

## پیاده راه ها؛ از آرمان تا واقعیت

### مقدمه

امروزه با افزایش تعداد خودروهای شخصی که موجب تجاوز به حریم پیاده و افزایش آلودگی هوا و آلودگی صوتی شده است، ایمنی عابرین و ساکنان شهرها بیش از پیش مورد توجه می باشد. این عوامل، حرکت مردم در سطح شهر جهت خرید، کار و فعالیت، تأمین نیازهای روزمره و همچنین حضور آنها در شهر به عنوان شهروندان جامعه مدنی را با مشکل روبرو ساخته است. پیاده راه ها قدیمی ترین صورت جابه جایی انسان هاست و پیاده روی از مهم ترین عوامل جهت مشاهده، فعالیت و ایجاد سرزندگی و پویایی در محیط است چراکه با قدم زدن در فضاهای شهری است که تصویر ذهنی از شهر دریافت می شود. در این تحقیق به دنبال پلسخگویی به این سوالات هستیم که "آیا از پیاده روها و پیاده راه های شهر جدید بهارستان در حد مورد انتظار استقبال شده است؟ و علل مؤثر در موفقیت یا عدم موفقیت آنها چیست؟ و همچنین چگونه می توان آنها را دلپذیر نمود؟"

در میان کلیه سفرهای انجام شده در یک شهر، سفرهای پیاده همیشه مهم ترین روش انجام سفر بوده و خواهد بود. پیاده روی بخشی از انجام تمامی سفرهای روزانه شهروندان است. عابرین پیاده می بایستی به عنوان عنصر اصلی سیستم های حمل و نقل درون شهری در طراحی ها مدنظر قرار گیرند. به همین دلیل پیاده راه ها راه حل علمی و عملی برای بسیاری از مشکلات حاد شهری هستند که می توانند با تخریب موقعیت های اقتصادی و فیزیکی، افت کیفیت زندگی، آلودگی و تراکم و کوچ طبقه متوسط از مرکز شهر مبارزه کنند. (پاکزاد، ۱۳۸۳: ۲۷۲)

پیاده راه ها، محل حضور همه شهروندان و مشارکت آنان در زندگی جمعیشان است. این فضاها در مقیاس همه شهر عمل کرده و می بایست پذیرای گروه های مختلفی از شهروندان باشد. در آنجا، شهروندان در یک رابطه تعاملی با یکدیگر، با هم بودن را آموخته و در جهت ارتقای حیات جمعی می کوشند. لذا بایستی در پیاده راه ها همواره زندگی اجتماعی در جریان باشد، از اینرو سرزندگی از ویژگی های اساسی و اصلی پیاده راه هاست. این فضا همچنین می بایستی بتواند جاذب طیف وسیعی از شهروندان بوده و خود را همواره با رویدادهای درون خود هماهنگ سازد. لذا انعطاف نیز از ویژگی های مهم در پیاده راه هاست. در نهایت آنچه که متضمن حضور همه شهروندان و زندگی دائمی در پیاده راه هاست ایمنی این فضا می باشد. (پاکزاد، ۱۳۸۳: ۲۸۲)

در تعیین الگو برای اسکان های جدید و در طرح ریزی شهرهای جدید باید به پیاده روی به عنوان اصلی ترین شیوه جابجایی درون شهری و مناسب ترین شیوه برای سفرهای کوتاه و متوسط بالاترین اولویت داده شود. همین اولویت را نیز برای نگهداری، مرمت، و بهسازی مسیرهای پیاد موجود منظور دارند. از طریق بهبود شبکه پیاده روی و توجه به نیازهای پیاده ها، شهرها باید سعی کنند که تعداد بیشتری از سفرهای کوتاه و متوسط شهری پیاده انجام گیرد تا از بار وسایل نقلیه جمعی و همچنین از میزان ترافیک موتوری خیابان ها کاسته شود.

بهبود ایمنی پیاده ها را باید به عنوان عامل جهت دهنده به مطالعات ترافیکی و ساماندهی شهر در نظر بگیرند، و سایر اصلاحات ترافیکی را در این جهت هماهنگ کنند. زیرا:

- شهری که پیاده ها در آن احساس ایمنی نکنند، صرف نظر از نحوه جابجایی، فاقد محیط شهری مطلوب است.  
- بهبود وضعیت عبور پیاده ها در شهر، نیازمند سیاست ها و اقداماتی است که همان ها سایر جنبه های محیط زیست شهری را بهبود می دهد.

-با تشویق پیاده روی، تعداد زیادی از سفرهای کوتاه و متوسط که در حال حاضر با وسایل نقلیه همگانی انجام می شود، پیاده انجام خواهد شد. به این ترتیب از بار مالی شهر در کمک به سیستم های حمل و نقل همگانی کاسته می شود. (وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری؛ ۱۳۷۵)

زمانی که می خواهیم پیاده راه طراحی کنیم باید به مسائل زیر توجه کنیم: آیا زمان تبدیل فضا به پیاده راه مناسب است؟ آیا پیاده راه پاسخی به مشکلات منطقه است؟ آیا می توان فعالیت ها و حمایت های مدیریتی و مردمی را جلب کرد؟ احیای مراکز شهری نه تنها به سیاست های دولت بلکه به اشتیاق شهروندان برای این که به نفع خود اقدام کنند نیز بر می گردد. (پاکزاد، ۱۳۸۳:۲۷۸)

### پیشینه تحقیق

خیابان های پیاده برای نخستین بار در اواخر دهه ۱۹۴۰ در شهرهای اروپا به وجود آمده پس از جنگ جهانی دوم و در جریان بازسازی خرابی های جنگ و نوسازی مراکز تاریخی شهرها اندیشه جداسازی معابر پیاده و سواره شکل گرفت. دلیل آن ازدحام بیش از حد سواره بود که به حد هشدار دهنده ای رسیده بود.

نخستین تجربه های آزمایشی در ایجاد منطقه بی ترافیک در شهرهای روتردام(هلند) و استکهلم(سوئد) به وجود آمد. در اواخر دهه ۵۰ خودروهای شخصی از نواحی مرکزی و تاریخی شهرها به دلیل تهدید مراکز شهرهای اروپایی به وسیله ترافیک و تخریب بافت های ارزشمند شهری به بیرون رانده شدند به طوری که تا سال ۱۹۷۵ تقریباً تمام شهرهای مهم و تاریخی اروپا ورود اتومبیل را به بخش بزرگی از ناحیه تاریخی و مرکزی خود محدود کرد و پیاده راه های تاریخی تجاری در آن ها به وجود آوردند.

در آمریکای شمالی در اوایل دهه ۱۹۶۰ گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفت و طی ده سال (۱۹۷۰-۱۹۶۰)، ۱۵۰ خیابان پیاده در شهرهای آمریکا به وجود آمدند. پیش از این تاریخ، ایده پیاده راه ها در آمریکا شکل نگرفت، چرا که پس از جنگ جهانی دوم مردم برای فرار از آلودگی، ترافیک و هزینه های بالا به حومه ها پناه بردند و مراکز شهرها هر روز خالی تر و نا امن تر و آلوده تر می شدند. سپس عده ای از طراحان شهری با توجه به مراکز شهرهای اروپایی دیدگاه خود را نسبت به پتانسیل های بالقوه شهر تغییر دادند. (پاکزاد، ۱۳۸۳:۲۷۳)



استکهلم (سوئد)

## چارچوب نظری

### پیاده رو و پیاده راه

تفاوت پیاده رو با پیاده راه این است که پیاده رو در امتداد و به موازات سواره رو واقع است، ولی پیاده راه امتداد مستقل و

جداگانه ای دارد. (وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری: ۱۳۷۵)

پیاده راه، عنوان کلی برای آن دسته از معابر شهری است که مخصوص عبور پیاده و یا به طور عمده برای آنان در نظر گرفته شده است. این معبر می تواند به صورت خیابان، کوچه، بازار، بازارچه و گذر و یا مسیری در میدان، پارک، ورزشگاه و یا محوطه ساختمان ها و مجتمع های زیستی در نظر گرفته شود. پیاده رو، گذرگاهی است که در کنار مسیرهای سواره مثل

جاده، خیابان و یا میدان منحصرًا برای حرکت عابران پیاده ساخته می شود. (ریسمانچیان، ۱۳۸۸)

### خواص ایجاد پیاده راه ها:

- ایجاد ارتباط میان بر بین کاربری ها

- ایجاد مناطق مخصوص پیاده ها نظیر مراکز شهرها، پارک ها و میدان گاه ها

- جدا ساختن مسیر های پیاده و سواره

- راه های تفریحی در امتداد رودها و دره ها و دامنه ها و در سایر مناطق

طبیعی

- ایجاد ارتباط بین ساختمان های یک کاربری نظیر مسیرهای پیاده واقع در

داخل دانشگاه ها و مجتمع های مسکونی (وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و

معماری؛ ۱۳۷۵)



## نیازهای اصلی پیاده ها

برنامه ریزی، طراحی، و نگهداری مسیرهای پیاده باید با توجه به پنج عامل زیر انجام گیرد:

- پیوستگی

- کوتاهی

- زیبایی و امنیت

- ایمنی

- راحتی

(وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری؛ ۱۳۷۵)

## اصول طراحی پیاده راه ها

قدم زدن ساده ترین روش جا به جا شدن انسان هاست. این مقوله مهم همواره عاملی در طراحی جوامع، از شکل

گیری نخستین سکونتگاه های انسانی تا کنون بوده است. اخیراً مفاهیم پیاده و پیاده مداری بر اثر طرح مشکلات

چندگانه ای ناشی از طراحی بافت بر اساس حرکت سواره معانی جدیدی پیدا کرده است. افزون بر آن نگرانی هایی که به خاطر تأثیرات منفی زندگی کم تحرک بر سلامتی انسان ایجاد شده، توجه بیشتری را به نقش پیاده روی در بهبود سلامت و ایمنی و رفاه مردم جلب کرده است. (انجمن شهرسازی آمریکا، جلد چهارم از استانداردهای برنامه ریزی و طراحی شهری، ۱۳۸۷)

## معیارهای طراحی فضا در مسیر پیاده

- تداوم نه تنها در حیات اجتماعی-فرهنگی و مدنی بافت بلکه در پیکره، چهره، سیما و نیمرخ آن نیز مؤثر افتاده و ارتقای کمی و کیفی فضای شهری (مسیر مورد نظر) را پی می گیرد.
  - حضور مسیر در بافت پیرامونی و در پاره ای موارد همجواری با بناهای تاریخی، رعایت مقیاس، تناسبات، هماهنگی و تواضع و احترام به بنا و بافت پیرامونی را الزامی می سازد.
  - پرهیز از ایجاد نماهای وسیع و طولانی در لبه مسیر بدون رعایت اصولی چون مقیاس، آهنگ، موزونی، تعادل، تناسب و تباین کالبدی فضایی.
  - ضرورت طراحی جداره های مسیر و فضاهای قابل رویت آن به گونه ای که بتوان آن را به عنوان یکی از اجزای مجموعه معماری شهری موجود بافت تلقی نمود.
  - تبعیت شکل و نمای ساختمان، با حفظ استقلال و هویت معماری خود از انتظام کالبدی- فضایی مجموعه پیرامونی.
  - طراحی احجام و فضاهای پر و خالی با توجه به سیمای کلی مجموعه، شرایط اقلیمی و مکانی.
- توجه به ارکان معماری پیرامونی (آهنگ خطوط افقی، عمودی، خط آسمان،...)، اجزای معماری پیرامونی (بازشوها، ورودی ها، پیش آمدگی ها، عقب نشینی ها، تزیینات و...)، (حبیبی، فصلنامه هنرهای زیبا، شماره ۹، ص ۵۰)

## توصیه هایی جهت امنیت عابرین پیاده

- استفاده از نوارهای شبرنگ برای مشخص کردن مسیر عابرین پیاده در معابری که سرعت اتومبیل بالاست.

- تجهیز مسیر عابر پیاده به سیستم روشنایی

- در مواقعی که تردد عابرین پیاده پایین است، باید حداقل عرض مسیر عبور آنان ۲/۵۰ باشد.
- محل عبور عابرین پیاده باید مجهز به چراغ راهنما باشد تا اتومبیلی که قصد گردش به سمت راست دارد، بتواند توقف کرده و منتظر عبور عابرین پیاده شود.
- برای دست یافتن به کوتاه ترین مسیر ممکن، مسیر باید عمود بر راستای خیابان باشد.
- مسیر پیاده باید در راستای عبور عابرین پیاده باشد تا آن ها مجبور به انحراف مسیر نشوند.
- پیش بینی گذرگاه های زیرزمینی یا هوایی، در معابری که تراکم تردد اتومبیل ها زیاد و سرعت بالاست.
- ایجاد موانع، از جمله قرار دادن نرده های محافظ، کاشتن گیاهان سبز و ... در دو طرف معبر به گونه ای که عبور مستقیم از خیابان برای عابر پیاده غیرممکن شود. (بیر مور، ۱۳۷۳، ص ۶۴)

### دلایل شکست در طراحی پیاده راه ها

- در ظرف چندین دهه گذشته، توسعه کالبدی، شهرها را عموماً بدون توجه به نیازهای پیاده و با توجه انحصاری به نیازهای اتومبیل طراحی کرده اند. در این طراحی ها پیاده ها با مشکلات مهمی به شرح زیر روبرو هستند:
- راه های شریانی پرتراffic و عریض مسیرهای پیاده را قطع می کنند.
- خیابان های عریض و تراکم جمعیت کم، فاصله ها را زیاد و پیاده روی را مشکل می سازد. عموماً، پیاده ها از همان امتدادهایی که برای سواره ها در نظر گرفته شده استفاده می کنند. شبکه خیابان کشی ها غالباً به صورت خوشه ای یا درختی است که به دلیل طولانی بودن مسیر، برای پیاده روی بسیار نامناسب است.
- خیابان کشی ها و پیاده رو سازی های همراه آن با فضاهای پر جنب و جوش شهری ترکیب نشده و مسیرهای پیاده عموماً طولانی و یکنواخت بوده، و پیاده روی از نظر روحی و جسمی خسته کننده است.
- تداخل پیاده و سواره در همه جا وجود دارد، و پیاده ها از حداقل ایمنی لازم برخوردار نیستند.

-مسیرهای پیاده بدون توجه به وضعیت اقلیمی و آب و هوایی طراحی شده و پیاده ها معمولاً در مقابل گرما و سرما و بادهای نامساعد و باران و برف و تابش آفتاب هیچ حفاظتی ندارند. (وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری؛ ۱۳۷۵).

