

گونه‌شناسی فضاهای گمشده در خیابان شهید بهشتی شهر کرج، با بهره‌مندی از رویکرد پروژه‌های محرک توسعه

مریم محمدی^{۱*}، احسان فدوی^۲

۱. دکترای شهرسازی، دانشیار گروه طراحی شهری، دانشگاه هنر، تهران (نویسنده مسئول) m.mohammadi@art.ac.ir

۲. دانش‌آموخته رشته طراحی شهری، پردیس بین‌المللی فارابی، دانشگاه هنر، تهران

تاریخ پذیرش: [۱۴۰۰/۱۱/۴]

تاریخ دریافت: [۱۴۰۰/۲/۲۸]

چکیده

اهداف: شناسایی و گونه‌شناسی فضاهای شهری گمشده در خیابان شهید بهشتی شهر کرج و بررسی میزان تحرک هر یک از این فضاها، اولویت برنامه‌ریزی و طراحی برای آن‌ها.

روش‌ها: در بررسی نمونه‌ی موردی با رویکرد متخصص‌محور و مبتنی شاخص‌های ادبیات نظری، فضاهای گمشده شناسایی و بررسی شده است. در واقع از روش برداشت میدانی مشتعل بر مشاهده، برداشت از فضا و عکس‌برداری استفاده شده و با تکمیل چک‌لیست، میزان تحرک هر فضا با نگاه متخصص‌محور ارزیابی شده است.

یافته‌ها: بر اساس ارزیابی فضاها در ابعاد عملکردی، اجتماعی، کالبدی، اجرایی و زیست‌محیطی، ۲۳ فضای گمشده در نمونه‌ی موردی را می‌توان به پنج گونه تقسیم‌بندی نمود که عبارتند از: فضای توسعه نیافته، پارکینگ رو باز، فضای فاقد عملکرد، فضای باقی‌مانده از توسعه و فضای رها شده در حاشیه‌ی خیابان.

نتیجه‌گیری: بر اساس رویکرد پژوهش، به‌منظور احیا خیابان باید ۸ اصل شامل: اصل محصوریت و پیوستگی نما/هماهنگی فرم و عملکرد/تنوع و گوناگونی/زمینه‌گرایی/سازگاری/مردم‌محوری/ایستایی و پویایی/دیالکتیک فضای بیرونی و درونی، مورد توجه قرار گیرد.

کلمات کلیدی: فضای گمشده، محرک‌های توسعه‌ی شهری، گونه‌شناسی فضا، خیابان شهید بهشتی کرج.

مقدمه

یکی از مشکلات شهرهای امروز وجود زمین‌های رها شده و بلااستفاده در شهر است که بر ابعاد مختلف زندگی شهروندان تأثیر می‌گذارد. مطالعات بسیاری در این حوزه صورت گرفته و راهکارهای متعددی از جنبه‌های مختلف در جهت بهبود کیفیت این‌گونه فضاها ارائه شده است. این فضاها که با نام‌های متعددی از آن‌ها نام برده می‌شود به‌دلایل متعددی به‌وجود می‌آیند؛ در برخی موارد به‌دلیل توسعه‌های جدید، در مواردی به‌دلیل توسعه‌های بی‌برنامه و در برخی موارد به‌دلیل عدم فعالیت و عملکردپذیری فضاها و... این نوع از فضاها که در مقابل فضای مثبت به‌وجود می‌آیند از دید نظریه‌پردازان مختلف چون کرمونا، ترنسیک، لینچ، کریر و جیکوبز و... مورد بررسی قرار گرفته‌اند؛ بنابراین یکی از وظایفی که طراحان شهری عهده‌دار آن هستند، برگرداندن این فضاها به چرخه‌ی فضاهای مناسب و مثبت شهری است. این مقاله بر آن است تا از ادبیات پروژه‌های محرک توسعه استفاده نماید و بر این اساس چارچوب شناسایی این فضاها، اولویت‌بندی این فضاها از حیث تحرک در توسعه و همچنین اصول احیا این فضاها را تدوین نماید. به‌نظر می‌رسد فضاهای گمشده در صورت احصاء قابلیت-

هایشان به عنوان نیرویی سازمانده، دارای پتانسیل بالقوه‌ای برای تحریک توسعه در پهنه‌هایی هستند که انتظام کالبدی- فضایی آن‌ها دچار اختلال شده و نظام موجود آن‌ها از تعادل خارج شده و با نظام مطلوب فاصله گرفته است. در این میان، نقش پروژه‌های محرک توسعه در ایجاد امکانی برای بازنگری دوباره در این فضاها به منظور ارتقای کیفیت شهری، قابل تأمل است. با اجرای پروژه‌های محرک توسعه می‌توان عرصه‌های رهاشده را تبدیل به فضاهایی پویا و با کارکرد شهری مهمی تبدیل کرد و مفهوم حیات‌بخشی به فضاهای رها شده را در حیطه طراحی شهری به منظور ارتقای کیفیت محیط کالبدی- فضایی در آن‌ها به تصویر کشید. در خیابان شهید بهشتی به عنوان نمونه‌ی موردی پژوهش، با گذشت زمان و افزایش جمعیت مهاجر از یک طرف و نبود برنامه هدایت و کنترل توسعه از طرف دیگر، کانون‌های کوچک و پراکنده پیشین به یکدیگر پیوسته‌اند و این محور را که زمانی جز محورهای شریانی بود، رفته‌رفته نقش موصلاتی خود را از دست داده و به خیابان شهری در دل بافت تبدیل شده است؛ به طوری که زمین‌های چند هکتاری کشاورزی خرد شده‌اند و در قالب زمین‌هایی با مساحت- های گوناگون به مردم واگذار شده و بخشی هم در قالب ساختمان‌های دولتی-حکومتی احداث بنا شده است. وجود فعالیت‌های کارگاهی و خدمات مرتبط با خودرو و کارخانه‌های قدیمی و متروک و مشکلات بهداشتی زمین‌های بایر و ساخته نشده در بین قطعات، سبب شکل- گیری فضاهای گمشده‌ای شده که نیازمند احیا و توسعه هستند. لذا در پژوهش حاضر، تلاش بر این است تا با بهره‌گیری از پروژه‌های محرک توسعه، در کنار گونه‌شناسی فضاهای گمشده، به اولویت‌بندی فضاهایی دست‌یابد که در ایجاد تحرک اجتماعی، عملکردی، زیست‌محیطی و کالبدی این محور تأثیر دارند.

مبانی نظری

دوگانه فضای مثبت- فضای گم‌شده

مفهوم فضای گم‌شده که در آراء نظریه‌پردازان مختلف با نام‌های متعددی مورد توجه قرار گرفته است، در مقابل فضای شهری موفق و مثبت قرار می‌گیرد. در میان از فضای مثبت انتظاراتی چون بستری برای حضور افراد از اقشار و سنین مختلف؛ بستری برای تنوعی از فعالیت‌های اجتماعی و خدماتی [۱]؛ بستری برای تعامل اجتماعی و ارتباطات شهروندی [۲]؛ و از دید فرانسیس تیبالدز (Francis Tibbalds) دسترسی‌پذیری کالبدی و بصری دارند [۳]. در مقابل فضای مثبت، می‌توان از فضاهای گم‌شده، فراموش شده، رهاشده و مردم-گریز نام برد. از دید جان لنگ (John Lang) فضاهای شهری به دو دسته فضای مردم‌گریز و فضای مردم‌گرا تقسیم می‌شوند. وی معتقد است، فضای مردم‌گریز، فضای بازدارنده ارتباط اجتماعی بین مردم و فضای مردم‌گرا، تشویق‌کننده به مکث و توقف در فضای شهری و ایجادکننده تعامل اجتماعی بین شهروندان است [۳]. از دید کرمونا و همکاران، فضاهای رها شده، محدوده‌هایی در شهر هستند که عملاً نیاز به طراحی مجدد دارند؛ ضدفضاهایی که هیچ خدمت مثبتی به محیط اطراف و کاربرانشان ارائه نمی‌دهند [۴]. کامواسینو (Kamvasinou) فضاهای باقیمانده از توسعه را فضاهای رها شده می‌داند، وی همچنین فضاهایی که توسعه نیافته‌اند، فضاهایی که بعد از توسعه رها شده‌اند و فضاهای متروک را نیز از انواع این گونه فضاها می‌داند. لوکاتیو سیدریس از فضاهای گم‌شده با عنوان شکاف‌های شهری نام می‌برد و فضاهای مابین، باقیمانده، رهاشده و بی‌استفاده و اغلب رو به ویرانی را در دسته‌ی این نوع از فضاها طبقه‌بندی می‌کند [۵]. در میان همچنین این فضاها، با عنوان زمین‌های قهوه‌ای (Brownfield) یا زمین‌های خاکستری نیز نامیده می‌شوند [۶].

در ادامه این بخش به بررسی آرا برخی از نظریه‌پردازان در ارتباط با فضای گم‌شده پرداخته می‌شود. لینچ در کتاب تصویر ذهنی شهر (۱۹۶۰) نمونه دیگری را در مورد منظر شهری برنامه‌ریزی شده در ارتباط با فضای گم‌شده مطرح می‌کند. هنگامی که تغییر ناگهانی منظر اتفاق می‌افتد، فرآیند مسیریابی قطع شده و حس بودن در یک فضای گم‌شده ایجاد می‌شود. او بیان می‌کند که واژه‌ی «گم‌شده» در معنی خیلی بیشتر از یک بالاتکیفی جغرافیایی ساده است؛ این مفهوم یک فاجعه مطلق را به همراه دارد. جین جیکویز (۱۹۶۱) با طرح این موضوع که فضاهای شهری به صورت تک منظوره درآمده‌اند، شکست برنامه‌ریزان شهری را در ایجاد محله‌های زیست‌پذیر و قابل دوام، افشا می‌نماید. او معتقد است که این فضاهای تک عملکردی، فضاهای مرده‌ای (Border Vacuum) هستند که استفاده‌کنندگان محدودی دارد. از دید وی پروژه‌های مسکونی؛ خطوط راه‌آهن، بزرگراه و موانع آبی؛ پارک‌های آبی؛ و مراکز اجتماعی و دیگر ساختمان‌های تک منظوره بزرگ نمونه‌ای از محدوده‌های تهی از فعالیت هستند [۷]. از دید ترنسیک (۱۹۸۶)، ضعف برنامه‌ریزی شهری می‌تواند فضای مثبت شهری را (فضای مناسب و مفید) به فضای منفی و گمشده (Lost Space) تبدیل نماید. از دید وی این فضاها می‌توانند نابسامان و تخریب شده باشند. پنج عاملی که از دید وی منجر به ایجاد فضاهای گمشده می‌شوند عبارتند از: ۱. افزایش وابستگی به اتومبیل ۲. گرایش معماران

جنبش مدرن به فضای باز ۳. منطقه‌بندی و سیاست‌های کاربری زمین در جنبش نوسازی شهری که در نهایت به تقسیم‌بندی شهر انجامید ۴. عدم تمایل موسسه‌های دولتی و خصوصی معاصر برای بر عهده گرفتن مسئولیت محیط شهری عمومی و ۵. رها کردن سایت‌های صنعتی، نظامی یا حمل‌ونقل در مرکز شهر [۸]. از نظر وایت (۱۹۸۶)، جداره‌های خالی فاقد کارکردهای خرد از فعالیت در محورهای شهری در ایجاد فضاهای منفی و کاهش حس مکان تأثیر دارند [۷]. لوکایتو-سیدریس و سانسبری (Loukaitou-Sideris and Sansbury) (۱۹۹۸) با طرح موضوع خیابان‌های گم‌شده در بانکر هیل در لس‌آنجلس بیان می‌کنند که نبود حق انتخاب توسط استفاده‌کنندگان و تأثیر منفی فرم و کالبد بر ویژگی‌های اجتماعی و بالعکس در ایجاد خیابان‌های گمشده تأثیر دارند [۹].

ویژگی و انواع فضای گم‌شده: فارغ از انواع تعاریفی که از فضای گمشده بیان شد، لازم است تا ویژگی‌های این نوع از فضاها نیز شناسایی شوند. از دید برخی از نویسندگان، عدم هماهنگی و انطباق کالبد و عملکرد می‌تواند منجر به ایجاد فضاهای گمشده شود [۱۰]. از دید ترنسیک، تمایز میان فضا و ضد فضا، به میزان بسیار زیادی به محصوریت فضا بستگی دارد. فضاهای باز در شهر، به‌منظور دستیابی به آسودگی و آسایش، لازم و ضروری هستند، اما این فضاها باید دارای کارکردی کاملاً تعریف شده و از دید کالبدی مشخص باشند [۱۱]. از دیگر شاخص‌های فضای شهری گم‌شده، می‌توان به نبود امنیت اشاره کرد [۱۲]. فارغ از موارد بیان شده ویژگی‌های فضاهای گمشده را می‌توان در سه دسته‌ی ویژگی‌های کالبدی، اجتماعی و عملکردی بیان نمود.

– ویژگی‌های کالبدی فضاهای گمشده: نبود مقیاس انسانی؛ عدم طراحی مناسب فضاهای آستانه‌ای؛ تعریف نامناسب جداره‌ها؛ عدم آسایش؛ طراحی نامناسب کف؛ نبود المان‌ها و مبلمان شهری مناسب؛ عدم خوانایی.

– ویژگی‌های اجتماعی فضاهای گمشده: عدم سرزندگی؛ فقدان امنیت؛ نبود فضاهای جذاب؛ نبود امکان انجام فعالیت‌های اختیاری؛ ترس از خشونت در فضا؛ عدم امکان برگزاری مراسمات و تجمعات؛ عدم وجود حس مکان؛ عدم وجودی تعاملات اجتماعی.

– ویژگی‌های عملکردی: عدم هماهنگی کالبد با عملکرد؛ نداشتن کارکرد تعریف شده؛ تک عملکردی شدن فضا؛ عدم وجود فعالیت‌های جذاب جمعیت؛ عدم امکان بروز فعالیت‌های انتخابی؛ وجود جداره‌های خاموش؛ زمان‌دار بودن فعالیت‌ها.

فارغ از ویژگی‌های فضا گمشده لازم است تا انواع این فضاها نیز مورد بررسی قرار گیرد. از دید ترنسیک از نظر کالبدی ۹ گونه از فضاهای گمشده به شرح زیر را می‌توان شناسایی نمود: ۱. فضاهای باقیمانده (Leftover) و ساخته نشده‌ای (Unstructured) که در پای ساختمان‌های بلندمرتبه به وجود می‌آیند. ۲. میدان‌های گودی (Sunken Plazas) که پایین‌تر از سطح زمین قرار گرفته و به‌دور از جریان فعالیت پیاده است. ۳. فضای مربوط به پارک خودرو ۴. زمین‌ها و حاشیه‌های کناره‌ی بزرگراه‌ها ۵. لبه‌ها یا کناره‌های آب که رها شده و بلااستفاده هستند. ۶. سایت‌های نظامی تخلیه شده و مجموعه‌های صنعتی که در حومه‌ها هستند. ۷. زمین‌های خالی و پاک‌سازی شده که در واقع مربوط به دوره نوسازی شهری است و بازسازی نشده‌اند. ۸. محدوده‌های باقی‌مانده که در حد فاصل حوزه‌ها شکل می‌گیرند. ۹. پارک‌های رو به زوال و پروژه‌های ناموفق خانه‌سازی‌های اجتماعی [۱۱].

می‌توان فضای گمشده را بر اساس ماهیت نیز دسته‌بندی نمود، یعنی فضاهای گمشده‌ی عینی و ذهنی. فضاهای گمشده‌ی عینی را می‌توان در سه دسته‌ی زیر طبقه‌بندی نمود:

– اول: کالبد (توده ساختمانی)، ساختمانی که موجود است ولی به دلیل فقدان کاربردی مناسب گم‌شده می‌باشند.
– دوم عرصه‌هایی که عموماً دارای مالکیت عمومی می‌باشند و باقیمانده اراضی شهری بین توده‌ها و عرصه‌ها هستند و حدود مرز مشخصی ندارند.

– سوم عرصه‌هایی که جدا از مالکیت آن‌ها که عمومی و یا خصوصی است و دارای حدود مرز کاملاً مشخص و قابل بازشناسایی از سایر زمین‌های شهری نیز می‌باشند، فاقد کارکرد مناسب هستند [۱۰].

فضاهای گمشده‌ی ذهنی مشتمل بر فضاهایی هستند که نه به‌واسطه‌ی عنصر کالبدی، بلکه به‌دلایل غیرعینی گمشده محسوب می‌شود؛ که در این ارتباط دو دسته از فضاهای گمشده مشتمل بر فضاهایی با ارزش‌های فراموش شده (شامل ویژگی‌ها، کیفیات و یا بناهای با اهمیتی هستند که در شهر قدیم وجود داشته‌اند و امروز از آن عناصر خاطره‌انگیز یا هیچ اثری باقی نمانده) و فضاهایی با ارزش پنهان را می‌توان نام برد [۷].

رویکردهای مورد توجه در احیای فضاهای گم‌شده: در بخش‌های قبل در رابطه با تعریف، ویژگی‌ها و انواع فضاهای گم‌شده، مطالبی بیان شد، اما لازم است در ادامه، رویکردهای قابل توجه در احیای این فضاها مورد بررسی قرار گیرد. فون میس (Von Miess)، به منظور جلوگیری از گسیختگی و ایجاد فضای شهری مثبت، سه روش طراحی را برای ایجاد حس هویت فردی و گروهی در فضا پیشنهاد می‌کند. خلق محیطی که بر مبنای درک کامل طراحان از الگوهای رفتاری و سیستم ارزشی مردم و گروه‌های مورد نظر شکل گرفته و عناصر محیطی اهمیت زیادی در بیان هویت آن دارند [۷]. ترنسپیک با طرح نظریه یک‌پارچه که توامان بر نظریه شکل-زمینه، نظریه اتصال و نظریه مکان تأکید دارد، راهکار خود را با طرح اصولی مشتمل بر اصل توجه به حرکت به‌عنوان عامل ارتباط دهنده مکانی (Linking Sequential Movement)، اصل محصوریت جانبی و تداوم لبه‌ها (Lateral Enclosure and Edge Continuity)، اصل پل زدن منسجم (Integrated Bridging)، اصل محور و پرسپکتیو (Axis and Perspective)؛ اصل تلفیق فضای درون و بیرون (Indoor/Outdoor Fusion) پیشنهاد می‌دهد [۸]. از دید اسکار نیومن، به‌منظور حفاظت از محیط کالبدی باید بر سلسله‌مراتبی از فضاها (فضاهای عمومی، نیمه عمومی، نیمه خصوصی و خصوصی) که حدود آن‌ها به‌وسیله مرزهایی تعیین شده، تکیه نمود. از دید وی فضاهای خالی و بدون متولی، موقعیت ارتکاب جرایم را به‌وجود می‌آورند [۱۳]. فارغ از نگاه‌های متفاوت نظریه‌پردازان، بررسی نمونه‌ی تجارب در رابطه با احیا این فضاها، نشان از بهره‌گیری از رویکرد پروژه‌های محرک توسعه در روند احیا این فضاها دارد.

پروژه‌های محرک توسعه، رویکرد منتخب در احیا فضاهای گم‌شده

همان‌طور که ذکر شد رویکردهای مختلفی در ارتباط با احیای فضاهای گم‌شده شهری وجود دارد. در این پژوهش رویکرد پروژه‌های محرک توسعه شهری به‌عنوان راهبرد اصلی در جهت احیای این گونه فضاها مورد توجه است. این رویکرد به‌منظور بازتوسعه متناسب با زمینه، با تأکید بر ارتقای حس و روحیه مکان است. این پروژه‌ها با توسعه اقتصادی، کالبدی و اجتماعی در یک محدوده محرکی در جهت توسعه هستند. نقطه قوت آن‌ها توجه به نیازهای واقعی زمینه است. همان‌طور که در ادبیات نظری آمده، رویکرد پروژه‌های محرک توسعه‌ی شهری در ارتباط با رویکرد بازآفرینی طرح شده است، لذا در ابتدا لازم است تا تعریفی از بازآفرینی ارائه گردد. روبرت (۲۰۰۰) معتقد است که بازآفرینی شهری نگرش و کنشی جامع و مانع برای حل مشکلات شهری-منطقه‌ای است که در نهایت به یک پیشرفت پایدار اقتصادی، فیزیکی، اجتماعی و محیطی منجر می‌شود [۱۴]. لاندردی (۱۹۹۵) نیز بازآفرینی شهری را طیف وسیعی از فعالیت‌هایی معرفی می‌کند که هدف آن احیای بافت شهری، تجدید حیات اجتماعی و اقتصادی بافت، احیای ساختمان‌ها، زیرساخت‌ها و تأسیسات شهری و در حالت کلی تزریق زندگی به بافت شهری است؛ پس می‌توان بازآفرینی را با محوریت توسعه املاک، اشاعه فرهنگ، حمایت اجتماعی، حفاظت از میراث و تعادل زیست محیطی معرفی کرد [۱۵] و با توجه به تعاریف مطرح شده می‌توان ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و زیست محیطی را برای بازآفرینی تعریف نمود. در این میان پیش از پرداختن به پروژه‌های محرک توسعه لازم است تا در ابتدا، تفاوت میان این نوع را با پروژه‌های پرستیژ (Prestige Projects)، پرچم‌دار (Flagship Projects) بررسی نمود. رویکردهای پیشگامانه در زمینه طرح‌های بازآفرینی شهری در بریتانیا سال ۱۹۸۰ و اوایل ۱۹۹۰، تحت عنوان پروژه‌های پرچم دار و سپس پروژه‌های پرستیژ (تلفیقی از پروژه‌های پرچم‌دار) مطرح شدند [۱۶]. در واقع پروژه‌های پرستیژ و پرچم‌دار عمدتاً در دهه ۱۹۸۰ به‌ویژه در اروپای غربی مطرح شدند، هدف اصلی این گونه پروژه‌ها سیاست‌گذاری به‌منظور جذب سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و خلق بازآفرینی اقتصادی بوده است [۱۷]. پروژه‌های پرچم‌دار مفهوم جدیدی را برای سیاست‌های شهری در دهه ۸۰ به‌همراه داشتند. اولین گونه پروژه‌های پرچم‌دار را می‌توان در مرکز نمایشگاه ملی بیرمنگام در سال ۱۹۷۰ و مرکز خرید بول رینگ که توسعه آن مربوط به ۱۹۶۰ بود، نام برد [۱۶]. این پروژه‌ها معمولاً در قالب مراکز همایش، استادیوم‌ها، مراکز خرید لوکس، سازه‌های نمادین، آکواریوم‌ها، موزه‌ها و هتل‌های لوکس یا مجموعه‌های مسکونی بزرگ مقیاس مانند بندر داخلی بالتیمور، اسکله قناری لندن، موزه گوگنهایم در بیلباو هستند [۱۸]. در واقع نقش اصلی این پروژه‌ها برای شهر بازاربایی شهری و برندسازی بوده است.

پروژه‌های پرستیژ، رویکرد دیگری در بازآفرینی شهری هستند که تحت تأثیر ایدئولوژی خصوصی‌سازی طرح شده‌اند. در واقع عنصری کلیدی در دستان بخش خصوصی هستند که در زمینه احیا و نوسازی نواحی فرسوده به‌کار رفته‌اند. بخش دولتی نیز به‌عنوان عاملی برای تسهیل کردن شرایط موجود در جهت تولید ثروت توسط بخش خصوصی عمل می‌کند. از جمله ویژگی‌های بارز این گونه پروژه‌ها می‌توان به مقیاس بزرگ، کامل و مستقل بودن و خلاقیت و جایگاه پیشگامانه آن‌ها اشاره نمود. دلایل گسترش پروژه‌های پرستیژ در توسعه بریتانیا در

دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ بسیار متنوع است. این عوامل شامل، بازسازی جهان صنعتی، تشدید رقابت بین شهرهای برای جذب سرمایه‌گذاری خصوصی، تغییر جهت در سیاست شهری ملی از مسائل رفاهی به موضوعات اقتصادی، محدودیت‌های شدید قدرت‌های محلی و منابع و انتقال رویکردهای بازآفرینی شهری از آمریکا به بریتانیا هستند [۱۶]. در ادامه مفهوم مورد تأکید این مقاله، یعنی پروژه‌های محرک توسعه شهری، مورد بررسی قرار می‌گیرد. با بررسی متون مرتبط با موضوع پروژه‌های محرک توسعه شهری، اصطلاحاتی مانند کاتالیست شهری (Urban Catalyst)، کاتالیزور، کاتالیز کردن و کاتالیتیک بسیار مطرح هستند [۱۹]. محرک شهری به‌دنبال یکپارچه کردن پتانسیل‌های موقت با توسعه شهری در جهت ساختن یک کل واحد و منسجم است. در واقع به‌منظور تسریع توسعه اقتصادی، به‌وسیله طراحی شهری، نیاز به چندین سناریو یکپارچه در اکوسیستم شهری است؛ در این راستا است که شهرسازی مفهوم جدیدی را به نام محرک توسعه مطرح کرد تا با اجرای اقدامات استراتژیکی توسعه پایدار شهری را موجب شود. واژه محرک، در حوزه‌های مختلف سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و... نیز به نوعی به کار رفته است. پس عموماً می‌توان به هر چیزی که یک فرایند را تسریع و بسترسازی می‌کند و انرژی لازم برای انجام آن را کاهش می‌دهد، صفت محرک را نسبت داد [۲۰]. در زمینه طراحی شهری این اصطلاح اولین بار توسط آتو و لوگان در سال ۱۷۰۷ در کتاب معروفشان به نام «معماری شهری آمریکایی (محرکی در طراحی شهرها)» به کار رفت از دید آن‌ها رویکردهای فعلی (سنتی) طراحی شهری برای شهرهای آمریکا ناکارآمد هستند و نیازی به تغییر در این روند می‌باشد [۲۱].

لازم است تا تفاوت این رویکرد با رویکرد سنتی مورد بررسی قرار گیرد. استراتژی‌های باز توسعه‌ی سنتی در واقع با دخالت شدید در بافت از طریق پاک‌سازی و تکمیل پروژه‌های تعریف شده خود، فرم جدیدی را بر شهر تحمیل می‌کردند. در حالی که محرک‌های توسعه شهری با قرار دادن عنصر محرک در بافت به‌مرور زمان زمینه توسعه و احیای عناصر بیرونی و درونی را فراهم کرده و بافت شهری را به‌صورت یکپارچه و پیوسته احیا می‌کند. در واقع محرک توسعه می‌تواند حس مشارکت را در میان گروه‌های مختلف برانگیزد. به‌نظر کنگ سومبت، محرک توسعه شهری ابزاری است که سرمایه‌گذاری، طراحی، سیاست‌گذاری و... را سرعت می‌بخشد. این نوع پروژه‌ها از همکاری حمایتی و مشارکتی برای دستیابی به اهداف استفاده می‌کنند و با توجه به زمینه بافت شهری و محلی تعریف شده و بر عوامل بیرونی در فرایند و نتایج آن تأثیر می‌گذارند [۲۲].

این نوع از پروژه‌ها و فرآیندهای طراحی شهری، سه نوع توسعه را به‌همراه دارند؛ توسعه اجتماعی-اقتصادی و توسعه مشارکتی و توسعه اقتصادی-بین‌المللی که به‌طور همزمان موجب بهبود محیط و وضعیت شهرها می‌شوند. لاکملی به نقل از استرنبرگ نیز بیان می‌کند که محرک‌ها همان «مولد فعالیت» یا «لنگر فعالیتی» هستند؛ اما لازم به‌ذکر است که یک محرک اساساً یک مولد فعالیت است، در حالی که همه مولدهای فعالیتی به‌عنوان یک محرک عمل نمی‌کنند. در واقع در این گونه از توسعه، هنگامی که عنصر موجود تغییر می‌کند یا عنصر جدید جذب می‌شود، نقاط جدیدی طنین‌انداز شده و با عناصر جدید یکپارچه می‌شوند و در نهایت نقطه‌ی بزرگ تری شکل خواهد گرفت که نواحی بزرگ را پوشش داده و منجر به توسعه‌ی شهری می‌شود [۲۳]. این توسعه جدید که به‌واسطه‌ی محرک‌ها رخ می‌دهد از نظر بوهانن به‌مانند مجموعه پروژه‌های است که باز توسعه جدید را به‌همراه داشته و موجب تحریک و هدایت توسعه شهر می‌شوند. به نظر او تفاوت پروژه‌های محرک توسعه شهری با نوسازی شهری و پروژه‌های کلان بازسازی در این است که این نوع از توسعه یک رویکرد جامع‌نگر است نه یک رویکرد پاک‌سازی و قابلیت احیای بافت را دارد [۲۴]. از نظر لینگ محرک‌های شهری همان نیروهای احیاکننده بافت تاریخی شهر محسوب می‌شوند؛ چراکه می‌توانند بر توسعه شهر، محیط اطراف هر پروژه مؤثر باشند و در عین حال یک عکس‌العمل زنجیره‌وار بالقوه را برای پروژه‌های محلات تاریخی شهر در سطح وسیع‌تر به‌همراه داشته باشند [۲۵]. در ادامه ویژگی‌های پروژه محرک شهری از دیدگاه نظریه‌پردازان آورده می‌شود.

جدول ۱. کلیدواژه‌های پروژه‌های محرک توسعه شهری در دیدگاه نظریه‌پردازان

نظریه‌پردازان	ویژگی‌های کلیدی پروژه‌های محرک توسعه شهری
آتو و لوگان (۱۹۹۲)	عناصر عینی و ذهنی به‌عنوان محرک/ تأکید بر تناسب فرایند طراحی با زمینه
بوهانن (۲۰۰۴)	محرک شهری به‌عنوان مجموعه پروژه‌های مؤثر بر فرایند/ فرایند طراحی شهری جامع‌نگر/ احیاکننده بافت شهری/ تأکید بر تناسب فرایند طراحی با زمینه
داویس (۲۰۰۹)	ابزار محرک توسعه و تولید کننده/ آغازگر فرایند و شتاب‌دهنده/ تأکید بر تداوم حال و گذشته [۲۶]

تأکید بر گفتمان عمومی و مشارکت در طول فرایند طراحی / تأکید بر تناسب فرایند طراحی با زمینه / ارتقای یکپارچگی بافت شهری [۲۲]	کنگ سومیت (۲۰۱۰)
احیاکننده بافت شهری / تأکید بر گفتمان عمومی و مشارکت در طول فرایند طراحی / حل مسائل محدوده طراحی با توجه به نیاز روز شهری / ارتقای کیفیت محیطی	اوسوات (۲۰۱۳)
اثرگذاری بر روی حوزه مداخله و بلافصل / هدایت ساختار و توسعه کل شهر / احیاکننده بافت شهری / فرایند زنجیره‌وار رفت و برگشتی	لینگ (۲۰۱۳)
عناصر محسوس یا نامحسوس (فیزیکی-غیرفیزیکی) به‌عنوان محرک / تأکید بر تناسب فرایند طراحی با زمینه	فرانسین (۲۰۱۵)
محرک شهری به‌عنوان عنصر اصلاح‌گر سایر عناصر / اثرگذاری بر روی حوزه مداخله و بلافصل	فن و یانگ (۲۰۱۶)
تأکید بر تناسب فرایند طراحی با زمینه / احیاکننده بافت شهری / محرک شهری به‌عنوان یک عنصر منسجم با بافت / آغازگر فرایند و شتاب‌دهنده / عناصر فیزیکی و غیرفیزیکی به‌عنوان محرک شهری	سیتوکو (۲۰۱۸)
فرایند طراحی شهری جامع‌نگر / احیاکننده بافت شهری / عناصر منظر و ساختمان‌ها به‌عنوان محرک / مولد فعالیت / ایجاد جذابیت برای گروه‌های مختلف	لاکملی (۲۰۱۸)
ارتقادهنده کیفیت محیطی [۲۷]	خالد (۲۰۱۹)

در ادامه لازم است، تا اهداف و ابعاد پروژه‌های محرک توسعه‌ی شهری بررسی شود. اهداف این نوع از توسعه با توجه به نوع طراحی شهری می‌تواند مشتمل بر طراحی شهری بوم‌گرا، فرآیندگرا و مولد باشد. در گونه‌ی بوم‌گرا، انطباق با زمینه، حفظ هویت و تداوم تاریخی، توجه به رویکرد گل‌نگر و معاصرسازی با توجه به زمینه مورد توجه است. در رویکرد فرآیندمحور توجه به فرآیند طراحی مشارکتی در مقیاس خرد، زودبازده با اثربخشی کوتاه‌مدت در عین توجه به چشم‌انداز بلندمدت و انعطاف‌پذیر توجه می‌شود و طراحی شهری مولد بر جنبه‌های مختلف اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و مدیریتی تأکید دارد. از دید فرانسین (۲۰۱۵) هدف پروژه‌های محرک توسعه شهری، احیای شهر و تحریک توسعه بافت شهری در یک کل منسجم است. او پروژه‌های محرک توسعه شهری را در سه بعد کالبدی، اجتماعی-فرهنگی و اقتصادی دسته‌بندی کرد. نعمتی و همکاران (۱۳۹۶) نیز معتقد است که دو بعد زمینه‌ای (مورفولوژی، ادراکی، اجتماعی، بصری، عملکردی، زمانی، عوامل اقتصادی) و حس مکان را می‌توان برای این پروژه‌ها در نظر گرفت [۲۸]. سجاذاده و همکاران (۱۳۹۶)، ابعاد پروژه‌های محرک توسعه‌ی شهری مشتمل بر کالبدی-فضایی، اقتصادی، زیست محیطی می‌داند [۲۹]. بوهانون (۲۰۰۴)، ابعاد محرک‌های توسعه‌ی شهری را مشتمل بر مورفولوژی، اجتماعی، بصری، عملکردی، ادراکی (حسی) و عناصر موقت فضا می‌داند.

چارچوب مفهومی پژوهش

پیش از بررسی نمونه‌ی موردی لازم است تا به‌عنوان نتیجه‌گیری از بخش مبانی نظری، چارچوب مفهومی پژوهش تدوین شود. همان‌طور که بیان شد در این نوشتار رویکرد محرک‌های توسعه شهری، به‌عنوان روشی مناسب برای احیای فضاهای گم‌شده در نظر گرفته شده است؛ بنابراین، با توجه به دیدگاه کل‌نگر و به‌منظور احیای فضاهای گم‌شده شهری و حفظ تداوم و پیوستگی آن‌ها با سایر بخش‌ها، ضروری است تا سه هدف طراحی شهری بوم‌گرا، فرایند محور و مولد به‌عنوان اهداف اصلی پژوهش در کنار هم در نظر گرفته شوند تا از این طریق بتوان به نتیجه مطلوب دست یافت. از طرف دیگر بررسی ابعاد فضاهای گم‌شده در بخش‌های قبل، سه بعد کالبدی، عملکردی و اجتماعی را برای فضاهای گم‌شده مشخص کرده است، اما از آنجایی که پروژه‌های محرک توسعه شهری نیز این ابعاد را مورد بررسی قرار داده‌اند، به‌نظر می‌رسد که ابعاد ذکر شده را می‌توان بسط داد و پنج بعد کالبدی، عملکردی،

اجتماعی، اقتصادی-اجرایی و زیست محیطی را به‌عنوان ابعاد اصلی کار پذیرفت. در نهایت به‌واسطه این دیدگاه جامع‌نگر می‌توان ناکارآمدی فضاهای گم‌شده را با استفاده از این ابعاد پنج‌گانه شناسایی شده در پروژه‌های محرک‌های توسعه احیا کرده تا بتوان با بافت شهری خود آن‌ها را دوباره پیوند داد.



شکل ۱. چارچوب مفهومی پژوهش

بررسی تجارب جهانی

مقاله حاضر مترصد است تا با تکیه بر روش‌های مرتبط با پروژه‌های محرک توسعه، اصولی را برای احیای فضاهای گم‌شده در سطح شهر تدوین کند. در این راستا فارغ از بررسی نظری مطرح شده، تجارب جهانی مرتبط با موضوع نیز بررسی می‌شوند. در ابتدا لیست اولیه‌ای از پروژه‌ها شناسایی شد و نمونه‌های مختلفی چون پروژه «های‌لاین» پارک؛ پارک لویلت پاریس؛ موزه گوگنهایم نیویورک؛ طرح توسعه زیرساخت‌های شهری در ریو-مادرید، اسپانیا؛ سوپرکلین، کپنهاگ؛ پروژه احیای فضاهای محله در مکزیک؛ طراحی ایستگاه اتوبوس و فضای گم‌شده در پل مارسیپال؛ پروژه احیای بندر بالتیمور، آمریکا؛ پروژه خیابان استروگت، کپنهاگ؛ و میدان تایمز، نیویورک مورد بررسی اجمالی قرار گرفتند که در ادامه با توجه به معیار موفقیت و کاربرد نتایج و فرآیند در نمونه‌ی موردی پژوهشی، ۵ نمونه بررسی شدند که اسناد مربوطه در جدول ارائه شده است. در این بررسی، ساختار طرح‌های مورد بررسی بر اساس نوع فضاهای محرک توسعه و همچنین انواع فضای گمشده و ماهیت آن و همچنین رویکرد طرح نسبت به این گونه‌ها بررسی شده، همچنین ابعاد مختلف ویژگی‌های پروژه همچون مدت زمان انجام پروژه، مکانیزم‌های اقتصادی و رویکرد اجتماعی و اهداف پروژه نیز بررسی گردیده و درنهایت رویکردها، اقدامات و نقاط قوت و ضعف پروژه در جدولی جمع‌بندی شده است.

جدول ۲. جدول اسناد مطالعات مربوط به تجارب خارجی

اسم طرح	مکان	سال / کارفرما	نوع طرح
پروژه «های‌لاین» پارک [۳۰]	نیویورک	۲۰۰۳/ شهرداری	احیای فضای گم‌شده و متروکه صنعتی
طرح توسعه زیرساخت‌های شهری در ریو-مادرید [۳۱-۳۳]	اسپانیا	۲۰۱۱/ شهرداری	احیای فضای رها شده در اثر تغییر مکان فعالیت قبلی
طراحی ایستگاه اتوبوس و فضای گم‌شده در پل مارسیپال [۳۴]	آمریکا	۲۰۰۷	احیای فضای موجود و فضای بدون استفاده و رها شده
سوپرکلین [۳۵]	کپنهاگ، نوریو	۲۰۱۱	تعریف کاربری جدید در بافت موجود
پروژه خیابان استروگت [۳۶]	کپنهاگ، دانمارک	۲۰۱۵	تغییر کاربری فضای موجود

قابل ذکر است، با توجه به آنکه انعکاس کلیه مطالب موجود در اسناد در پژوهش حاضر توجیه‌پذیر نیست، سعی شده این اسناد با تکیه بر یک ساختار مطالعاتی یکسان مورد تحلیل و بررسی قرار گرفته و کلیدی‌ترین نکات هر پروژه بنا بر اقتضای پژوهش حاضر بررسی شوند. در ادامه، اطلاعات استخراج شده از اسناد مزبور ارائه خواهند شد.

جدول ۳. بررسی نمونه‌های موردی

عنوان پروژه‌ها	نوع فضا	ابعاد			
		کالبدی	عملکردی	اجتماعی/فرهنگی	زیست‌محیطی
پروژه «های‌لاین» پارک	کالبدی: از بین رفتن بافت مسکونی / فرسودگی محلات مجاور / عدم انسجام بافت مسکونی / کمبود مسکن مناسب عملکردی: عدم تناسب عملکردی فضا با کالبد / ناکارآمدی فضا اجتماعی/فرهنگی: عدم وجود امنیت به دلیل فضاهای ناامن / وجود مشکلات اجتماعی زیست‌محیطی: نابودی اکوسیستم محیطی و گونه‌های گیاهی	کالبدی عملکردی اجتماعی/فرهنگی زیست‌محیطی	کالبدی	اجتماعی/فرهنگی	زیست‌محیطی
اقدامات	تعریف فضاهای کالبدی مختلف/ تناسب ساختمان‌های جدید با محیط اطراف/ تعریف کاربری مختلط/ افزایش فضاهای باز/ ایجاد فعالیت‌های تفریحی و فعالیت/ ایجاد کاربری تجاری/ افزایش حس تعلق و کیفیت زندگی/ افزایش مشارکت و همبستگی اجتماعی/ طراحی متناسب با نور				

عنوان پروژه‌ها	نوع فضا	ابعاد				نوع حرک
		کالبدی	عملکردی	اجتماعی/فرهنگی	زیست‌محیطی	
و اقلیم/ افزایش تنوع زیست‌محیطی/ کاشت گیاه/ ایجاد مسکن جدید و افزایش فرصت‌های اقتصادی/ جذب توریست و گردشگری						
طرح توسعه زیرساخت‌های شهری در ریو- مادرید	۲۰۰۶	کالبدی: عدم انسجام بافت شهری/ جداسازی محلات شهری عملکردی: عدم تناسب کارکرد با نیاز استفاده‌کنندگان فضا/ ایجاد فضای ناکارآمد و فاقد عملکرد مناسب اجتماعی/ فرهنگی: عدم وجود هویت و حس تعلق به فضا				کالبدی عملکردی اجتماعی/ فرهنگی
اقدامات: طراحی فضای باز عمومی/ یکپارچه‌سازی و انسجام بافت شهری/ ایجاد سیستم حرکتی و دسترسی جدید/ افزایش تسهیلات و امکاناتی شهری/ بهبود کیفیت زندگی شهری/ حفظ هویت و ارزش‌های تاریخی فضا/ افزایش فضاهای سبز مصنوع و طبیعی/ کاهش آلودگی محیطی/ احیای اکوسیستم						
طراحی فضای گم‌شده در پل مارسیال	۲۰۰۶	کالبدی: عدم وجود تجهیزات کالبدی برای جذب گروه‌های مختلف/ مشکلات دسترسی برای عابران و دوچرخه عملکردی: عدم تناسب عملکردی فضا با کالبد اجتماعی- فرهنگی: ناامنی در فضا به دلیل بزهکاری/ نبود امکانات رفاهی در فضا				کالبدی عملکردی اجتماعی/ فرهنگی
اقدامات: ایجاد فعالیت‌های تجاری و تفریحی/ ارتقای سرزندگی و حیات در فضاهای شهری/ تعریف فضاهای همگانی/ تعریف مسیر ارتباطی برای گروه‌های مختلف/ تعریف دسترسی مناسب برای مدهای مختلف حمل‌ونقل/ ارتقای کیفیت طراحی زیرساخت‌ها/ ارتقای تداوم و پیوستگی بصری						
سوپر کلین	۲۰۰۶	کالبدی: بروز وندالیسم و تخریب اموال عمومی عملکردی: پایین بودن کیفیت زندگی در محله مسکونی اجتماعی- فرهنگی: بالا بردن آمار جرم و جنایت/ وجود تنوع قومی و نبود حس تعلق به محله مسکونی/ وجود مشکلات اجتماعی اقتصادی: نرخ بالای بیکاری در محله				کالبدی عملکردی اجتماعی/ فرهنگی اقتصادی
اقدامات: طراحی فضای باز عمومی/ تقسیم کالبدی فضا با استفاده از رنگ‌ها و المان‌های موجود در فضا/ ایجاد پارک و فضای سبز/ استفاده از المان‌های متناسب با فرهنگ ساکنین/ تقسیم‌بندی فضای عمومی/ تزریق عملکرد و فعالیت‌های مختلف در هر بخش از فضای عمومی/ تأکید بر مشارکت اجتماعی در بخش طراحی فضا/ استفاده از نمادها و المان‌های شاخص هر فرهنگ/ ایجاد حس تعلق به واسطه طراحی با تکیه بر ویژگی‌های فرهنگی ساکنین/ حفاظت و نگهداری از المان‌ها و عناصر استفاده شده در فضای عمومی						
پروژه خیابان استروگت	۲۰۰۶	کالبدی: وجود مشکلات ترافیکی/ فرسودگی بافت قدیمی/ فرسودگی بناهای ارزشمند تاریخی اجتماعی/ فرهنگی: نامناسب بودن کارکرد فضا با هویت تاریخی				کالبدی عملکردی
اقدامات: گسترش فضاهای باز عمومی تعریف مدهای حمل‌ونقل پایدار تعریف کاربری‌های جاذب تجاری و فرهنگی/ تعریف کاربری‌های تفریحی/ حفظ هویت تاریخی بافت/ حفظ بناهای شاخص و یادمان‌های تاریخی/ ایجاد فضاهای تجمع و فرهنگی/ توجه به نیازهای گروه‌های مختلف/ کاهش آلودگی هوا/ تعریف فضاهای سبز و درختان/ انطباق شهر با تغییرات فصلی/ آسایش اقلیمی/ افزایش رونق اقتصادی با تعریف کاربری‌های تجاری/ رونق اقتصادی از طرق جذب توریست به فضا						

بر اساس بررسی‌های انجام شده در تجارب جهانی، فرآیند مورد توجه در این نمونه‌ها که قابل استفاده در این پژوهش نیز هست ارائه می‌گردد. در ابتدا باید گونه فضاهای گم‌شده به صورت عینی و ذهنی یا ترکیبی از این دو مورد مشخص شود. از این رو فضاهای شهری با وجود کالبد و عملکرد نامناسب و عدم وجود کیفیت‌های فضایی در یکی از این دسته‌ها قرار می‌گیرند. پس از مشخص شدن گونه فضای گم‌شده محرک‌های اصلی شناسایی شده و محرک‌های فرعی نیز با توجه به نیازهای کاربران فضا در طول فرآیند کار به دست آمده و در نهایت راهکارهای مناسب ارائه شود. لازم به ذکر است که توجه به فرآیند مشارکتی مهم‌ترین کلید در جهت شناسایی نیازها و مشکلات واقعی محدوده محسوب می‌شود. نوع فرآیند انجام کار نیز باید دارای یک روند رفت‌وبرگشتی و منعطف باشد تا به نیازهای واقعی فضا در قبل و در حین اجرای پروژه به درستی توجه شود.

روش تحقیق

این پژوهش، از نظر هدف در شاخه‌ی پژوهش‌های کاربردی قرار می‌گیرد، زیرا به منظور حل مشکل یا معضل خاص علمی یا اجتماعی انجام می‌پذیرد. از نظر ماهیت از نوع توصیفی- تحلیلی خواهد بود. روش انجام آن ترکیبی از روش‌های کیفی و کمی

است. به منظور جمع‌آوری اطلاعات مربوط به ادبیات و مبانی نظری پژوهش و ارائه مدل مفهومی، از روش کتابخانه‌ای استفاده شد. شناخت محدوده نیز بر اساس مطالعات اسنادی، مشاهده و بررسی‌های میدانی صورت خواهد گرفت. روش پژوهش در بررسی نمونه موردی شامل جمع‌آوری اطلاعات برای بررسی نمونه و پاسخ دادن به سؤالات مرتبط است. اطلاعات مورد نیاز در این زمینه از طریق مشاهده، بررسی اسناد فرادست و مدارک انجام می‌شود. روش جمع‌آوری اطلاعات در بررسی نمونه موردی نیز برحسب مراحل مختلف قابل تعریف است. در مرحله اول هدف بررسی نمونه موردی پژوهش «خیابان شهید بهشتی کرج» است که به منظور گونه‌شناسی فضاهای گم‌شده در محدوده مورد مطالعه قرار می‌گیرد. به منظور شناخت و تحلیل فضاهای گم‌شده در خیابان شهید بهشتی کرج در ابتدا نقشه کاربری وضع موجود بررسی شده و با تکیه بر روند تحولات کالبدی فضا و انجام مشاهدات میدانی، محدوده‌هایی که به عنوان فضاهای گم‌شده قابل بررسی بودند شناسایی شدند (موارد مورد بررسی: کاربری/ عملکرد و فعالیت‌های فعلی موجود. کاربری پیشنهادی در اسناد فرادست، نحوه دسترسی به فضا/ نوع مالکیت فضا (خصوصی، عمومی، وقفی و دولتی)، مشکلات فضا). در مرحله بعدی با کمک برداشت میدانی و روش عکس‌برداری تمامی فضاهای شناسایی شده بررسی مجدد شدند تا با توجه به ویژگی‌های استخراج شده از بخش مبانی نظری سنجیده شوند. فضاهای گم‌شده شناسایی شده در سطح محور با کمک چک لیست طراحی شده مورد بررسی قرار گرفتند تا مشخص گردد از حیث ابعاد فضای گم‌شده وضعیت فضاها به چه صورت است. معیارهای فضاهای گم‌شده در پنج دسته کالبدی، عملکردی، اجتماعی، اقتصادی-اجرایی و زیست محیطی دسته شدند. برای امتیازدهی نیز بر اساس طیف عددی بین ۱ تا ۵ (نامطلوب تا مطلوب) است. سپس فضاهای گم‌شده گونه‌بندی شدند. در گام آخر با بررسی میزان تحرکی که هر یک از این فضاها در احیا خیابان می‌توانند داشته باشند، با رویکردی کارشناس محور، فضاها اولویت‌بندی شدند.

جدول ۴. چک‌لیست

					معیارهای فضای گم‌شده		
۵	۴	۳	۲	۱	نامطلوب	مطلوب	
						تعریف فضایی و محصوریت/ تعریف مناسب جداره‌ها/ پیوستگی فضایی/ امکانات و تجهیزات کالبدی	کالبدی
						تنوع عملکردی/ تنوع زمانی فعالیت‌ها/ تناسب عملکردی فضا با کالبد/	عملکردی
						توجه به مشارکت جمعی/ هویت و حس مکان/ احساس امنیت در فضا	اجتماعی
						پویایی اقتصادی/ مدیریت و نظارت بر فضا	اقتصادی-اجرایی
						توجه به زمینه طبیعی/ وجود آسایش اقلیمی/ وجود آلودگی	زیست محیطی

محدوده و قلمرو پژوهش


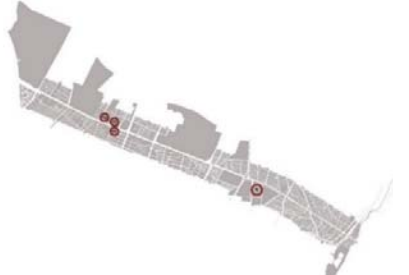
محور مورد مطالعه در پژوهش حاضر که به نام خیابان قزوین معروف بوده و ۹٫۷ کیلومتر طول دارد و به عنوان قلب تپنده و شریان اصلی شهر کرج فعالیت کرده و در حاشیه مناطق ۱، ۵، ۶، ۷، ۸ و ۹ قرار گرفته است. با گذشت زمان نام این محور به خیابان شهید بهشتی تغییر یافته که در حال حاضر حدفاصل بین میدان کرج در بخش شرقی و میدان بهشتی (کمال شهر) در سمت غربی است. محور شهید بهشتی به عنوان یکی از اصلی‌ترین محورهای شهر کرج محسوب می‌شود که دارای قدمت تاریخی بوده و در گذشته تحت عنوان خیابان قزوین نیز معروف بوده است، در واقع این خیابان به عنوان یک محور مواصلاتی، شهر تهران و قزوین متصل می‌کند. از این رو، علت اصلی انتخاب محور به عنوان نمونه موردی در پژوهش حاضر جایگاه و اهمیت آن در شهر کرج و تغییرات کالبدی است که در طول دوران‌های مختلف چهره کالبدی محور شهید بهشتی را دست‌خوش تغییرات اساسی کرده است. این تغییرات سبب شدند تا محور بهشتی از یک خیابان باغی به یک محور شریانی تغییر شکل داده و جایگاه مهمی را در استخوان‌بندی شهر کرج داشته باشد.

بحث


گونه‌شناسی فضاهای گم‌شده در خیابان شهید بهشتی کرج

در مرحله قبلی همان‌طور که ذکر شد، تمامی فضاهای گم‌شده در سطح خیابان شهید بهشتی کرج شناسایی شدند و سپس برداشت میدانی و عکس برداری از تمامی فضاها انجام شد، در نهایت شناخت و تحلیل انجام و مشکلات و خصوصیات هر فضا با کمک چک‌لیست، مشخص شدند. پس از بررسی فضاهای مذکور و گونه‌شناسی آن‌ها، پنج‌گونه فضای گم‌شده در سطح خیابان شهید بهشتی کرج شناسایی شدند. جدول زیر مشخص می‌کند که کدام فضاها در کدام دسته قرار دارند. در ادامه به معرفی خصوصیات هر یک از گونه‌های شناسایی شده پرداخته خواهد شد. در ادامه ابعاد مختلف فضاهای گم‌شده در گونه‌های مختلف بررسی خواهند شد که در ادامه جدول یکپارچه بررسی ابعاد مختلف به لحاظ کالبدی، عملکردی، اجتماعی، زیست‌محیطی و اقتصادی آورده شده و سپس به تفصیل در ارتباط با هر گونه، ویژگی مربوطه ارائه خواهد شد.

جدول ۶. ابعاد مختلف گونه‌های فضاهای گم‌شده شناسایی شده

نوع گونه	موقعیت قرارگیری فضاها در محور	کالبدی	عملکردی	اجتماعی	اقتصادی	زیست‌محیطی
فضای توسعه نیافته		○	○	○	○	○
توسیحنا (ن)	<p>به لحاظ کالبدی: فضاهای گم‌شده نوع اول به لحاظ کالبدی فاقد محصوریت بوده و مرز مشخصی ندارند. این فضاها فاقد کاربری بوده و معمولاً حدود مرز مشخصی ندارند، بنابراین به لحاظ کالبدی پیوستگی و اتصال مناسب با سایر فضاهای شهری نداشته و در بیشتر موارد بزرگ‌مقیاس هستند. / به لحاظ عملکردی: فضاهای نوع اول فاقد کارکرد تعریف شده مناسب و بایر هستند، به همین دلیل با کاربری‌های مجاور خود سازگار نیستند. گونه نوع اول هیچ‌گونه جذابیتی برای حضورپذیری ندارد. / به لحاظ اجتماعی: مهم‌ترین خصوصیت فضاهای گم‌شده گونه اول به لحاظ اجتماعی عدم سرزندگی و نبود جذابیت فضایی محسوب می‌شود. امکان ایجاد پاتوق‌های منفی و افزایش بزهکاری در این فضاها از دیگر ویژگی‌های اجتماعی گونه‌های نوع اول محسوب می‌شود. / به لحاظ اجرایی و اقتصادی: این فضا بلااستفاده است و هیچ‌گونه بازدهی اقتصادی ندارد. نظارت بر فضا نیز وجود ندارد و فضا رها شده است. / به لحاظ زیست‌محیطی: فضاهای گم‌شده نوع اول، فاقد کاربری و عملکرد مناسب هستند که این عوامل به لحاظ زیست‌محیطی تأثیر منفی داشته و در بیشتر موارد در این فضاها تجمع زباله و نخاله‌های ساختمانی قابل مشاهده است.</p>					
فضای فاقد عملکرد		○	○	○	○	○

<p>به لحاظ کالبدی: فضاهای گم‌شده گونه دوم، فضاهای محصور با مرز مشخص هستند که به دلیل گذشت زمان و عدم استفاده از فضاهای مذکور، کالبد فرسوده شده است. این فضاها با مالکیت خصوصی، دارای ارزش‌های فراموش شده‌ای هستند که می‌توانند به‌عنوان پتانسیلی برای بازگرداندن هویت شهری محسوب می‌شوند. به لحاظ عملکردی: به لحاظ عملکردی فضاهای گم‌شده نوع دوم، کارکرد مناسبی در نسبت با فضاهای شهری نداشته و به‌مرور زمان عملکرد خود را از دست داده است. به لحاظ اجتماعی: مهم‌ترین خصوصیت فضاهای گم‌شده نوع دوم، وجود جداره‌های خاموش در این فضاها است که سبب کاهش امنیت فضا شده و زمینه‌ساز بروز بزهکاری در محدوده مورد بررسی خواهد بود. به لحاظ اجرایی و اقتصادی: به لحاظ اقتصادی، فضاهای مذکور به دلیل وسعت بالای خود، پتانسیلی برای توسعه آبی و ایجاد فضاهای جاذب در جهت جذب سرمایه محسوب می‌شوند؛ اما در حال حاضر هیچ‌گونه بازدهی اقتصادی ندارد و نظارتی نیز بر فضا نمی‌باشد. به لحاظ زیست‌محیطی: به لحاظ زیست‌محیطی فضاهای گونه دوم در محدوده خیابان شهید بهشتی کرج، از کیفیت زندگی شهری کاسته و زمینه‌ساز آلودگی زیست‌محیطی به علت تجمع زباله محسوب می‌شوند.</p>					توسیع (ن)					
					فضای باقیمانده از توسعه					
ضعیف	متوسط	ضعیف	ضعیف	ضعیف	ضعیف	<p>به لحاظ کالبدی: این گونه از فضاها کاملاً ساخته شده‌اند و از لحاظ کالبدی برخلاف گونه‌های قبلی تکمیل هستند. این نوع از فضاهای گم‌شده در خیابان بهشتی، به لحاظ کالبدی فاقد خوانایی و تعریف مناسب است و بستر کالبدی نتوانسته امکانات و تجهیزات مناسب را برای گروه‌های پیاده نیز فراهم کند. به لحاظ عملکردی: گونه سوم در دیدگاه عملکردی نیز با ضعف‌هایی همراه است. این فضاها به‌عنوان ایستگاه تاکسی در محدوده خیابان بهشتی عمل می‌کنند. تک عملکردی بودن و عدم جذابیت‌های فعالیتی در فضا سبب ایجاد فضای گم‌شده در این گونه شده است. به لحاظ اجتماعی: مهم‌ترین خصوصیت فضاهای نوع سوم به لحاظ اجتماعی عدم جذابیت‌های فضایی برای حضورپذیر گروه‌های مختلف است. این فضاها امکان انجام فعالیت‌های اختیاری و جمعی را ندارند و به دلیل عدم سرزندگی به فضاهای گم‌شده تبدیل شده‌اند. به لحاظ اجرایی و اقتصادی: در این تقاطع‌ها نظارت تا حدودی وجود دارد. به لحاظ زیست‌محیطی: مهم‌ترین معضل زیست‌محیطی در این نوع از فضاها آلودگی صوتی و هوا ناشی از تجمع ماشین است.</p>				
					توسیع (ن)					
					فضای رها شده در حاشیه راه					

توضیحات	<p>به لحاظ کالبدی: همان‌طور که ذکر شده، فضاهای گمشده نوع چهارم، فضای باقی‌مانده از توسعه خیابان‌کشی در محور شهید بهشتی است. این فضاها به لحاظ کالبدی فاقد شکل و مرزی بندی مشخص هستند. / به لحاظ عملکردی: گونه چهارم به لحاظ عملکردی، در حال حاضر فاقد فعالیت مشخص است. عدم تعریف عملکرد مشخص در فضا از مهم‌ترین زمینه‌های ایجاد فضاهای فراموش شده محسوب می‌شود؛ که خود زمینه‌ساز مسائل دیگری نیز خواهد بود. / به لحاظ اجتماعی: این فضاها به دلیل نداشتن عملکرد، به لحاظ اجتماعی نیز فاقد جذابیت هستند. عدم وجود چشم‌ناظر بر فضا و عدم امکان حضور گروه‌های مختلف در این بخش، زمینه‌ساز افزایش ناامنی و ایجاد بزهکاری در محدوده خواهد بود. / به لحاظ زیست‌محیطی: گونه‌های مذکور در حال حاضر با معضل خاصی از لحاظ زیست‌محیطی مواجه نیستند، اما بلااستفاده بودن این فضاها در طولانی مدت سبب افزایش معضلات زیست‌محیطی خواهد شد.</p>
پارکینگ	
توضیحات	<p>به لحاظ کالبدی: این گونه به لحاظ کالبدی دارای محصوریت و مرز مشخص است که در این زمینه خصوصیات فضای گمشده را ندارد. / به لحاظ عملکردی: این گونه به لحاظ عملکردی می‌تواند به‌عنوان فضای گمشده محسوب شود، زیرا تک عملکردی بودن فضا سبب ایجاد جداره‌های خاموش می‌شود. این نوع از فعالیت‌های زمان‌دار از میزان جذابیت فضا کاسته و امکان حضورپذیری گروه‌های مختلف در فضا را کاهش می‌دهند. / به لحاظ اجتماعی: به لحاظ اجتماعی نیز فضاهای موجود در گونه پنجم به‌عنوان فضای گمشده محسوب می‌شوند؛ زیرا به دلیل نوع عملکرد خود با سرزندگی و پویایی فضاهای شهری در تضاد هستند. / به لحاظ اجرایی و اقتصادی: در حال حاضر نظارت بر این فضا وجود دارد اما از منظر اقتصادی می‌تواند بازدهی بیشتری داشته باشد. / به لحاظ زیست‌محیطی: در این فضاها به دلیل حضور وسایل نقلیه از منظر آلودگی و زیست‌محیطی مشکلاتی وجود دارد.</p>

بررسی اولویت‌بندی پروژه‌های محرک توسعه از فضاهای گمشده محور شهید بهشتی

مطابق با بخش‌های قبلی، نهایتاً ۲۳ فضای گمشده در طول خیابان شهید بهشتی کرج شناسایی شد. در این بخش فضاهای گمشده به لحاظ محرک توسعه بررسی می‌شوند. بر این اساس با توجه به زیرمعیاری که در رابطه با ابعاد پروژه‌های محرک توسعه بیان شده بود، هر فضا مورد بررسی قرار گرفت تا با رویکردی کارشناس محور مشخص شود که از میان این تعداد فضای گمشده کدامیک از آن‌ها برای ایجاد تحرک در محور بهشتی اولویت بیشتری دارند. به عبارتی به‌منظور اولویت‌بندی بررسی شد که هر فضا پس از احیا شدن، در آینده چه تحرکی را ایجاد خواهد کرد. در مرحله بعدی با هدف اولویت‌بندی، هر یک از فضاهای گمشده، بر اساس لایه‌های محرک توسعه از ۱ تا ۵ امتیازدهی شدند. مطابق با نتایج ارزیابی، فضاهای گمشده در چهار طیف ۹-۱۲، ۱۲-۱۵، ۱۵-۱۸، ۱۸-۲۲ امتیازدهی شدند که در طیف اول ۵ فضا، در طیف دوم ۷ فضا و در طیف سوم تعداد ۶ و در طیف چهارم تعداد ۵ فضا قرار دارند که به ترتیب اولویت چهارم تا اول توسعه محسوب می‌شوند.

جدول ۷. اولویت‌بندی پروژه‌های محرک توسعه

شماره	مکان	گونه فضای گمشده	اولویت‌بندی	شماره	مکان	گونه فضای گمشده	اولویت‌بندی
۱	سکانس ۱	فضای توسعه نیافته	سوم	۱۳	سکانس ۷	پارکینگ روباز	سوم
۲	سکانس ۱	فضای توسعه نیافته	سوم	۱۴	سکانس ۷	فضای توسعه نیافته	اول
۳	سکانس ۲	پارکینگ روباز	چهارم	۱۵	سکانس ۷	فضای توسعه نیافته	دوم
۴	سکانس ۲	پارکینگ روباز	چهارم	۱۶	سکانس ۸	فضای فاقد عملکرد	اول
۵	سکانس ۳	فضای توسعه نیافته	سوم	۱۷	سکانس ۸	فضای توسعه نیافته	دوم

۶	سکانس ۳	فضای فاقد عملکرد	اول	۱۸	سکانس ۸	فضای فاقد عملکرد	اول
۷	سکانس ۴	فضای باقی‌مانده از توسعه	چهارم	۱۹	سکانس ۸	فضای فاقد عملکرد	اول
۸	سکانس ۵	فضای باقی‌مانده از توسعه	چهارم	۲۰	سکانس ۹	فضای توسعه نیافته	سوم
۹	سکانس ۵	فضای رها شده در حاشیه راه	سوم	۲۱	سکانس ۹	فضای توسعه نیافته	دوم
۱۰	سکانس ۶	فضای رها شده در حاشیه راه	چهارم	۲۲	سکانس ۱۰	فضای توسعه نیافته	دوم
۱۱	سکانس ۶	پارکینگ روباز	سوم	۲۳	سکانس ۱۰	پارکینگ روباز	سوم
۱۲	سکانس ۷	پارکینگ روباز	سوم				

نتایج نشان می‌دهد که فضای شماره ۶ بیشترین میزان تحرک را در احیا خیابان شهید بهشتی ایفا می‌کند. این فضا می‌تواند از حیث تحرک کالبدی در ارتقا خصوصیات بصری و منظر کالبدی، بهبود پیوستگی بصری در فضا و از بین بردن آلودگی بصری، تعریف جداره مناسب و از بین رفتن جداره‌های خاموش در فضا، جلوگیری از روند رو به فرسودگی بناهای اطراف این محدوده مؤثر باشد. از حیث تحرک عملکردی در ایجاد تنوع فعالیتی در محدوده، جذب گروه‌های مختلف به فضا و بهبود عملکرد متناسب با فضا، از حیث تحرک اجتماعی در ارتقا امنیت، جذب کاربران و احیای سرزندگی؛ از حیث تحرک زیست‌محیطی در کاهش آلودگی زیست‌محیطی، از بین رفتن فضاهای متروک و فرسوده در لایه اول خیابان و از حیث تحرک اقتصادی در جذب مشاغل متنوع به محدوده، جذب سرمایه و رونق اقتصادی و افزایش ارزش ملک مؤثر خواهد بود. فضای شماره ۱۴، ۱۶، ۱۸ و ۱۹ در اولویت‌های بعدی و مؤثر بر احیا خیابان بهشتی قرار دارد. از حیث تحرک کالبدی، این فضا در احیای کیفیت کالبدی و منظر بصری، ایجاد جداره مناسب در فضا و ارتقا پیوستگی کالبدی و بصری نقش دارند. از حیث تحرک عملکردی در جذب فعالیت‌های متنوع به محدوده و تغییر کاربری؛ از حیث تحرک اجتماعی در افزایش امنیت؛ بهبود نظارت اجتماعی و حضورپذیری گروه‌های مختلف؛ از حیث تحرک زیست‌محیطی در ارتقا کیفیت زیست‌محیطی و از حیث تحرک اقتصادی در جذب سرمایه، افزایش قیمت زمین و... مؤثر هستند.

نتیجه‌گیری

مطابق با بررسی‌های انجام شده، مشخص شد که فضاهای گم‌شده در سطح شهر به دلایل مختلفی شکل می‌گیرند، وجود این گونه فضاها در شهر، موجب کاهش کیفیت زندگی و حیات شهری می‌شود. به همین دلیل توجه به فضاهای گم‌شده و تأکید بر احیای آن‌ها از جمله مهم‌ترین وظایف طراحی شهری است. رویکرد پروژه‌های محرک توسعه شهری، در زمینه احیای بافت شهری، نیز می‌تواند به‌عنوان یک نیروی محرک برای احیای فضاهای گم‌شده در سطح شهر عمل کند. به همین منظور در اینجا ۸ اصل کلی برای تبدیل فضاهای گم‌شده به یک فضای مطلوب شهری در نظر گرفته شده است، این اصول باید تصمیم‌گیری و شخصیت دادن به فضای گم‌شده در سطح شهر را هدایت کنند و به‌عنوان پایه‌ای برای احیای فضاهای گم‌شده در بافت شهری مورد استفاده قرار گیرند. این اصول عبارتند از:

۱- اصل: محصوریت و پیوستگی نما: محصور کردن فضا، اصل مهم حاکم برای طراحی فضاهای شهری محسوب می‌شود. فضاهایی که به شکل مناسب محصور نشوند، نمی‌توانند به‌عنوان یک مکان جذاب در شهر محسوب شوند. در واقع فضای محصور حس امنیت و حس قرار گرفتن در مکان ایجاد می‌کند. فضاهای بسیار وسیع ارتباط خود را با پیرامون از دست می‌دهند و در این حالت حس ترس از فضا ایجاد می‌شود.

۲- اصل: هماهنگی فرم و عملکرد: هماهنگی فرم و عملکردی از جمله عوامل مهم در رونق حیات شهری محسوب می‌شود، با توجه به دیدگاه دنیای مدرن که تأکید بیشتری بر استفاده از الگوهای ثابت دارد، این امر ضروری است تا به منظور افزایش خوانایی و جلوگیری از آشفتنگی بصری از شباهت ساختمان‌ها و فضاهای همگانی اجتناب شود.

۳- اصل: تنوع و گوناگونی: تنوع و گوناگونی در فضاها و بافت شهری از دیگر عوامل مهم در ایجاد فضاهای شهری مطلوب و جذاب محسوب می‌شود. تعریف کاربری‌های متنوع و جلوگیری از تک عملکردی شدن فضا و همچنین تعریف کاربری‌های جذاب مانند مراکز هنری، سرگرمی و رستوران‌ها از جمله عوامل مهم در ایجاد این تنوع و جذابیت هستند.

- اصل ۴: زمینه‌گرایی: توجه به نیازها و امکانات موجود در هر مکان سبب دستیابی به طراحی زمینه‌گرا و متناسب با نیاز واقعی هر مکان می‌شود. به‌منظور شناسایی خواسته‌های فضا، نقاط قوت و ضعف از جمله عوامل مهمی هستند که زمینه‌ساز طراحی متناسب با نیازهای محلی را فراهم می‌کنند.
- اصل ۵: سازگاری: برخی از کاربری‌ها سبب اختلال آسایش و همچنین موجب آلودگی محیطی (صوتی، بصری، بویایی و...) می‌شوند. وجود این نوع از فعالیت‌ها در سطح شهر بسیار مشهود هستند و سبب خلق فضاهای گم‌شده و فاقد جذابیت برای کاربران فضایی می‌شوند.
- اصل ۶: مردم محوری: صاحبان اصلی فضاهای شهری مردم محسوب می‌شوند؛ بنابراین خلق فضا متناسب با نیاز و خواسته آن‌ها بسیار مهم است. اصل مردم محوری از جمله اصول کلیدی در احیای فضاهای شهری گم‌شده محسوب می‌شود که باید بسیار مورد توجه قرار گیرد.
- اصل ۷: ایستایی و بویایی: به‌طور کلی فضاهای شهری مجموعه یکپارچه‌ای از گذرها و میادین هستند که با خود بویایی و مکث را به همراه دارند. وجود این تنوع در حرکت و مکث بر جذابیت فضاهای شهری افزوده و سبب سرزندگی مجموعه خواهد شد؛ بنابراین حفظ تعادل میان فضاهای مکث و حرکت در طراحی شهری بسیار حائز اهمیت است.
- اصل ۸: دیالکتیک فضای بیرونی و درونی: پیوند فضای بیرون و درون، سبب فعال شدن بافت شهری می‌شود. نفوذ فعالیت‌های درونی به بافت بیرونی تأثیر مثبتی بر فضا داشته و تماس بصری درون و بیرون را افزایش می‌دهد. این امر سبب افزایش انعطاف‌پذیری فضا خواهد شد و جذابیت بصری را برای گروه‌های استفاده‌کننده از فضا نیز بیشتر می‌کند.

منابع

- [1] Rafieian, M. et al. A comparative study of quality management approaches in the design of urban public spaces, *Journal of Iranian Architecture & Urbanism*, 2013, 3 (1), 36-43.
- [2] Rastbin, S. et al. Correlation between environmental qualities and continuity of urban life in public areas (Case study: Julfa, Isfahan), *Bagh-e Nazar*, 2012, 21, 46-35.
- [3] Lang, J. *Urban design: a typology of procedures and products. Illustrated with 50 case studies*. Translated by Hossein Bahreini, Tehran: University of Tehran press, 2008.
- [4] Carmona, M., et al. *Public places urban spaces: The dimensions of Urban Design*. Translated by Fariba Gharaei, Mahshid Shokoohi, Zahra Ahari and Emaeil Salehi, Tehran: University of Art Press, 2010.
- [5] Ashour Mahani, H.; Mahdavi, A. *Urban design of lost spaces under urban stairs (Case study: 9 Dey Bridge, Kerman)*. Fourth International Congress of Civil Engineering, Architecture and Urban Development, Tehran, 2015.
- [6] Azizul Mowla, Q. *Lost Space to urban space, a Critical Analysis for Identifying and generate reuse possibilities of leftover spaces around Elephant road, Dhaka, Bangladesh University of Engineering & Technology*, 2013.
- [7] Pakshir, M. et al. *Lost Urban Space, Exploration of Global Theories and Experiences*, Third International Conference on New Research Achievements in Civil Engineering, Architecture and Urban Management, 2016.
- [8] Trancik, R. *Fonding lost space: theories of urban design*. Translated by Maryam Mohammadi and Siavash Roozbeh, Tehran: University of Art Press, 2020.
- [9] Fields, W. *Urban Landscape Change in New Orleans, LA: The Case of the Lost Neighborhood of Louis Armstrong*. Brooks, Jane; Whelan, Robert. PhD Dessertation of Urban Studies, University of New Orleans, Department of Urban Public Affairs, 2005.
- [10] Naqsan Mohammadi, M.R.; Bagheri Nejad, M. *Redesign of lost spaces around historical buildings in order to create a connection with the renovated surrounding texture, case study: Imam Reza Holy Shrine Complex*, 2nd International Conference on Structure, Architecture and Urban Planning, Tabriz, 2015.
- [11] Pakzad, J. *Theoretical foundations and urban design process of urban planning ideas 1, from ideal to reality*, Armanshahr Publications, Tehran, 2015.

- [12] Mahbout, M.R.; Mahmoudi, M. Investigating Security in Abandoned Spaces with Emphasis on CPTED Approach, International Conference on New Horizons in Engineering Sciences, Istanbul, 2017.
- [13] Aghanjad Bouzari, H.; Rashid Ghalam, M. Design of lost space under urban bridges using place making features (case study of Azarabadi bridge, Tabriz), International Conference on Civil Engineering, Architecture and Urban Planning, Shahid Beheshti University, Tehran, 2017.
- [14] Sajadzadeh, H. et al. Assessment and evaluation the dimensions of development catalyst in recreation of traditional districts (Case study: Haji district in Hamadan historical context), 2018, 15 (49), 1-22.
- [15] Parizadi, T. et al. Analysing the urban development stimuli in historical area (A case study of Qom city), Urban structure and function studies, 2017, 4 (15), 7-13.
- [16] Loftman, P.; Nevin, B. Prestige Projects and Urban Regeneration in the 1980s and 1990s: a review of benefits and limitations. Planning Practice and Research, 1995, 10(3/4), 229-316.
- [17] Tabatabai, S. M.; Bahrampour, M. Explaining the location criteria of development catalyst projects for the rehabilitation of dysfunctional urban textures in GIS, a case study of District 5, District 7 of Tehran, 4th International Conference on New Technologies in Civil Engineering, Architecture and Urban Planning, October 2017.
- [18] Doucet, B. Flagship Regeneration: panacea or urban problem? EURA Conference, Glasgow, 12-14 September 2007.
- [19] Ebrahimi Dehkordi, A. Urban Development Catalyst, Requirements and Approaches, Dariche-e No, Maziar Higher Education Institute (Urban Planning Department), Second Edition, Tehran, 2019.
- [20] Shamshiri, S.; Izadi, M. S. Urban regeneration through the promotion of public space: Public space as a stimulus for urban improvement. 3rd International Congress of Civil Engineering, Architecture and Urban Development, 2015.
- [21] Attoe, W.; Logan, D. American Urban Architecture, Catalysts in the Design of Cities. University of California press. Berkeley, Los Angeles, Oxford, 1992.
- [22] Kongsombat, P. Study on urban catalyst for sustainable urban development (case study of IMS/Solaria Plaza and Hotel II Palazzo), 2010.
- [23] Fan, Y.; Yang, K. Consideration about effects of the Expo Axis underground space on development of surrounding regions as "Urban Catalysis". Elsevier, 2016.
- [24] Bohannon, C.I. The urban catalyst concept, Wendy Jacobson, Master Thesis, Virgin Polytechnic Institute and State University, College of Architecture and Urban Studies, College of Architecture and Urban Studies, 2004.
- [25] Ling, S. The Research and Application of Urban Catalyst Theory in Revitalizing Historic Urban Quarters-Redesign Nanbuting District in Nanjing, CHINA. Master Program Urban Design in China & Europe, Diploma work in Urban Design, 2013.
- [26] Davit, A. Reshaping of Urban Open Spaces and Waterfronts in Post-Socialist Cities, The Case of Tbilisi. Luis Janela Pinto, Master Thesis, Tecnico lisboa, Urban Studies and Territorial Management, 2015.
- [27] Khaled Elewa Ahmed, A. Unlocking the potentials of urban architecture in enhancing the quality of urban life in urban poverty areas through community projects, Academic Research Community. International journal on Environmental science and sustainable development, 2019, 4(2), 121-135.
- [28] Nemati Kotnaei, N. et al. Urban Development catalyst: Concepts and Requirements, Geography (Quarterly Journal of the Iranian Geographical Association), 2017, 15(55), 336-321.
- [29] Sajadzadeh, H.; Zolfigol. S. Role of urban design in regeneration of ancient district with catalyst Approach, Case study: Kolapa dostrct in Hamedan, 2016, 8 (31), 147-171.
- [30] <https://www.thehighline.org/design/>
- [31] <https://www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/madrids-pharaoh/24172/>
- [32] <https://www.cnu.org/highways-boulevards/model-cities/madrid/>
- [33] <https://inherit.eu/madrid-rio/>

[34] <https://www.ladallman.com/marsupial-bridge/>

[35] <https://landezine.com/urban-revitalization-superkilen-by-topotek1-big-superflex/>

[36] <https://www.pps.org/places/stroget/>

Typology of lost spaces in Shahid Beheshti Street of Karaj, using the urban catalyst projects approach

Maryam Mohammadi^{1*}, Ehsan Fadavi²

1. Associate Professor, Urban Design Department, Faculty of Urban Planning & Architecture, University of Art, Tehran. Iran. *Responsible author
2. M.A, Urban Design, Faculty of Urban Planning & Architecture, Farabi International Campus, University of Art, Tehran. Iran.

Accepted: [2022/1/24] Received: [2021/5/18]

Abstract

Aims: This article intends to identify and define the typology of lost urban spaces in Shahid Beheshti Street in Karaj, and also to determine the priority of planning and design for lost spaces by examining the amount of its catalyst.

Methods: In order to study a case study an expert-centered approach based on criteria of conceptual framework is used for examining and finding the lost spaces. In this section, the field survey method including observation, survey and photography were used and by completing the checklist, the catalyst of each space was evaluated with an expert-centered view.

Results: Based on the evaluation in functional, social, economic, environmental and implementational dimensions, 23 lost spaces in the case study can be divided into five types, which are: undeveloped space, open parking space, dysfunctional space, residual development space and space abandoned on the side of the street.

Conclusion: According to the research approach, in order to revitalize the street, 8 principles should be considered (enclouser and continuity of facade / coordination of form and function / diversity and variety / context / compatibility / people-centered / static and dynamic / dialectic of exterior and interior space).

Key words: Lost Space, Urban Catalyst Projects, Principle, Typology, Shahid Beheshti Street of Karaj.