

( )

---

[mohazzab\\_t@hotmail.com](mailto:mohazzab_t@hotmail.com)

فضاهای باز شهری یکی از ملزومات زندگی در شهرها می باشند، که گاهی اوقات بی توجه به معلولان به عنوان بخش عظیمی از جامعه شکل گرفته اند، و زمانی به این مسأله توجه می شود که دیگر ایجاد شرایط مورد نیاز آن ها، به سادگی میسر نمی باشد. در این زمان یکی از بهترین راه ها شاید پرداختن به فضاهای پنهان شهری باشد تا پیش از احیا و بازیابی آن ها و در مرحله طراحی با رعایت معیارها و ضوابط مورد نیاز امکان استفاده معلولان از آن ها فراهم گردد. فضاهایی که در انتظار تعریض خیابان مجاورشان هستند یکی از این گونه فضاها می باشند، که با مناسب سازی آن ها می توان این مسأله را به صورت پتانسیلی در خدمت شهر و شهروندان (اعم از سالم و معلول) دید و نه مشکلی برای خیابان و جداره های آن. متأسفانه تا کنون این فضاهای خرد غالباً به دست فراموشی سپرده شده اند و بدون استفاده رها گردیده اند و در صورتی که توجه جدی به این فضاها و مناسب سازی آن ها نگردد، این فرصت نیز از دست خواهد رفت.

اگر چه هدف ابتدایی پژوهش همانطور که از عنوان آن برمی آید احیا و مناسب سازی فضاهای در حال انتظار می باشد، که این مسأله در درجه اول نیازمند بررسی و تحقیقی بر روی این فضاها و سپس تعیین راهبردها و راهکارهایی جهت مناسب سازی آن ها است، اما هدف غایی پژوهش ایجاد زمینه ای برای حضور بیشتر معلولان در سطح جامعه و برقراری ارتباط بین آن ها و دیگر شهروندان از یک سو و ایجاد تعلق خاطر به شهر و فضاهای شهری برای آن ها می باشد. این تحقیق تشبیتی سعی دارد ضمن جلب توجه مسؤولان و متخصصان به فضاهای در حال انتظار به قابلیت این فضاها به صورت بستری مناسب برای حضور معلولان در بطن جامعه تأکید ورزد.

روش مورد استفاده در این پژوهش، نظام چند سطحی طراحی شهری می باشد که شامل حوزه راهبردی (شهر مشهد)، حوزه محلی (خیابان آبکوه)، حوزه طراحی (فضای در حال انتظار) است<sup>۱</sup> و عمده اطلاعات نیز از روشهای میدانی و خصوصاً مشاهده و مصاحبه گردآوری شده اند.

پس از شناخت بهتر فضاهای در حال انتظار نتایج جالبی از ویژگی های آن ها بدست آمد که از آن جمله می توان به موقعیت مکانی مناسب این فضاها که عموماً در بافت های مرکزی شهرها می باشند، موقتی و غیر دائم بودن آن ها و نیز تنوع و پویایی و تغییر نقش و چهره آن ها در ساعات و زمان های مختلف اشاره کرد.

---

<sup>۱</sup> - استادی، ۹۱۳۸۱۰

برای این که امکان استفاده گسترده تر از نتایج پژوهش بوجود آید ، ابتدا ویژگی ها و نتایج عام مطرح می گردند و سپس گزارشی از مطالعه و بررسی خیابان آبکوه مشهد به عنوان نمونه مطالعاتی ارائه می شود.

فضای باز شهری ، فضای پنهان شهری ، فضای در حال انتظار ، کم توانی ، مناسب سازی



:

« هیچ جسم کاملی در طبیعت نیست که در سازگاری با جانی که در آن است نباشد. زمانی که جان در گرفتاری باشد، جسم معلول می گردد و زمانی که جسم ناقص می گردد - و هرگاه تلاشی برای رفع نقص صورت نگیرد - جان به سر می آید. اگر بپذیریم که شهر تبلور کالبدی جامعه ای است که در آن می زید، پس شهر جسم است و جامعه جان آن. این بدیهی است وقتی که جسم شهر دچار معلولیت باشد، جان آن به سر در گمی و آشفته حالی گرفتار می آید. شهر کنونی ما «معلول» است و از این ره نمی تواند به خواسته های روح خویش - جامعه درون آن - جواب گوید. وجود نقایص کالبدی فراوان در شهر کنونی، عملاً" استفاده مفید از فضاهای شهری را نه تنها به حداقل رسانیده که در بسیاری موارد غیر ممکن نیز ساخته است. بحرانی شدن مساله در این است که آن بخش از جامعه که به سبب ناتوانی جسمی - حرکتی، عملاً" از استفاده از فضاهای شهری محروم گشته است، علت را نه در «معلول بودن شهر» که در «معلول بودن خویش» جستجو می کند و خود را از نزدیک شدن به این فضاها باز می دارد.»<sup>1</sup>

<sup>1</sup> - قائم ، ۱۳۶۷ ، پیشگفتار

«فضای باز شهری، برای شهروندان و تبلور زندگی جمعی آنهاست، و باید پاسخگوی نیاز زندگی اجتماعی و جمعی آن‌ها باشد. در این فضاها شهروندان با همدیگر برخوردهای اجتماعی چهره به چهره دارند. تصویر ذهنی شهروندان از این فضاها و مقیاس آنها به گونه‌ای است که فضایی متنوع و پر از رویداد را توقع دارند. مخاطبان این فضاها را طیف وسیعی از اقشار اجتماعی، گروه‌های سنی مختلف و نظایر این‌ها تشکیل می‌دهند.»<sup>۱</sup>

فضاهای پنهان شهری، فرصت‌هایی هستند که بی‌توجهی رها شده‌اند و به رغم پتانسیل‌های فراوانی که دارا می‌باشند هیچ استفاده مفید و در خوری از آنها نمی‌شود و طبعاً هیچ کمکی نیز به شهر نمی‌کنند. فرصتهایی که خصوصاً با توجه به کمبود فضاهای باز شهری مناسب برای گروه‌های کم‌توان در شهرهای ما، می‌توان استفاده مضاعفی از آن‌ها برد و خلاء مذکور را جبران نمود.

تعریض خیابان‌های قدیمی در بافت‌های مرکزی شهرها یکی دیگر از تبعات ناگزیر رشد و توسعه شهرها می‌باشد که با توجه به رشد شتابان شهرها در کشور‌های جهان سوم، این موضوع نیز در این نقاط بیشتر به چشم می‌خورد. تغییر سیمای شهر یک روی سکه تعریض خیابان می‌باشد و پیدایش فضاهایی در برابر جداره‌های عقب‌نشینی کرده، که در انتظار عقب‌نشینی دیگر جداره‌ها و در نهایت تعریض خیابان هستند، روی دیگر سکه است. این فضاها که گونه‌ای از فضاهای پنهان شهری می‌باشند با توجه به موقعیتشان در شهرها، که معمولاً در بافت‌های مرکزی قرار گرفته‌اند، یکی از آن فرصت‌های طلایی هستند که معمولاً بدون استفاده رها می‌شوند. عمر برخی از این فضاها حتی به چند دهه می‌رسد، ولی مهمترین نقشی که در این دوره ایفا کرده‌اند حداکثر نقش پارکینگ بوده، و سرریز خیابان را در خود جای داده‌اند. در اینجا با بررسی و تحقیق بیشتر، سعی در شناخت کامل‌تر از ویژگی‌های این فضاها داریم تا بتوانیم با احیا و مناسب‌سازی آنها، فضای مناسبی را برای استفاده گروه‌های کم‌توان ایجاد نمائیم.

چگونه می‌توان فضاهایی را که در انتظار تعریض خیابان و خروج از حالت انفعال و رکود هستند، برای استفاده گروه‌های کم‌توان مناسب‌سازی نمود و این مسأله را به صورت پتانسیلی در خدمت شهر و شهروندان (اعم از سالم و معلول) دیدو نه مشکلی برای خیابان و جداره‌های آن؟ امروزه دیگر اهمیت فضاهای باز شهری و لزوم پاسخگویی آن‌ها به همه شهروندان بر کسی پوشیده نیست، اما مسأله اینجاست که وقتی صحبت از فضاهای باز شهری می‌شود، همه به یاد میادین و پلازاهای بزرگ شهری می‌افتند، که مناسب‌سازی آن‌ها نیز مشکلات و محدودیت‌های خود را دارد و کمتر کسی توجهی به فضاهای خردی که عموماً بلا استفاده مانده‌اند، می‌نماید و متأسفانه در صورتی که توجهی جدی به احیا و مناسب‌سازی این فضاها نگردد، این فرصت‌ها همچنان که تاکنون بوده، در آینده نیز از دست خواهند رفت.

<sup>۱</sup> - قاسمی، ۱۳۸۳؛ ۲۲

از سوی دیگر در صورتی که بخواهد این موضوع مورد توجه قرار گیرد و به آن بها داده شود، راه حل را باید در تغییر نگاه طراحان و متخصصان مسائل شهری از یک سو و توجه بیشتر مسئولان و مقامات شهرداریها به گروه های کم توان از طرف دیگر جستجو نمود و تنها در این صورت است که می توانیم شاهد تحولی اساسی در مناسب سازی فضاهای شهری باشیم . شاید یکی از عوامل بوجود آمدن چنین شرایطی را باید در کمبود و خلاء اطلاعات و عدم آگاهی مسئولان و متخصصان در این زمینه دانست. مطالبی که در این فرصت عرضه می گردد نتایجی است از تحقیقی که به بررسی فضاهای باز و فضاهای پنهان شهری در مشهد پرداخته است.

اگرچه همانطور که اشاره شد مکان تحقیق شهر مشهد بوده است، اما نتایجی که بدست آمده و فضاهایی که به آن ها پرداخته شده است مبتلا به تمامی شهرهای ما و حتی شاید تمامی شهرهای کشورهای در حال توسعه، که با روند روز افزون توسعه شهرها مواجهند، می باشد. نخست مطالب و موضوعاتی که جنبه عام دارند طرح می گردند و در پایان خلاصه ای از بررسی خیابان آبکوه ( سعدآباد) مشهد به عنوان نمونه مطالعاتی ارائه می گردد.



:

هدف اصلی پژوهش همانطور که از عنوان آن بر می آید احیا و مناسب سازی فضاهایی است که در انتظار تعریض خیابان بدون استفاده رها شده اند. این مسأله در درجه اول نیازمند بررسی و تحقیقی بر روی این فضا ها و وضعیت آن ها می باشد و پس از آن باید راهبرد ها و راهکارهای مناسبی، جهت مناسب سازی آنها و تعیین نقش یا نقشهایی برای آن ها ارائه گردد.

اما از اهداف دیگری که در دل پژوهش نهفته اند می توان به ایجاد زمینه مناسب برای حضور بیشتر گروه های کم توان در سطح جامعه و برقراری ارتباط بین آن ها و شهروندان از یک سو و ایجاد

تعلق خاطر به شهر و فضاهای عمومی از سوی دیگر اشاره نمود ، که با گسترش فضاهای باز شهری می توان به این مهم دست یافت.

«فضای باز شهری به عنوان عرصه تجمع انسان ها،فعالیتها و رفتارها،در یک کلام رویداد های مختلف عمل می نماید . رویدادهایی که در گذشته حادث شده و در خاطرات جمعی و فردی ثبت می شوند، وقایعی که در حال حاضر در زندگی روزمره شهروند نقش ایفا کرده و همچنین امیال و توقعاتی که از آن مکان برای بهبود زندگی جمعی اش تصور می کند. آنچه در دانش طراحی شهری برای فضای باز شهری ارزش می باشد نقش اجتماعی و تعاملی است که این فضا در زندگی جمعی شهروندان ایفا میکند.بررسی تاریخی شهرهای مغرب زمین نیز شاهدهی است بر این ادعا. از دوران یونان باستان تا قرن بیستم شهروند اروپایی مهمترین و مردمی ترین رویدادهای جمعی خود را در میدان برگزار میکرد. واژه یونانی آگورا و رومی فوروم به معنای تجمع شهروندان بود. پلازا و انواع فضاهای مشابه در میان اقوام اروپایی ، خواه انگلیسی، آلمانی یا فرانسوی و مانند این ها قلب تپنده شهر و محل گردهمایی و تعامل اجتماعی بود.»<sup>۱</sup>

«از سوی دیگر سابقه فضاهای باز شهری در ایران به فضاهای باز وسیعی برمیگردد ، که دارای محدوده ای محصور یا کما بیش معین بودند و در کنار راه ها یا در محل تقاطع آن ها قرار داشته و دارای کارکردی ارتباطی ، اجتماعی ، تجاری ، ورزشی ، نظامی یا ترکیبی از دو یا چند کارکرد مزبور بودند و میدان نامیده می شدند و نیز میدانهای کوچک ، بخصوص میدانهای کوچک ارتباطی درون محله های مسکونی که میدانچه نام داشتند.»<sup>۲</sup>

«اما از سوی دیگر فضاهای پنهان شهری،عرصه های غیر قابل قبولی هستند که محتاج به طراحی مجدد می باشند.این فضاها هیچ تأثیر مثبتی بر اطراف خود و یا شهروندان نمی گذارند،بیشتر آن ها بدون هیچ مرز مشخصی تعریف نشده اند و در برقراری ارتباط حساب شده بین عناصر شکست خورده اند این در حالی است که آن ها می توانند مجموعه ای از فرصتهای ارزشمند به جهت تعریف و نوسازی فضاهای شهری در اختیار طراحان قرار دهند.»<sup>۳</sup>

«و سرانجام این که در سال های اخیر در شهرهای بزرگ اروپای غربی که سابقه اغلب ساختمان ها به چند قرن می رسد،بیشتر مراکز عمومی با خرج های بسیار گزاف جهت تهیه سطح های شیب دار و آسانسور و راهروهای عریض برای معلولین قابل رفت و آمد شده است.بعد از جنگ جهانی دوم اغلب ساختمان های و بزرگ عمومی با توجه به امکانات معلولان ساخته شده و بهترین مثال این نوع ساختمان ها مرکز سازمان بهداشت جهانی ( W.H.O ) در ژنو،عمارت یونسکو در پاریس،محل سازمان ملل متحد ( U.N ) در نیویورک است که هر معلول می تواند در روی صندلی چرخدار خود به راحتی

<sup>۱</sup> - پاکزاد ، ۱۳۸۳ ؛ ۹-۱۰

<sup>۲</sup> - سلطان زاده ، ۱۳۷۰ ؛ ۸۲

<sup>۳</sup> - مرصعی ، ۱۳۸۱ ؛ ۲۰

در تمام اتاق ها و سالن ها رفت و آمد داشته باشد و حتی در پشت بام ساختمان ها به تماشای مناظر این شهرهای زیبا بپردازد.

بنا بر این امروزه، ضمن پرداختن به مراحل درمانی آموزشی و حرفه ای معلولان، سعی می گردد با توجه به وضعیت خاص جسمانی آن ها به مطالعات و تحقیقات قابل توجهی در برنامه ریزی های شهری بپردازند، زیرا تجربیات جهانی ثابت نموده است که بازتوانی و دستیابی معلولان به استقلال در زمینه های زندگی فردی و اجتماعی بدون سازگاری محیط زیست شهری غیر ممکن می باشد. بدیهی است محیط زیست شهری از اهمیت خاصی در زندگی اجتماعی و فردی معلولان برخوردار می باشد، سازگاری محیط زیست شهری به فرد معلول اجازه می دهد تا بتواند از یک زندگی اجتماعی مناسب برخوردار گردد. حال آنکه محیط زیست نامناسب به نوعی از انحصار امکان یک زندگی اجتماعی مطلوب را از فرد معلول گرفته و به مرور باعث انزوای وی می گردد. منزوی شدن معلولان و به بیان ساده تر کنار گذاشته شدن آن ها به عنوان یک فرد فعال، بدون شک خود زمینه ساز یک سری اشکالات روحی و روانی دیگر نیز خواهد بود. بدین جهت اندیشیدن به معلولان و در نظر داشتن این درصد قابل توجه از افراد اجتماع، در مراحل مختلف برنامه ریزی های شهری، از اصول اولیه یک طرح موفق می باشد.»<sup>۱</sup>

«شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در جلسه مورخ ۶۸/۳/۸ پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی در ارتباط با رفع موانع شهرسازی و معماری در عبور و مرور، دسترسی به اماکن و فضاها و تجهیزات عمومی شهری بمنظور تامین امکان شرکت افراد دارای معلولیت های گوناگون جسمی در زندگی روزمره جامعه را تصویب نمود که در اینجا مواردی که به فضاهای شهری اشاره دارند می آید:

۱- از این تاریخ در کلیه طرح های آتی و در دست تهیه شهرسازی، شهرک سازی و مجتمع های مسکونی و ساختمانی سراسر کشور اعم از این که توسط دستگاه های دولتی و وابسته به دولت و شهر داری ها و یا بخش خصوصی تهیه گردند، رعایت ضوابط مطلوب طراحی فضای شهری که شامل ضوابط برنامه ریزی و طراحی برای تسهیل حرکت معلولان در سطح شهر می باشد الزامی بوده و کلیه مراجع مسئول تهیه، بررسی و تصویب و اجرای طرح های توسعه شهری، شهرک سازی و مجتمع های مسکونی و ساختمانی موظفند در مراحل مختلف تصویب و صدور پروانه و نظارت ضوابط مذکور را رعایت نمایند.

۲- به منظور رفع موانع شهری موجود لازم است که اصلاحات مناسب سازی معابر فوراً<sup>۱</sup> و تا قبل از تهیه و یا تجدید نظر در طرح های توسعه شهری به منظور نزدیک تر کردن شرایط موجود به استاندارد توسط مراجع مسئول عمران شهری با توجه به اولویت هر یک به اجرا در آید.»<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> - کریمی درمنی، ۱۳۸۲؛ ۳۴۷-۳۴۶

<sup>۲</sup> - مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، ۱۳۷۰؛ ۴۵-۴۴

«تعداد معلولان کشور در سال ۱۳۸۱ بر اساس آمار سازمان بهزیستی کشور که متولی امور معلولان در جامعه می باشد، ۲'۶۰۰'۰۰۰ نفر برآورد شده است که از این تعداد فقط ۵۰۰'۰۰۰ نفر به طور ناقص تحت پوشش قرار دارند. بدیهی است سازمان بهزیستی کشور برای تحت پوشش قراردادن تمامی معلولان در جامعه و تامین نیازهای آنان و ایجاد فرصت های برابر برای مشارکت معلولان در جامعه نیازمند همکاری بین بخشی تمامی سازمان های دولتی در زمینه مناسب سازی محیط زیست شهری ایجاد اشتغال و نیز مشارکت سازمان های غیر دولتی در ارائه خدمات به معلولان می باشد.»<sup>۱</sup> از سوی دیگر نباید فراموش کرد که معلولان تنها بخشی از گروه های کم توان جسمی می باشند و مجموعه شهروندانی که نیاز به مناسب سازی فضاهای شهری برای استفاده دارند را گروه های زیر تشکیل می دهند:

«۱- معلولان حسی شامل بینایی و شنوایی،

۲- معلولان احشایی شامل قلبی، عروقی، تنفسی و کلیوی،

۳- معلولان حرکتی شامل انواع معلولان حرکتی و اعصاب»<sup>۲</sup>

«۴- سالمندان،

۵- خردسالان»<sup>۳</sup>

«۶- خانم های باردار،

۷- افراد دارای معلولیت موقت (مانند شکستگی پا)»<sup>۴</sup>

همه ی ما هر روز از خیابان هایی عبور می کنیم که قرار است در آینده تعریض شوند! یا به بیان دیگر ساختمان هایی که در جداره ی این خیابان ها قرار دارند، در محدوده ی گسترش خیابان واقع شده اند و باید عقب نشینی کنند. مفهوم و نتیجه ی تمام این ها یک چیز است و آن تخریب بدنه های شهری و تغییر سیمای شهر از یک سو و پدید آمدن فضاهایی در حاشیه خیابان ها از سوی دیگر می باشد فضاهایی که معمولاً تا زمان عقب نشینی تمام واحدها که ممکن است مدت ها به درازا بکشد بدون استفاده رها می شوند و مورد توجه قرار نمی گیرند.

اگر چه دلیل شکل گیری این فضاها همانطور که اشاره شد تعریض معبر براساس طرح تفصیلی می باشد، اما عوامل مؤثر دیگری نیز دخالت دارند که از آن جمله باید به افزایش قیمت زمین در این مناطق اشاره کرد که باعث می شود، تخریب بنای موجود و عقب نشینی و ساخت بنایی با تعداد طبقات بیشتر ارزش افزوده ای را به همراه داشته باشد. نکته ی دیگر که باعث تشدید این شرایط می شود، اعطای کاربری تجاری به این واحدها به ازای عقب نشینی، از طرف شهرداری می باشد.

<sup>۱</sup> - کریمی درمنی، ۱۳۸۲؛ ۳۰

<sup>۲</sup> - کریمی درمنی، ۱۳۸۲؛ ۵۰

<sup>۳</sup> - قائم، ۱۳۶۷، پیشگفتار

<sup>۴</sup> - دفتر تحقیقات و معیارهای فنی، ۱۳۷۵؛ ۸۰



اما از سوی دیگر نیز شرایطی باعث کندی این روند در برخی قسمت ها می گردد که خود مانع از تکمیل این عقب نشینی ها و تعریض خیابان می شود و آن واحدهای تجاری حاشیه خیابان می باشند که در صورت عقب نشینی این واحدها از بین خواهند رفت و همین موضوع باعث توقف این روند در این قسمت ها می گردد. البته نباید فراموش کرد که خود این واحدهای تجاری و واحدهایی که پس از عقب نشینی در این فضاها شکل می گیرند عامل جذب مخاطب پیاده هستند و باعث سرزندگی پیاده رو و این فضاها می شوند، ولی از سوی دیگر نیز باعث توقف های متعدد خودروهای عبوری در حاشیه خیابان برای خرید می گردند که در ترافیک خیابان اخلاص ایجاد می نماید.

در صورتی که فعلاً از مشکلاتی که این فضاها برای سیمای شهری ایجاد می کنند مانند تخریب بدنه های شهری و از بین رفتن پیوستگی جداره خیابان چشم پوشی کنیم و به آن ها به صورت فرصتی در خدمت شهروندان و زمینه ای برای تقویت روابط اجتماعی بنگریم، دو نکته باعث تأمل بیشتر می گردد، نخست موقعیت این فضاها که عموماً در مجاورت خیابان های مرکزی و قدیمی شهرها شکل می گیرند، که امکان دسترسی آسان تر را برای همه شهروندان و خصوصاً "گروه های کم توان جسمی فراهم می آورد و سپس عمر این فضاها که معمولاً بسیار طولانی می باشد و حتی برای بعضی از آن ها از زمان پیدایش تا زمان تعریض خیابان و از بین رفتن حتی ممکن است به چند دهه بینجامد، اما به هر شکل محدود است و باعث می شود، این فضاها ذاتاً موقت و غیر دائمی باشند، که این موضوع نیز خصوصاً در این زمان که تعداد افراد کم توان جسمی و به طور خاص جانبازان در جامعه بسیار زیاد می باشد، اهمیت مضاعفی می یابد. موقتی بودن این فضاها ایجاب می کند تا در زمان طراحی علاوه بر پرداختن به وضعیت فعلی این فضاها به عنوان فضا های خرد و ریز مقیاس شهری و تمهیدات مناسب سازی مورد نیاز، به وضعیت آینده آن ها پس از تعریض نیز که به صورت پیاده رو در خواهند آمد و رعایت ضوابط مطلوب توجه شود .

یکی از مسائلی که در بیشتر بافت های مرکزی و قدیمی شهرها مشاهده می گردد کمبود فضاهای باز شهری و سطح پایین فضاهای سبز و باز عمومی می باشد که بر لزوم استفاده بهینه از حداقل فضاها و فرصت های ممکن تأکید می نماید. اما قرار گیری فضاهای در حال انتظار در بافت های



مرکزی و قدیمی شهرها ویژگی های متعددی را ایجاد می نماید که از آن جمله می توان به مخاطب زیاد برای آن ها که غالباً نیز غیر محلی می باشند و از دیگر نقاط شهر برای رفع نیازهای خودبه این مناطق می آیند، اشاره کرد که در صورت توجه جدی به این فضاها و طراحی اصولی می توان عرصه ای مناسب برای استراحت و مکث و تجمع و برخورد و برقراری رابطه بین اقشار مختلف جامعه فراهم نمود، که از سوی دیگر بستر بسیار مناسبی برای حضور گروه های کم توان جسمی در کنار دیگر شهروندان می باشد.

ترافیک خیابان های مجاور این فضاها نیز به خاطر قرار گیریشان در مرکز شهر در ساعات خاصی از شبانه روز بسیار سنگین می باشد که باعث کندی حرکت خودروها می گردد و این موضوع خود مسأله ای است که می توان در طراحی فضاها و توجه به دیدی که از این خودروهای با سرعت پایین به فضاهای مجاور وجود دارد، لحاظ نمود. اما از طرف دیگر توجه به دیدی که در حرکت سریع برای زمان هایی که ترافیک سبک می باشد نیز شرایط خاصی را ایجاد خواهد نمود. از دیگر تأثیراتی که ترافیک خیابان های مجاور بر این فضاها می گذارد، باید به آلودگی صوتی اشاره کرد، که البته پیاده رو بصورت حایلی بین خیابان و فضاهای مورد نظر باعث کاهش این مشکل می گردد.

متأسفانه در حال حاضر عمده ی این فضاها بدون استفاده رها شده، برخی از آنها بصورت پارکینگ درآمد اند که این مساله خود عامل مزاحمی برای حرکت آسان گروه های کم توان جسمی می باشد. در بهترین حالت نیز از برخی از این فضاها بصورت عرصه ای برای نمایش محصولات فروشگاه های مجاور و یا محلی برای مبلمان و پذیرایی واحدهای پذیرایی مجاور مانند پیتزا فروشی و اغذیه فروشی استفاده می گردد که در این فضاها نیز هیچ تمهیدی برای این عملکردها اندیشیده نشده است، در بعضی از قسمت ها نیز که فروشندگان دوره گرد و بساطی استقرار یافته اند نیز داستان همین گونه است و هیچ فضایی برای این موضوع در نظر گرفته نشده است. تمامی این اتفاقات، موضوعاتی هستند که می توان در زمان طرح ریزی و طراحی برای این فضاها مورد توجه قرار داد و با تأمین فضای مناسب برای این فعالیت ها نقش جدیدی برای فضا های مورد نظر تعریف کرد. در این موارد حتی می توان اداره و مسئولیت این فضاها را بر عهده ی واحدهای مجاور قرارداد و تنها نظارت بر آن ها را به شهرداری واگذار نمود، به بیان دیگر تعیین ضوابط و طراحی و نظارت بر این فضاها وظیفه شهرداری باشد و آماده سازی و بهسازی و استفاده از آن ها به واحدهای مجاور تفویض گردد.

اما وضعیت قرارگیری این فضاها باعث می گردد تا پیاده رو علاوه بر نقش اصلی خود به عنوان گذر، به صورت مفصلی بین آن ها و خیابان نیز ایفای نقش نماید و سلسله مراتب خاصی را به صورت « خیابان، پیاده رو و فضای باز شهری » ایجاد نماید که متناسب با میزان بهره برداری استفاده کنندگان هر کدام از این عرصه ها از فضای شهری می باشد .

درختانی که در حاشیه اکثر خیابان های مرکزی شهرها قرار دارند، با توجه به عمر بالا و قدمتی که دارند از دیگر پتانسیل هایی هستند که در جذب مخاطب پیاده برای قدم زدن بسیار مؤثرند. لزوم حفظ درختان موجود در کنار خیابان هایی که باید در آینده تعریض گردند و یافتن راهکارهایی نظیر استفاده از مسیرهای فرعی و کندرو بر کسی پوشیده نیست، اما مسأله دیگری که در این جا می توان

به آن اشاره کرد توجه به محدوده خیابان و پیاده رو در آینده و کاشت درختان جدید در محل مناسب که هم در وضعیت فعلی مفید باشد و هم در آینده بتواند در حاشیه خیابان پاسخگوی نیاز عابران پیاده باشد و از سوی دیگر نیز استفاده از گونه های مناسب گیاهی مانند گیاهان رونده و یا گلدان ها برای فضاهای سبز مورد نظر در این فضاها می باشد که پس از تعریض نیز بتوان با جابجایی و تغییر محل آن ها را مورد استفاده قرار داد .



موقتی بودن فضاهای درحال انتظار، حتی برای مبلمان این فضاها نیز شرایط خاصی را بوجود می آورد که از آن جمله می توان به قابلیت جابجایی، کوچک و ارزان بودن آن ها اشاره نمود، شرایطی که امکان استفاده بهینه از این فضاها را فراهم می نماید. برای نمونه می توان به دکه و کیوسک های سیار، دستگاه های خودکار نوشابه و بستنی، بردها و پانل های تبلیغاتی متحرک و نیمکت های قابل جابجایی اشاره نمود که استفاده گروه های کم توان جسمی را نیز تسهیل می کند. برای جا نمایی عناصر ثابت مانند چراغ های روشنایی نیز باید به وضعیت آینده، پس از تعریض خیابان و موقعیت جدید پیاده رو توجه داشت. کفسازی و فرش کف این فضاها نیز متأثر از این ویژگی بایستی موقتی و قابل تعویض باشد، که به عنوان نمونه می توان از کف سازی خشک (بدون ملات) استفاده نمود تا در زمان تعریض باعث سهولت کار گردد. البته شرایط خاص گروه های کم توان جسمی را باید در نظر داشت.

در اینجا خلاصه ای از بررسی و مطالعه ی خیابان آبکوه ( سعدآباد) مشهد، حداقل میدان تختی (سعدآباد) و میدان راهنمایی، که براساس طرح تفصیلی واحدهای مجاور آن در صورت بازسازی باید عقب نشینی نمایند، انجام شده و به صورت جدولی ارائه می گردد.

لازم به ذکر است که این خیابان در مرکز شهر مشهد و در محدوده منطقه ی ۱ شهرداری مشهد واقع شده است. این خیابان یکی از محورهای پرتردد جهت ارتباط دو بخش قدیمی و جدید شهر می باشد. طول این خیابان ۱۸۰۰ متر می باشد که با گذشت بیش از سه دهه از تعیین عقب نشینی برای ساختمان های حاشیه ی آن ، تنها ۴۰٪ از جداره ی ۳۲۰۰ متری آن به طول ۱۳۰۰ متر عقب نشینی نموده اند و فضایی معادل ۶۵۰۰ متر مربع را آزاد نموده، در اختیار شهر قرار داده اند که متأسفانه بخش وسیعی از آن بدون استفاده رها شده است.

:

نوع کاربری جداره	نمونه واحدها	فضای مورد نیاز	زمان فعالیت	پیک مخاطب	دیدو اشراف	نوع مخاطب	نوع حضور پیاده
تجاری - نمایشگاهی	نمایشگاه اتومبیل نمایشگاه مبلمان	فضای چیدمان و نمایش محصولات و بارانداز	صبح تا شب	عصر تا شب	خارج به داخل	پیاده	مکث
تجاری - فروشگاه	موبایل فروشی، عکاسی	فضایی برای ویترین	صبح تا شب	عصر تا شب	خارج به داخل	پیاده و سواره	حرکت و مکث
پذیرایی	پیتزافروشی، اغذیه فروشی	فضای مبلمان و پذیرایی و سایه بان	صبح تا شب	عصر تا شب	خارج به داخل وبالعکس	پیاده	مکث
آموزشی	دبستان دبیرستان	فضای توقف و انتظار	صبح تا شب	ظهر و عصر	داخل به خارج	پیاده و سواره	مکث و حرکت
اداری - دولتی	اداره کل اوقاف سازمان جهادکشاورزی	فضای توقف و انتظار	صبح تا ظهر	ظهر	داخل به خارج	سواره	حرکت و مکث
اداری - اقتصادی	بانک	فضای توقف و انتظار	صبح تا عصر	صبح تا ظهر	خارج به داخل	سواره	حرکت و مکث
ورزشی	باشگاه ورزشی، استخر	فضای تجمع	صبح تا شب	عصر تا شب	خارج به داخل	سواره و پیاده	مکث و حرکت
سالن عمومی	سالن همایش استادیوم ورزشی	فضای تجمع	مقعدی	عصر	خارج به داخل	سواره	مکث
مذهبی	مسجد	فضای تجمع و انتظار	صبح تا شب	ظهر و شب	خارج به داخل	پیاده	مکث و حرکت
درمانی	مطب پزشک	فضای استراحت و توقف	صبح تا شب	عصر تا شب	داخل به خارج	سواره و پیاده	مکث و حرکت
مسکونی	آپارتمان ویلا	فضای ورودی	دائم	صبح تا شب	داخل به خارج	پیاده و سواره	حرکت و مکث
تجهیزات شهری	پمپ بنزین	فضای توقف و انتظار	دائم	ظهر تا شب	خارج به داخل	سواره	حرکت

در پایان به جمع بندی آنچه تاکنون عرضه شد، پرداخته و سرانجام نتایجی که از این تحقیق بدست آمده و راهکارها و پیشنهادات مورد نظر ارائه می گردد.

در جمع بندی از ویژگی های فضاهای در حال انتظار می توان به تسلسل فضایی آن ها، تکرار شان بصورت متناوب، قرارگیری در دو سوی خیابان و در مقابل یکدیگر و ارتباط آن ها به یکدیگر توسط پیاده رو اشاره کرد. امکان گسترش این فضاها بصورت خطی و از دو طرف و امکان تغییر مرزها از دیگر ویژگی های این فضاها می باشد که نهایتاً منجر به اتصال آن ها به یکدیگر خواهد شد، که همگی این موارد، شرایط مناسبی را برای استفاده گروه های کم توان جسمی ایجاد می نمایند. فضاهای در حال انتظار به صورت منفرد در مقیاس همسایگی و محلی ایفای نقش می نمایند اما می توان مجموعه ی آن ها با یکدیگر

را در مقیاس های بالاتر مانند منطقه ای و شهری مورد توجه قرار داد. امکان تعریف نقش های متفاوت برای ساعات مختلف از دیگر ویژگی های این فضاها می باشد که باعث تنوع و پویایی آن ها می گردد. جداره های این فضاها یعنی همان دیوارهای محصورکننده عمودبرخیابان از دیگر پتانسیل هایی هستند که غالباً فراموش می شوند، در صورتی که امکان مناسبی را برای استفاده های تبلیغاتی بوجود می آورند، البته تبلیغات می تواند در بازیابی و احیای این فضاها نقش مهم تری ایفا کند و در تمامی قسمت ها مورد توجه قرار گیرد.

هنر نیز از دیگر زمینه هایی است که می توان از آن کمک گرفت. مشارکت هنرمندان تجسمی برای کاربروی دیوارهای غیرفعال، کف و حتی بخش هایی از خود فضا و استفاده از موسیقی و نورپردازی نیز قطعاً تاثیر بسیاری بر جذب مخاطب در این فضاها خواهد داشت و می تواند به این فضاها رونق ببخشد. همانطور که اشاره شد می توان برنامه ریزی زمانی خاصی برای این فضاها داشت و برای مراسم عمومی مانند جشن ها و اعیاد و مناسبت ها، برنامه های عمومی ترتیب داد و یا برنامه هایی مانند جمعه بازار و یا بازار کتاب برای روزهای خاص و یا روزهای تعطیل ترتیب داد، حتی می توان برای استفاده از این فضاها با مراکز خود اشتغالی نیز همکاری داشت.

از دیگر نقش هایی که می توان برای این فضاها در نظر گرفت نقش تفریحی - ورزشی می باشد که برای آن می توان فضاهایی را برای بازی کودکان در نظر گرفت و یا حتی تجهیزاتی را برای استفاده در صبح زود برای ورزش صبحگاهی پیش بینی نمود، حتی می توان در زمان طراحی به استفاده از این فضاها در روزهای تعطیل برای بازی به وسیله اهالی توجه نمود.

حفظ مسیر پیاده به صورت خطی در کنار خیابان و شکل گیری فضاهایی با نقش های متفاوت بطور متناوب در کنار آن می تواند فضای بدیعی را خلق کند. پیاده رو گذری است که این ایستگاه ها و مکان های سکون و آرامش را به هم پیوند می دهد و باعث پویایی آن ها می گردد و حرکت ایمن و بی خطری را نیز برای گروه های کم توان جسمی ایجاد می نماید.

- ۱- دفتر تحقیقات و معیارهای فنی؛ « تسهیلات پیاده روی » (جلد اول، مبانی)، سازمان برنامه و بودجه، تهران، ۱۳۷۵
- ۲- سلطان زاده، حسین؛ « فضاهای شهری در بافت های تاریخی ایران »، دفتر پژوهش های فرهنگی، تهران، ۱۳۷۰
- ۳- قائم، گیسو؛ « فضای شهری و معلولین »، مشاور پروژه سید محسن حبیبی، مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن، تهران، ۱۳۶۷
- ۴- کریمی درمنی، حمیدرضا؛ « توانبخشی گروه های خاص با تاکید بر خدمات مددکاری اجتماعی »، گستره، تهران، ۱۳۸۲
- ۵- مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران؛ « مقررات شهرسازی و معماری و طرح های جامع »، تهران، ۱۳۷۰
- ۶- پاکزاد، جهانشاه؛ « گرّه، میدان، فلکه، بررسی معنا شناختی سه واژه در شهرسازی »، شهرداری ها (ضمیمه ی « میدان و فضای شهری ») شماره ۶۷، آذر ۱۳۸۳
- ۷- قاسمی، مروارید؛ « میدان شهری، حیاطی شهری برای حیات شهری »، شهرداری ها (ضمیمه ی « میدان و فضای شهری ») شماره ۶۷، آذر ۱۳۸۳
- ۸- استادی، مریم؛ « طراحی شهری در ارگ مشهد » (پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری)، استاد راهنما کوروش گلکار، دانشگاه شهید بهشتی، زمستان ۱۳۸۱.
- ۹- مرصعی، امیرهومن؛ « نگارخانه ارگ » (پایان نامه کارشناسی ارشد معماری)، استاد راهنما ناصر محسنی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد، ۱۳۸۱.