرار گرفته است، سپس راهکارهایی در پی حل مشکلات خیابان و پاسخ به سؤال تحقیق ارائه شده است. سؤال اصلی مطرح شده در این پژوهش: خیابان کوهسنگی تا چه حد پاسخگوی تجربه های شهری برای کودکان می باشد. با توجه به تجزیه و تحلیل معیارها، خیابان مذکور در جهت بهبود کیفیت محیط گام برداشته و میتواند با اجرای طرح خیابان‌های کامل در صورت امکان به مطلوبیت کامل و دوستدار کودک برسد.

به منظور پیشنهاد در مورد راهکارهای مناسب برای ایجاد خیابان کامل و محیط های دوستدار کودک، علاوه بر استفاده از نتایج بدست آمده، از مصاحبه با شهروندان محدوده های مورد مطالعه نیز بهره گرفته شد. در مصاحبه انجام شده با ساکنان محدوده های مورد مطالعه، نبود نظارت پلیس در پیاده روها، تجمع ارادل در ورودی محور کوهسنگی (میدان شریعتی) و ورودی مجموعه کوهسنگی، نبود سرویس بهداشتی و آبخوری، آلودگی صوتی اتومبیل ها و ساختمان سازی در محیط، نبود امنیت برای عبور کودکان از خیابان و نبود امنیت در هنگام دوچرخه سواری از مشکلات موجود می باشند. در ادامه با توجه به معیارهای تعیین شده، راهکارهایی در راستای رسیدن به هدف ارائه خواهد شد.

- استفاده از سلايق کودکان با نظرخواهی از کودکان توسط مدیران شهری
- طراحی جداره خیابان با اصول و ضوابط استاندارد مخصوص کودکان
- نصب تابلوهای راهنمای مناسب و واضح و تصویری در محور با توجه به کودکان
- علائم راهنمایی و رانندگی متناسب برای کودکان
- ایجاد مسیرهایی برای عبور کودکان مخصوصا کودکان معلول از معابر
- طراحی و تعبیه صندلی های ویژه کودکان
- ساخت و افزایش مکان بازی و تفریح کودکان در محور
- ضمن توجه به قدیمی بودن محور، بازگرداندن حال و هوای خیابان قدیم از طریق سنگفرش کردن خیابان و استفاده از نماهای قدیمی
- افزایش و ایجاد فضاهای ورزشی و تفریحی برای تمام رده سنی کودکان
- ایجاد خطوط جداگانه برای دوچرخه سواری کودکان
- آشنایی و مشارکت دادن کودکان در برگزاری مراسم مذهبی و فرهنگی
- تعبیه و گذاشتن آبخوان های مناسب با دسترسی مناسب برای کودکان
- ایجاد مسیرهای پیاده ایمن برای پیاده روی کودکان

- تامین نور و روشنایی کافی در تمامی محور و مخصوصا فضاهای بازی کودکان
- جمع آوری زباله و تمیز نگه داشتن محل زندگی و رفت و آمد کودکان
- ایجاد مکان‌هایی دارای فعالیت‌های متنوع نقاشی، کاردستی، سفالگری، شعرخوانی، موسیقی کودکان، خمیربازی و...
- ایجاد فضاهای بازی سرپوشیده و روباز برای استفاده کودکان در تمام فصول در طول محور
- ارتباط بیشتر کودکان و عناصر طبیعی مانند آب و خاک به وسیله ایجاد شرایط آب بازی و خاک بازی در طول محور و فضاهای بازی کودکان
- طراحی فضاهایی که امکان کشف و قابلیت جستجو را دارا و برای کودکان هیجان انگیز باشد
- الزام انجام کارهای پژوهشی در مورد علائق و دیدگاه کودکان، قبل از انجام اقدامات عملی در حوزه کودکان

منابع

۱. اسدی، میلاد (۱۳۹۵)، مناسب سازی فضاهای شهری برای کودکان بر اساس اصول شهر دوستدار کودک (مورد مطالعه: محدوده هزارجریب و تخت فولاد در منطقه ۶ اصفهان)، پایان نامه کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، موسسه آموزش عالی دانش پژوهان.
۲. اصلانی فرد، فریدین و علی شکور و علیرضا عبدالله زاده فرد (۱۳۹۶)، راهکارهای تبدیل گذرهای شهری به پیاده راه در راستای ارتقاء سرزندگی شهری (مطالعه موردی محور روگذر زندیه شیراز)، مطالعات محیطی هفت حصار، سال ششم، شماره ۴۳-۲۱، ۵۶.
۳. ترابی، مهسا (۱۳۹۰)، طراحی شهری دوستدار کودک (با تاکید بر گروه سنی نوجوانان، نمونه موردی محله شهرآرا)، پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه تربیت مدرس.
۴. داودزاده غلامی، مینا و کورش لطفی (۱۳۹۵)، برنامه ریزی در راستای ایجاد شهر دوستدار کودک (نمونه موردی شوشتر)، دومین کنفرانس بین المللی یافته های نوین پژوهشی در مهندسی عمران، معماری و مدیریت شهری، تهران.
۵. شیعه، اسماعیل (۱۳۹۱)، آماده سازی شهر برای کودکان، موسسه نشر شهر، چاپ سوم.
۶. مبهوت، محمدرضا و زهرا یونسی و محمد حسینی (۱۳۹۳)، شهر ایده آل کودکان ایرانی (نمونه موردی مشهد مقدس)، اولین همایش ملی در جستجوی فردا، تهران.
۷. مرادپور، ملیحه (۱۳۹۵)، ارزیابی برنامه ریزی و طراحی شهر جدید گلپهار با تاکید بر معیارهای شهر دوستدار کودک، پایان نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه حکیم سبزواری.
۸. معینی، سید مهدی (۱۳۹۲)، شهرهای پیاده مدار، انتشارات آذرخش، چاپ سوم.
۹. منتظری، مریم (۱۳۹۵)، خیابان‌های کامل بررسی ارتقا کیفیت محیطی در خیابان امام رضا (ع) مشهد، پایان نامه کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، دانشگاه بین المللی امام رضا (ع).
۱۰. ناصری، الناز (۱۳۹۶)، امکان سنجی اجرای طرح خیابان کامل برای دستیابی به توسعه پایدار محله محور، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران، گزارش ۴۲۴.
۱۱. نوری، فاطمه (۱۳۹۶)، مطالعه ی مقایسه ای ویژگی های شهر دوستدار کودک از دیدگاه کودکان شمال، مرکز و حاشیه (شهر همدان)، پایان نامه کارشناسی ارشد پژوهش علوم اجتماعی، همدان: دانشگاه بوعلی سینا.
12. Broberg, A., Kyttä, M., & Fagerho, N (2013). "Child-friendly urban structures: Bullerby revisited". Journal of Environmental Psychology, Vol.35, pp.110-120.
13. DeStefano Jr, J. (2010). Complete Streets Design Manual. city of New Haven Jacobs, A. B. (1993). Great streets. ACCESS Magazine, 1(3).
14. Policy Elements(2011), National Complete Streets Coalition, accessed February 16.
15. Roberge, PE, Edward L(2011), Concord Downtown Complete Streets Improvement Project, US Department of Transportation, National Infrastructure Investment Appropriation, Transportation Investment Generating Economic Recovery.

