

جای خالی پیاده‌راه‌ها در شهرهای پر از ماشین

پیاده‌راه چیست، چه تفاوتی با پیاده‌رو دارد، در طراحی شهری چه جایی دارد و چطور می‌توان به‌وسیله آن حق پیاده‌ها را بهشان برگرداند؟

ايله توانا | روزنامه‌نگار

پرونده

جایی از شهر را سراغ دارید که بشود در آن با خیال راحت، بدون ترس از ویراژ دادن موتورهای هوسرودای کرکننده خیابان، قدم زد؟ جایی که مجبور نباشید از لابه‌لای خرت‌وپرت‌های پهن‌شده جلوی در مغازه‌ها ران را باز کنید و خسته که شدید، نیمکتی برای نفس تازه کردن و کپ‌زدن با بقیه عابرها داشته‌باشد؟ اگر فکر می‌کنید شهر اساساً قرار نیست چنین فضایی برای ساکنانش فراهم کند و آن چه که وصفش رفت، توقعز یادی و خیال‌پردازانه‌است، برای این‌است که شهرها تکلیف‌شان را درست و حسابی انجام نداده‌اند. وجود فضایی که آموشد خودروها از آن حذف شده‌باشد، امکان عبور همراه با مکت را برای شهروندان فراهم کند و بهشان فرصت تعامل با یکدیگر را بدهد، از وظایف شهر است و مثل خیابان و پیاده‌رو و بزرگراه، اسم و رسم مشخص دارد؛ «پیاده‌راه»، خیابانی که در آن تسلط با عابر پیاده‌است و وسایل نقلیه فقط در ساعات خاصی مجاز به تردد در آن هستند. در پرونده امروز، در گفت‌وگو با یک معمار، با پیاده‌راه و حق پیاده‌ها در شهر آشنا می‌شویم.

پیاده‌راه با پیاده‌رو تفاوت دارد

«محمد مسعود غیبایی»، کارشناس ارشد معماری منظر، توضیح می‌دهد که پیاده‌راه‌ها چه نقشی در شهر ایفا می‌کنند، به چه دلیل بهشان نیاز داریم و چرا سهم پیاده‌ها از شهر، ادانی‌شود. پیش از هر چیز باید فرق بین پیاده‌رو و پیاده‌راه را بفهمیم.

غیبایی می‌گوید: «پیاده‌رو محلی برای گذر است و پیاده‌راه برای وقف و مکث در نظر گرفته شده‌است. پیاده‌راه‌ها وسعت بیشتری دارند و پیاده‌روها در مناطق بیشتری می‌توانند احداث شوند. ماهیت اصلی پیاده‌راه، وجه تعاملی آن است و کارکردش، ارتباط دادن دو فضا به یکدیگر؛ یک محله به مرکز خرید، دو مرکز خرید به یکدیگر، یک محله به اتوبان و... پیاده‌راه، فضای امن و دنجی در شهر است که عابران پیاده بتوانند در آن قدم بزنند، استراحت کنند و با هم گپ بزنند. مثال آشنایش، «سی تیر» تهران است؛ خیابانی سنگ‌فرش شده که فقط در ساعات مشخصی از شبانه‌روز، وسایل حمل‌ونقل اجازه تردد در آن را ندارند، مشخصاً برای رفت‌وآمد پیاده‌ها در نظر گرفته شده‌است و در محدوده آن، جاهای دیدنی مختلفی وجود دارد مثل موزه ایران باستان، موزه آبگینه و کتیسه و آتشکده و کلیسا و البته کافه‌های بسیار. شهروندان و گردشگران از این فضا استقبال زیادی کرده‌اند.»



انقلاب صنعتی جایی برای پیاده‌ها باز کرد

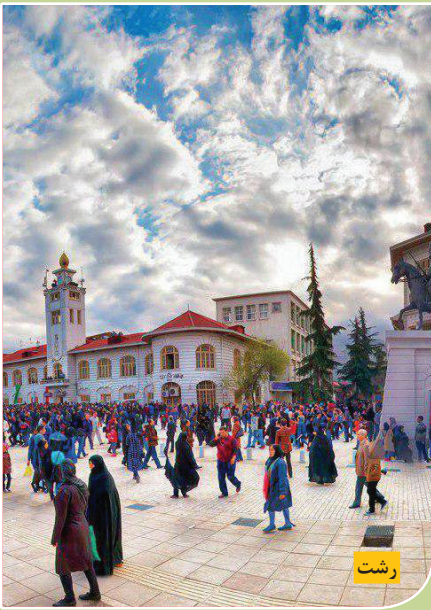
پیاده‌راه گرچه به گوش و چشم خیلی‌های مان نخورده‌است اما در طراحی شهری، چیز جدیدی نیست. مهندس غیبایی توضیح می‌دهد: «چهارباغ و میدان نقش جهان اصفهان که از دوره صفویه به‌جامانده‌اند، نمونه‌های بسیار خوب پیاده‌راه‌ها در زمان قدیم‌اند. چنین معابری را در ترکیه، یونان و لیبی قدیم هم می‌توان ردیابی کرد که مسیرهای هموار و درختکاری‌شده‌ای برای ورود به معابد و آرامگاه‌ها در نظر می‌گرفته‌اند تا فضای دنج و دلنشینی برای گذر و مکث فراهم کنند. اما احداث پیاده‌راه به‌شکل امروزی و بانگاه حذف وسایل نقلیه برمی‌گردد به دوره انقلاب صنعتی. به ایران برگردیم و بنا نمونه‌های خوب پیاده‌راه‌ها در شهرهای مختلف آشنا شویم. غیر از نمونه‌های اصفهان می‌توانیم اشاره کنیم به پیاده‌راه همدان که مهم‌ترین آثار تاریخی شهر در محدوده آن قرار دارد، پیاده‌راه شهرداری رشت که شهرتش را بنزد است و پیاده‌راه طاق‌بستان کرمانشاه که بیش از ۱۰۰ سال قدمت دارد؛ این‌ها هر سه، شناسنامه و هویت شهر محسوب می‌شوند.



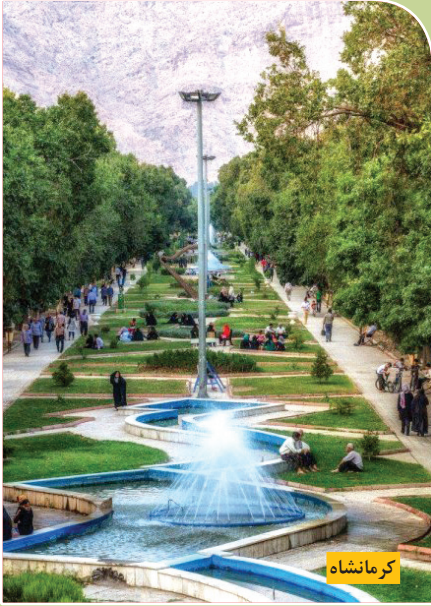
اصفهان



همدان



رشت

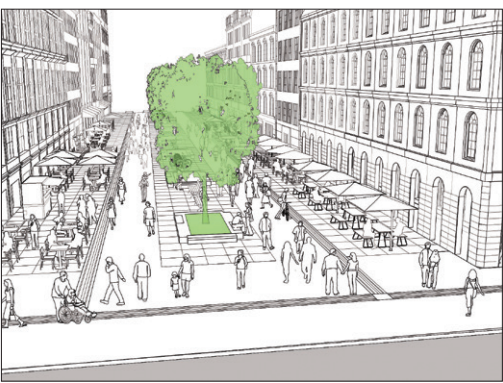


کرمانشاه

▲ پیاده‌راه همدان

گسترش بی‌قاعده شهرها را وحشی می‌کند

آقای غیبایی می‌گوید: در طراحی شهری، بار تعاملی فقط برعهده پیاده‌راه‌ها نیست و میدان‌ها هم می‌توانند چنین نقشی ایفا کنند. اگر میدان در ذهن شما، بخشی از خیابان است که با علامت راهنمایی‌رواندگی مشخص می‌شود و جایی برای دورزدن وسایل نقلیه‌است، احتمالاً از شنیدن این حرف تعجب خواهید کرد. پس لازم است فرق میدان و فلکه را بدانیم. «ما در ایران فقط سه تا میدان داریم؛ میدان نقش جهان اصفهان، میدان امام قائم‌شهر و میدان فردوسی مشهد، بقیه فلکه‌اند. برای آن که جایی را میدان بنامیم، باید از حدود ۲۰ مولفه، سه تا پنج شاخص را داشته‌باشد؛ از جمله آن که فضایی برای تعامل، تفریح و پیاده‌روی داشته‌باشد. در گذشته میدان‌ها اساساً چنین کارکردی داشته‌اند و الان به‌اشتباه به همه فضاهای دایره‌ای شکل، میدان می‌گوییم. «خب این فضاهای تعاملی که قرار است رابطه‌مان را با شهر بهبود بخشند، کجا هستند؟ چرا شهرهای ما این همه عبوس و گرفته‌اند و به‌عجله و فرار دعوت‌مان می‌کنند؟ غیبایی، ایراد کار را در ارجح دانستن گسترش شهر بر توسعه آن می‌داند و می‌گوید: «در دهه ۶۰ و ۷۰ که میانگین جمعیتی کشور بسیار بالا بود، شهرسازی مترادف شد با انبوه‌سازی، ساخت‌وسازهای فراوان و بی‌قاعده، شهرها را گسترش داد اما از توسعه خبری نبود. در نتیجه شهرها وحشی شدند. مثل تهران که او‌اخر صفویه روستا



بود و وقتی به‌مرکز حکومت تبدیل شد ۴۰ هزار نفر جمعیت داشت و الان بین ۱۴ تا ۱۶ میلیون نفر جمعیت دارد. برای همین است که مثل گرگی پیر هر کسی را که وارد شهر می‌شود، می‌بلعد. برای همین است که ساکنانش بنا به جبر نمی‌توانند از آن دل بکنند ولی خب برای همه‌شان هم جاندار و مدام به جمعیت حاشیه‌نشین اش اضافه می‌شود. طبیعی است که ساکنان چنین شهری، عصبی و بی‌حوصله باشند، هدفون به گوش از کنار هم بگذرند و سلامی و لبخندی در کار نباشد.»

بازار بفروش‌ها حق پیاده‌ها از شهر را می‌خرند

مشکل اما فقط به نبود پیاده‌راه در شهر ختم نمی‌شود. در پیاده‌رو هم که مشخصاً برای عابران در نظر گرفته شده‌است، عملاً جایی برای پیاده‌ها نیست. تعرض ساختمان‌ها به حریم پیاده‌روها و رفت‌وآمد دوچرخه و موتور، راه رفتن در شهر را اگر نگوییم غیرممکن، دشوار می‌کند. شهرهای ما ساخته شده‌اند برای خودروها و مقیاس انسانی در آن‌ها در نظر گرفته نمی‌شود. غیبایی درباره نقش شهرداری در این ماجرا می‌گوید: «در قانون آمده‌است که خانه‌ها باید نسبت ۳۰-۷۰ را رعایت کنند؛ یعنی ۷۰ درصد مسکونی و ۳۰ درصد فضای سبز و حیاط اما اتفاقی که می‌افتد، چیست؟ بازار بفروش‌ها، جریمه می‌دهند و ۱۰۰ درصد تراکم را می‌سازند. فرض کنید کسی ۲۰۰ متر زمین دارد و می‌خواهد ساختمانی ۵ طبقه در آن بسازد؛ یعنی در واقع هزار متر ساخت‌وساز که قانون به او اجازه ساختن ۷۰۰ مترش را می‌دهد. قانون در عین حال راه دور زندش را هم نشان می‌دهد و می‌گوید: اگر برای ساختن ۳۰ درصد باقی‌مانده ۶۰۰ میلیون تومان بپردازد، منعی برای ساخت‌وساز وجود ندارد. تازه این همه ماجرا نیست. قانون می‌گوید: اگر پول کافی بدهید، حتی می‌توانید ۱۱۰ درصد تراکم را بسازید. چطور؟ با کنسول زدن. حتما دیده‌اید که تراس آپارتمان‌ها به‌وسیله نبشی از فضای خانه جلوتر می‌آید و بالای سر پیاده‌رو سایه می‌اندازد. این کنسول، حق عابران پیاده است که سازندگان با پرداختن جریمه‌ای اندک آن را از شهرداری می‌خرند.»

ZENDEGI-SALAM

ضمیمه روزنامه خراسان

سه شنبه • ۲۶ مهر ۱۴۰۱

۲۱ ربیع الاول ۱۴۴۴ • ۱۸ اکتبر ۲۰۲۲

شماره ۲۱۰۵۷

۲۲۷۷

شاخص‌ترین پیاده‌راه‌های جهان

در این پرونده با چند پیاده‌راه مشهور ایران آشنا شدید. البته که تعداد پیاده‌راه‌ها به همین تعداد محدود نمی‌شود و در شهرهای دیگر هم تک‌وتک نمونه‌هایی سراغ داریم؛ مثل پیاده‌راه «جنت» مشهد، پیاده‌راه «تربیت» تبریز، پیاده‌راه «سپهسار» / «صف» تهران و... در دنیا پیاده‌راه‌ها چه شکل و شمایل دارند و شاخص‌ترین‌هایش کجا هستند؟



استروگت کپنهاگ، دانمارک

استروگت، یکی از طولانی‌ترین خیابان‌های پیاده جهان است که ۷ کیلومتر از مرکز شهر تاریخی کپنهاگ را در بر می‌گیرد. سال ۱۹۶۲ وقتی این خیابان راه را به روی وسایل نقلیه بست، الگویی شد برای شهرهای دیگر در سایر نقاط جهان که پیاده‌محوری را در

اولویت طراحی شهری خود قرار بدهند؛ به‌ویژه به این دلیل که استروگت بر صنعت گردشگری شهر هم اثر مثبتی گذاشته بود. این پیاده‌راه حالا محلی برای تجمع برندهای محبوب و نوازندگان خیابانی است که فرصت خرید و تفریح و موسیقی رایک جا کنار هم جمع کرده‌است.

روموفتارد پاریس، فرانسه

این خیابان با قدمت قرون وسطایی در محله لاتین پاریس، یکی از قدیمی‌ترین معابر پاریس محسوب می‌شود. روموفتارد با کف سنگ‌فرش مثل یک سرزمین عجایب در عرض چند دقیقه عابران را از دکه نان‌فروشی به فروشگاه پنیو، از آن‌جا به بار سوشی و بلافاصله بعد از آن به دسر فروشی جذابی می‌رساند. پاریس به کافه‌هایش معروف است و در این پیاده‌راه بهترین کافه‌ها را می‌شود پیدا کرد.



کارنابی لندن، انگلستان

پیاده‌راه کارنابی، محوری تاریخی و پر از رنگ و خاطره است که با بیش از ۱۰۰ مغازه، ۶۰ کافه و تعدادی رستوران و مرکز تفریحی، مرکز سرزندگی و جنب‌وجوش در غرب لندن به‌شمار می‌رود. ستارگان موسیقی بسیاری از این خیابان کارشان را آغاز کردند و به موفقیت‌های جهانی دست یافتند. خیابان کارنابی در سال ۱۹۷۳ به پیاده‌راه تبدیل شد و از آن زمان تاکنون از هنرمندان، نوازندگان، طراحان و خریداران فراوانی استقبال کرده‌است.



چانمن یکن، چین

خیابان چانمن که قدمتش به دهه ۹۰ میلادی برمی‌گردد، از موفق‌ترین پیاده‌راه‌ها در تلفیق سنت و مدرنیته به‌شمار می‌رود. معماری قدیمی بناهای تاریخی از جمله یک رستوران متعلق به سال ۱۸۶۴ و یکی از مشهورترین چایخانه‌های پکن در این پیاده‌راه کنار مراکز خرید برند و اقامتگاه‌های مدرن قرار می‌گیرد بدون آن که این همنشینی توی ذوق بزند.

خیابان گل کوریتسیا، برزیل

وجود باغ گل، مرکز خرید و منطقه تاریخی در پیاده‌راه «گل»، آن را به یکی از گذرگاه‌های محبوب در جنوب برزیل تبدیل کرده‌است. از سال ۱۹۷۲ که خیابان بزرگ کوریتسیا به پیاده‌راه تبدیل شد تا امروز، خیابان گل، معبری دوست‌داشتنی برای ساکنان و گردشگرها به‌شمار می‌رود.



منبع این قسمت از پرونده: urbandesign.ir