

شهر پیاده محور:

طراحے شہری برای زندگے پایدار و انسان محور



گردآورنده : مہدیہ مجیدی

معرفی کتاب

در سال‌های اخیر، با افزایش جمعیت شهری و رشد روزافزون استفاده از خودروهای شخصی، بسیاری از شهرها با مشکلاتی چون ترافیک سنگین، آلودگی هوا، کاهش کیفیت فضاهای عمومی و کاهش سلامت جسمی و روانی شهروندان مواجه شده‌اند. این شرایط ضرورت بازاندیشی در طراحی و برنامه‌ریزی شهری را بیش از پیش آشکار ساخته است. کتاب حاضر با عنوان «شهر پیاده‌محور: طراحی شهری برای زندگی پایدار و انسان‌محور» پاسخی است به این چالش‌ها و نگاهی نو به آینده شهرسازی.

این کتاب در پی آن است تا اصول و مبانی شهرسازی پیاده‌مدار را به شکلی جامع و کاربردی معرفی کند؛ شهری که در آن حرکت پیاده در اولویت قرار دارد و فضاهای شهری به گونه‌ای طراحی شده‌اند که زندگی روزمره، تعاملات اجتماعی و دسترسی به خدمات در کوتاه‌ترین فاصله و با کیفیت مطلوب برای همه اقشار جامعه فراهم باشد. تمرکز بر انسان به عنوان محور اصلی طراحی، ایجاد محیطی امن، جذاب و پایدار و کاهش وابستگی به خودروهای شخصی، از جمله اهداف کلیدی این اثر است.

در این کتاب، علاوه بر بررسی نظریه‌ها و مفاهیم پایه‌ای، نمونه‌های موفق داخلی و بین‌المللی شهرهای پیاده‌محور معرفی شده و چالش‌ها و راهکارهای اجرایی آن‌ها تحلیل شده است. همچنین، نقش سیاست‌گذاری، طراحی فضاهای عمومی، زیرساخت‌های پیاده‌رو، و تأثیرات اجتماعی و زیست‌محیطی این رویکرد به تفصیل مورد بحث قرار گرفته است.

نویسنده با بهره‌گیری از مطالعات میدانی، منابع علمی معتبر و تجربیات حرفه‌ای، تلاش کرده است تا این اثر را به منبعی مفید برای دانشجویان، برنامه‌ریزان شهری، معماران، مدیران شهری و همه علاقه‌مندان به توسعه پایدار و کیفیت زندگی شهری تبدیل کند.

امید است این کتاب بتواند گامی مؤثر در جهت ارتقای دانش و آگاهی نسبت به اهمیت شهرهای پیاده‌محور باشد و الهام‌بخش تغییرات مثبت در فضای شهری کشور ما و جهان باشد.

پیشگفتار کتاب

شهرها، به عنوان مهم‌ترین زیست‌بوم‌های انسانی، همواره بازتاب‌دهنده ارزش‌ها، نیازها و سبک زندگی جوامع خود بوده‌اند. در دهه‌های اخیر، رشد سریع جمعیت شهری و توسعه فناوری‌های حمل‌ونقل، تغییرات بنیادینی در ساختار و عملکرد شهرها ایجاد کرده است. این تغییرات اگرچه مزایایی به همراه داشته‌اند، اما مشکلاتی چون آلودگی هوا، ترافیک سنگین، کاهش کیفیت فضاهای عمومی و افت سلامت جسمی و روانی شهروندان را نیز به دنبال داشته‌اند. در این میان، بازگشت به اصول شهرسازی انسان‌محور و توجه ویژه به حرکت پیاده، به عنوان یکی از راهکارهای کلیدی برای بهبود کیفیت زندگی شهری مطرح شده است. شهر پیاده‌محور، مفهومی است که نه تنها به طراحی فضاهای شهری برای تسهیل حرکت عابران پیاده می‌پردازد، بلکه به ایجاد محیطی پایدار، امن، جذاب و متنوع برای زندگی روزمره تأکید دارد.

این کتاب حاصل سال‌ها مطالعه، پژوهش و تجربه عملی در حوزه طراحی و برنامه‌ریزی شهری است و تلاش دارد تا با نگاهی جامع و چندجانبه، اصول، چالش‌ها و راهکارهای شهر پیاده‌محور را به خوانندگان ارائه دهد. امیدوارم این اثر بتواند به عنوان منبعی معتبر و کاربردی، دانشجویان، متخصصان و علاقه‌مندان به توسعه شهری پایدار را در مسیر خلق شهرهایی بهتر و انسانی‌تر یاری رساند.

از تمامی کسانی که در تهیه و تدوین این کتاب همکاری کرده‌اند و همچنین خوانندگان گرامی که با مطالعه این اثر به ارتقای کیفیت زندگی شهری کمک می‌کنند، صمیمانه سپاسگزارم.

تقدیم‌نامه

این کتاب را به پیشگاه حضرت ولی عصر، امام زمان (عج)،
که همواره چراغ راه هدایت و عدالت در زندگی ماست، تقدیم می‌کنم.
همچنین به پدر و مادر عزیزم و همسر عزیزم که با محبت و حمایت بی‌دریغ‌شان
همیشه پشتوانه من بوده‌اند.
و به دو نور چشمم، فاطمه و نرگس جانم،
که انگیزه اصلی من برای تلاش و امید به آینده بهتر هستند.
به همه کسانی که با عشق و تلاش خود،
شهرهای ما را به مکان‌هایی بهتر برای زندگی تبدیل می‌کنند؛
از برنامه‌ریزان شهری و معماران گرفته
تا شهروندانی که هر روز با قدم‌های پیاده خود،
فرهنگ زندگی شهری پایدار را می‌سازند.
باشد که این اثر الهام‌بخش حرکت به سوی شهرهایی انسان‌محور، زیبا و پایدار باشد.

شماره صفحه

فهرست کتاب

فصل ۱: مقدمه‌ای بر شهر پیاده‌محور

- تعریف و مفهوم شهر پیاده‌محور ۹
- اهمیت حرکت پیاده در شهرهای معاصر ۱۴
- تاریخچه و روند تحول شهرسازی پیاده‌مدار ۱۵
- اهداف و ضرورت‌های توسعه شهرهای پیاده‌محور ۲۵
- بخش‌های تخصصی تر طراحی شهری در شهر پیاده محور ۲۶
- نمونه تصویری ۲۶

فصل ۲: اصول و مبانی طراحی شهری پیاده‌محور

- مقدمه بررسی اصول طراحی شهری ۳۷
- معیارها و اصول ۳۹
- اصول شهر پیاده مدار ۵۰
- ویژگی‌های طراحی شهر پیاده مدار ۵۳
- نکات تکمیلی ۶۳

فصل ۳: تأثیرات اجتماعی و زیست‌محیطی شهر پیاده‌محور

- مزایای شهر پیاده مدار ۷۰
- تأثیرات پیاده روی بر سلامت جسمی و روانی ۷۵
- تأثیرات پیاده روی بر پایداری محیط زیست شهری ۷۵
- تأثیرات اجتماعی و فرهنگی پیاده روی ۷۶
- نمودارها و آمارهای کلیدی ۷۶
- سیاست‌ها و برنامه‌های تشویقی پیاده روی ۷۷
- نمونه‌های موفق برنامه تشویقی ۷۷

فصل ۴: چالش‌ها و موانع توسعه شهر پیاده‌محور

- مقدمه شناسایی موانع ۷۹
- چالش‌های فرهنگی و اجتماعی ۸۰
- چالش‌های اقتصادی و مدیریتی ۸۰
- چالش‌های کالبدی و زیرساختی ۸۱
- چالش‌های زیست محیطی و ایمنی ۸۱
- چالش‌های ترافیکی و حمل و نقلی ۸۲
- راهکارها و سیاست‌های مقابله با چالش‌ها ۸۲

- نمونه های شکست و موفقیت ۸۵

فصل ۵: راهکارها و سیاست‌های اجرایی توسعه شهر پیاده محور

- انواع سیاست‌های تشویقی و حمایتی ۸۷
- راهکارهای فرهنگی و اجتماعی ۸۹
- راهکارهای اقتصادی و مدیریتی ۹۰
- راهکارهای کالبدی و زیرساختی ۹۰
- راهکارهای زیست محیطی و ایمنی ۹۲
- سیاست ها و برنامه های تشویقی ۹۲

فصل ۶: نمونه‌های موفق شهرهای پیاده‌محور در جهان

- بررسی نمونه‌های بین‌المللی ۹۵
- کپنهاگ، دانمارک ۹۶
- بارسلونا، اسپانیا ۹۸
- توکیو، ژاپن ۹۹
- ملبورن، استرالیا ۱۰۰
- پورتلند، ایالات متحده آمریکا ۱۰۱
- کوریتیا، برزیل ۱۰۲
- نیویورک، آمریکا ۱۰۵
- استانبول، ترکیه ۱۰۶
- مادرید، اسپانیا ۱۰۶
- بوردو، فرانسه ۱۰۷
- سیدنی، استرالیا ۱۰۸
- سایر شهرهای برجسته ۱۰۸

فصل ۷: چشم‌انداز آینده شهرهای پیاده‌محور

- مقدمه بررسی روندهای نوین در شهرسازی پایدار ۱۱۰
- فناوری های نوین و شهر هوشمند در خدمت شهر پیاده محور ۱۱۰
- شاخصهای کلیدی در توسعه مسیرهای پیاده مدار در شهرهای هوشمند
- چشم اندازهای نوین طراحی شهری پیاده محور ۱۱۱
- فرصت ها و چالش های پیش رو ۱۱۱
- نمونه های پیشرو در آینده نگاری شهرهای پیاده محور ۱۱۱

فصل ۸: نتیجه گیری و جمع بندی

- مقدمه جمع بندی ۱۱۳
- خلاصه دستاوردهای کلیدی ۱۱۳
- نمودارها ۱۱۴
- تصاویر پیشنهادی ۱۱۹
- توصیه های نهایی برای توسعه پیاده مداری پایدار ۱۲۶
- منابع و مراجع ۱۲۹

فصل اول : مقدمه‌ای بر شهر پیاده‌محور

۱,۱ تعریف و مفهوم شهر پیاده‌محور

تعریف شهر پیاده‌محور، بررسی اهمیت و ضرورت آن، مرور تاریخچه و اهداف.

نکات کلیدی:

- تعریف دقیق و جامع از شهر پیاده‌محور
- اهمیت پیاده‌روی برای سلامت، اقتصاد و محیط‌زیست
- مرور تاریخی تحولات شهرسازی با تأکید بر نقش پیاده
- تبیین اهداف کلان مانند کاهش آلودگی، افزایش تعاملات اجتماعی و بهبود کیفیت زندگی

شهر پیاده‌محور به شهری اطلاق می‌شود که در آن حرکت پیاده به عنوان اولویت اصلی در طراحی و برنامه‌ریزی شهری مدنظر قرار گرفته است. در چنین شهری، فضاهای عمومی و مسیرهای پیاده‌رو به گونه‌ای طراحی شده‌اند که عابران پیاده بتوانند به راحتی، ایمنی و با جذابیت بالا در محیط شهری حرکت کنند. این رویکرد برخلاف شهرهای خودرو محور است که در آن‌ها تسلط خودروهای شخصی بر فضاهای شهری غالب است و پیاده‌روی به حاشیه رانده شده است.

طراحی شهری پیاده‌محور بر مبنای «مقیاس انسانی» است؛ یعنی سرعت و مسیرهای حرکت انسان به جای خودرو، معیار اصلی طراحی فضاها و خیابان‌ها قرار می‌گیرد. این رویکرد باعث ایجاد محیطی امن، دلپذیر و قابل دسترس برای همه اقشار جامعه می‌شود. شهر پیاده‌محور (Walkable City) به شهری گفته می‌شود که در آن پیاده‌روی به عنوان یک شیوه اصلی جابجایی، ایمن، راحت، جذاب و در دسترس باشد. ویژگی‌های طراحی شهری که پیاده‌روی‌پذیری را ارتقا می‌دهند.

شهری است که در آن زیرساخت‌ها و فضاهای شهری به گونه‌ای طراحی شده‌اند که شهروندان بتوانند بخش عمده‌ای از نیازهای خود را با پیاده‌روی تأمین کنند. در این شهر، مسیرهای پیاده‌رو، پیاده‌راه‌ها و فضاهای عمومی با کیفیت، گسترده و ایمن برای عابران فراهم شده است. شهر نیازمند فضاهای عمومی استاندارد و تعریف شده است تا ارتقای کیفیت محیط شهری و زندگی شهروندان تضمین شود.

“جابجایی در شهر” از مسائل و دغدغه‌هایی است که ایجاد و ارتقای زیرساخت‌های آن همواره مورد توجه تصمیم‌گیران و برنامه‌ریزان شهر بوده است، شهروندان به عنوان رکن اصلی یک شهر این حق را دارند که برای تردد در فضاها و اماکن عمومی آسایش و آرامش داشته باشند و کارهای روزمره خود را بدون کمترین آسیب روحی و جسمی انجام دهند. برای جابجایی در شهر انواع مختلفی از وسایل حمل و نقل عمومی وجود دارد که تردد با آن‌ها تنها بخشی از سفر درون شهری یک شهروند را شامل می‌شود، هر فرد برای عبور و مرور و انجام فعالیت‌های حیاتی، معمولاً نیاز دارد زمانی را هم به پیاده روی اختصاص دهد.

این پیاده روی که معمولاً در پیاده روها یا پیاده راهها انجام می‌شود، می‌تواند به قصد گردش، خرید یا صرفاً عبور و رسیدن به مقصدی مشخص باشد. درست است که هر فرد بنا بر شرایطی که دارد تصمیم می‌گیرد چگونه در شهر تردد داشته باشد، اما ساختار کالبدی شهرها نیز نقش تعیین کننده و ترغیب کننده در این زمینه دارد.

خصوصیات یک شهر پیاده محور

شهری پیاده محور است که یک شهروند بتواند به صورت پیاده کل شهر را بدون هیچ مانعی بر سر راهش طی کند، در این راستا باید زیرساخت مخصوص حرکت پیاده داشته باشیم که در بسیاری قسمت‌ها ممکن است به صورت پیاده راه باشد. پیاده راه خیابانی است که تمامی مسیر آن به حرکت پیاده اختصاص دارد در حالی که پیاده رو فضایی در کنار مسیرهای عبور خودرو، دوچرخه، تراموا، اتوبوس و سایر مسیرها است، این مسیرها باید ویژگی‌های کالبدی و فیزیکی حداقلی را داشته باشد، بلکه توجه به اینکه دسترسی برای عابر پیاده در تمامی طول شهر باید به صورت مسیرهای مختص پیاده فراهم شود، لذا باید حداقل عرض پیاده برای اینکه دو نفر عابر پیاده در کنار یکدیگر شانه به شانه حرکت کنند یا یک چرخ فرد معلول بتواند به راحتی در آن تردد کند، طبق استانداردهای شهرسازی ۱,۲۰ تا ۱,۵ متر است.

۱,۵ متر عرض بدون در نظر داشتن مبلمان موجود مسیر است در پیاده راه‌های دنیا در صورت وجود مغازه و اماکن تجاری و اداری، یک متر به فضای مجاور ساختمان یا مکان تجاری و اداری اضافه می‌شود تا افرادی که قصد توقف یا بازدید از ویتترین مغازه را دارند به راحتی بتوانند از فضا استفاده کنند. شهرداری وجود فروشگاه‌ها و مکان‌های فروش مواد غذایی که مبلمانی در مجاور آن باشد را با هدف افزایش سرزندگی و نشاط شهری ضروری می‌داند، اما این در صورتی است که این کاربری‌ها در پیاده رو یا پیاده راهی چهار یا شش متری باشد در حالی که برخی مواقع نیم متر یا یک متر نیز برای فضای سبز و مبلمان شهری در نظر گرفته نمی‌شود. قرار نیست که ایستگاه اتوبوس، کیوسک تلفن و سایر مبلمان شهری در داخل مسیر باشد بلکه باید یک تا دو متر برای استقرار مبلمان شهری و فضای سبز در نظر گرفته شود و چنانچه مغازه‌داری بخواهد از پیاده رو استفاده کند، باید به عرض مسیر عابر پیاده اضافه شود. نه تنها داشتن عرض مناسب پیاده رو مهم است بلکه باید در تمامی طول مسیر، انقطاعی وجود نداشته باشد، پل عابر پیاده تنها برای بزرگراه‌ها و آزادراه‌هایی است که تردد عابر پیاده در آن ممنوع است، اما در سایر مکان‌ها، پیاده رو باید هم سطح زمین حرکت کند و در صورت نیاز لازم است سایر وسایل حمل و نقلی خودشان را با سرعت عابر پیاده تطبیق دهند در حالی که در شهرهای کشور برای افزایش سرعت خودروها، اولویت با عابر پیاده و مسیر حرکت او نیست. با توجه به اینکه تأمین امنیت و ایمنی شهروندان نیز در یک شهر پیاده محور باید در نظر گرفته شود، لذا در این راستا باید توجه ویژه‌ای به کف سازی، نورپردازی و مبلمان شهری مسیر حرکت عابر پیاده کرد، بخصوص در شهر دوستدار سالمندان و کودکان، وجود نیمکت در فواصلی معین لازم است تا افرادی که دچار ناتوانی جسمی هستند و نمی‌توانند مسیر را به صورت پیوسته طی کنند روی نیمکت‌ها استراحت کنند.

الف) کاربری‌های مختلط و شهرهای ۲۰ دقیقه‌ای

هر فردی در هر مکانی از شهر که زندگی و کار می‌کند، باید به فاصله ۲۰ دقیقه پیاده روی بتواند به تمامی کاربری‌های مورد نیاز از جمله نانوائی، بقالی، بانک و مدرسه دسترسی داشته باشد نظریه پردازان قدیم شهرسازی، این توصیف را برای تعریف یک محله به کار می‌بردند. محله مکانی است که با ۲۰ دقیقه پیاده روی بتوانید به تمامی کاربری‌های ضروری و اساسی زندگی دسترسی داشته باشید، توانایی انسان برای پیاده راه رفتن محدود است و طراحی محلات و خیابان‌ها باید به نحوی باشد تا فرد در عین حالی که می‌خواهد نیازهای اولیه خود را به صورت پیاده تأمین کند، مجبور نباشد ۱۰ کیلومتر راه را برای رسیدن به مقصد مورد نظر طی کند. این اصول در ساختار کالبدی شهرهای قدیمی و تاریخی رعایت می‌شده است، اما محلات جدید ساز شهر خودرو محور است و اصول پیاده محوری در توسعه این مکان‌ها در نظر گرفته نشده است.

ب) لزوم تعامل میان انسان، ماشین و محیط

مفهوم پیاده مداری با پیاده روسازی متفاوت است؛ پیاده مداری یک رویکرد انسانی است در حالی که متأسفانه سیستم طراحی شهری ما فاصله زیادی با رویکرد پیاده مداری دارد. شهرهایی که رویکرد پیاده مداری مطرح است، فضا به نحوی باید طراحی و تعدیل شده تا زمینه برای حضور بیشتر انسان فراهم شود، پیاده مداری به معنای حذف کامل خودرو و حضور صد در صد انسان در فضاهای شهری نیست بلکه نیاز است میان انسان، ماشین و محیط تعامل برقرار شود. رویکرد پیاده مداری باید بتواند محیط شهری را بیشتر از آنکه به سمت خودرو محوری سوق دهد به سمت انسان محوری حرکت داده و این مهم زمانی محقق می‌شود که به ارتقای سیستم‌های حمل و نقل عمومی و حمل و نقل سبز توجه شده و از بلندمرتبه سازی در بافت‌های قدیمی و ایجاد تراکم و فروش مجوزهای بی سروسامان تجاری در محیط‌های شلوغ جلوگیری شود. همچنین نیاز است در شهرهای پیاده مدار کاربری‌های ناسازگار به خصوص فضاهای بانکی و فضاهای اداری شلوغ در مکان‌هایی که بیشتر نیاز به خودرو است، جانمایی شود. رویکرد محله محوری در شهر پیاده مدار اهمیت زیادی دارد و چنانچه نیازهای شهروندان در محل سکونت خودشان تأمین شود، میزان استفاده از خودرو نیز کمتر خواهد بود و غلبه پیاده بر سواره به راحتی محقق می‌شود.

وجود یک مرکز آموزشی، یک پارک محلی یا یک بازارچه موجب می‌شود حجم استفاده از ماشین در محیط‌های شهری کاهش پیدا کند. این رویکرد می‌تواند به وسیله پیاده سازی پروژه‌های محرک توسعه در یک منطقه به سایر مناطق و نواحی شهر نیز گسترش پیدا کند اما این اقدام باید با آزمون و کسب تجربه همراه باشد به طور مثال به جای صرف هزینه‌های گزاف برای پیاده راه کردن یک محور می‌توان به صورت آزمایشی و در روزهای مشخصی شرایط را در محور مورد نظر برای حضور شهروندان فراهم کرد.

ج) پیاده مداری، رویکردی جامع است

با تأکید بر اینکه رویکردی جامع باید برای پیاده مداری در نظر گرفته شود، ممکن است یک محور در شهر پیاده راه یا پیاده رو نشود اما رویکرد پیاده مداری در طراحی فضاهای شهری مدنظر مدیریت شهری باشد. رویکرد پیاده مداری صرفاً پیاده راه یا پیاده رو کردن یک محور نیست بلکه باید کاهش آسیب‌های اجتماعی، اقتصادی و ترافیکی نیز در نظر گرفته شود و نیاز است یک پیوست فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی در سیاست‌های طراحی شهری مدنظر باشد.

فواید پیاده راه یا پیاده رو کردن یک محور بدون در نظر گرفتن ملاحظات لازم، نه تنها به کل بافت تعمیم پیدا نمی‌کند بلکه موجب ایجاد مشکلاتی برای ساکنان و کسبه بافت اطراف محور نیز می‌شود. فضاهایی که حضور انسان و ماشین در کنار یکدیگر ممکن می‌شود، سرزندگی بیشتر است بنابراین پیاده مداری به معنای حذف ماشین نیست بلکه به معنای تعدیل حضور ماشین و کاهش سرعت خودروها است اما حذف صد در صد ماشین از فضاهای شهری خرده فروشی و دست‌فروشی را گسترش می‌دهد و فضا را متروک و بی‌روح می‌کند. اعمال رویکرد پیاده مداری در شهر در بازه زمانی کوتاه ممکن نیست و نیاز است سیاست‌های کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدتی مدنظر مدیریت شهری باشد و بسترسازی فضاهای شهری به درستی انجام شود. ساکنان بافت باید از فرآیند پیاده مداری مطلع شده و در این فرآیند مشارکت داشته باشند؛ در نظر نگرفتن نظرات شهروندان طرح را با معضلاتی روبرو می‌کند. اعمال رویکردهای مهندسی و پروژه محور در فرآیند پیاده مداری شهر چندان کارآمد نیست زیرا پیاده مداری صرفاً یک پروژه نیست بلکه ویژگی‌هایی اجتماعی و فرهنگی است که باید به تمامی فضاها و بافت‌های شهری تعمیم پیدا کند. پیاده سازی رویکرد پیاده مداری، به خصوص در شهرهای کشور ما با اعمال دیدگاه نقطه‌ای ممکن نیست بلکه بافت شهری باید به صورت سیستمی مورد توجه باشد تا اهداف مورد نظر محقق شود.

د) مسائل اجتماعی و فرهنگی در طرح های پیاده راه سازی مدنظر باشد

جانمایی و وجود کاربری‌های مختلط از جمله کاربری‌های فرهنگی، اقتصادی، مذهبی و اجتماعی موجب شده تا حضور شهروندان در فضاهای شهری پر رنگ‌تر باشد و آنان استقبال بیشتری از طرح‌های پیاده راه سازی داشته باشند. کف‌سازی معابر، ارتقای کیفیت مبلمان شهری و ارتقای سیستم روشنایی شهر موجب حضور بیشتر شهروندان و افزایش سرزندگی فضاهای شهری می‌شود. فرهنگ جامعه شهری به شدت بر روی فضاهای شهری اثرگذار است و بسیار مهم است که در کنار شاخصه‌های کالبدی به مسائل فرهنگی و اجتماعی نیز توجه شود. توسعه بی‌رویه کالبد شهری، افزایش وسایل نقلیه و زوال محیط زیست، اثراتی زاینبار را بر ساختار شهر و در نتیجه سلامت جسمی و روانی شهروندان وارد کرده است. ورود خودرو به عرصه‌های حمل و نقل شهری، باعث نوعی تغییر در جایگاه عابر پیاده در خیابان شدن فضاهای شهری گشته و تغییرات کالبدی و ساختاری بسیاری را نیز پدید آورده است. از دیدگاه شهر سازی، طراحی شهرهای مدرن مبتنی بر اولویت خودرو است، در حالی که این نوع شهرسازی با از بین بردن پویایی زندگی و روابط گرم گذشته بین افراد جامعه، کیفیت زندگی را کم کرده است و جدایی افراد از مراکز تجمع‌های عمومی نیز باعث کم شدن تعاملات اجتماعی شده است. این در حالی است که پیاده روی در پیاده رو باعث ایجاد بسیاری از تعاملات مثبت بین شهرنشینان می‌شود. با استفاده از روزافزون از اتومبیل در شهرها و لزوم توسعه و گسترش حمل و نقل و دسترسی‌های شهری هر روز نیاز به معابر، بزرگراهها و مسیرهای سواره رو جدیدی احساس می‌شود تا راه برای خودروهای شخصی باز شود. تجاوز به حریم پیاده، تنها به دلیل افزایش روزافزون سطح سواره‌ها و افزایش آلودگی هوا و انواع آلودگی‌های صوتی و بصری نیست. آمار کشته و زخمی شدن تعداد زیاد عابرین پیاده نشان دهنده نتایج تسلط و اقتدار خودروی شخصی در فضاهای شهرهای ما می‌باشد. متأسفانه آمار کشته شدگان در کشور ما بر اثر غیرایمنی بودن پیاده‌روها بیش از چهار برابر متوفیان سالانه کشورهای اسکاندیاوی است. به این ترتیب شهر از مفهوم مدنی تهیه شده و به

مجموعه‌های از مسیرها و بناها که در کنار هم چیده شده‌اند تبدیل شده است. در صورتی که چهره شهر بیشتر از طریق گام برداشتن در فضای شهری احساس می‌شود.

ه) پیاده روی عامل اصلی سرزندگی و تپش و تکاپو در زندگی شهری است.

زمینه و ریشه ای مختلفی در کشور وجود دارند که باعث شده اند شهرهای موجود سرزندگی و نشاط را که از مهمترین کیفیات محیط های شهری است نداشته باشند. با وجود ملموس بودن تمامی عوارض ناشی از عدم توجه به این مهم و علیرغم نارضایتی عمومی از پیامدهای آن، ما شاهد سعی مسئولین و حرفه های مربوط به شهر و شهرسازی کشورمان برای آماده کردن بستر مناسب برای برون رفت از این شرایط نیستیم. (و) زمینه هایی که در طراحی شهرهای ایران وجود دارند و با وجود آنها سایر اقدامات اثرگذاری مطلوبی نخواهد داشت عبارتند از:

۱- تقدس واهی خودرو:

در شهرهای ما مسئولین، طراحان و بالاخص صاحبان خودروهای شخصی و رانندگان خودرو خود را بر عابرین ارجح می دانند و این موجب احساس غربی و پناهی و عدم امنیت عابرین می شود. این عابرین تنها شامل ساکنین نیستند، بلکه مسافرین و توریست ها را نیز شامل می شوند و به این ترتیب خودرو جایگاه عابرین را در طراحی شهرها به خود داده است.

۲- عدم فضای آسایش ایمن و فعال برای عابر پیاده:

زمانی که مسیر پیاده مشخه های آرام بودن و ایمن بودن را دارا نباشد، ناگزیر فعالیت از آن مسیر رخت برخواهد بست. در این میان اولین قشری که از حضور در شهر محروم می شوند گروه هایی ویژه یعنی سالمندان، معلولین، کودکان و افراد بزرگسال همراه کودکان می باشند، در حالی که این قشر درصد زیادی از استفاده کنندگان از فضای شهری را تشکیل می دهد، به دلیل در نظر نگرفتن امنیت روحی، روانی و جانی عابرین در طراحی ها از این نقطه نظر نیز دچار مشکل اساسی هستیم.

۳- عدم اهمیت پیاده و پیاده روی شهرها:

پیاده روی ابزاری برای فعالیت جمعی است، به خصوص در ارتباط با اقتصاد شهری، کیفیت محیطی و سلامت اجتماعی. ایجاد مراکز مختص عابرین پیاده می تواند دوام زندگی و جنب و جوش و در نتیجه پایداری مراکز شهری را تضمین کند که متأسفانه به این مهم توجهی نشده است.

۴- دسترسی پذیری در طراحی شهری

یکی از چالش های اساسی شهرهای معاصر است که نقش مهمی در تحقق عدالت اجتماعی و کیفیت زندگی ایفا می کند. بررسی و مقایسه راهبردهای شهرهای موفق در ایجاد فضاهای شهری همه شمول و دسترسی پذیر برای همه افراد، به ویژه افراد دارای معلولیت است. انتخاب شهرهای کپنهاگ، بارسلونا، توکیو، ملبورن و پورتلند به دلیل تجربیات موفق آن ها در این حوزه صورت گرفته است. مقایسه تطبیقی این شهرها می تواند راهکارهای عملی و قابل اقتباس برای بهبود وضعیت دسترسی پذیری در سایر شهرها ارائه دهد.

مبانی نظری و مفاهیم دسترسی پذیری در طراحی شهری

الف) تعریف و ابعاد دسترسی پذیری

دسترسی پذیری به معنای طراحی فضاها و محیطهای شهری به گونه ای است که برای همه افراد، صرف نظر از توانایی های جسمی، حسی، ذهنی یا اجتماعی، قابل استفاده، قابل دستیابی و قابل فهم باشد. ابعاد اصلی دسترسی پذیری شامل موارد زیر است:

- **فیزیکی:** فراهم سازی زیرساخت هایی مانند پیاده روهای مناسب، رمپ ها و حمل و نقل عمومی قابل دسترس
- **حسی:** ارائه اطلاعات به شیوه های متنوع (دیداری، شنیداری و لمسی)
- **شناختی:** سهولت درک و استفاده از فضاها
- **اجتماعی:** ارتقای مشارکت و برابری اجتماعی

پیاده رو به عنوان فضایی عمومی باید در دسترس طیف گسترده ای از کاربران باشد. از جمله افراد با محدودیت های حرکتی. این به معنای طراحی فضاهایی است که به افراد روی ویلچیر، با عصا، زنان باردار، افراد سالمند، و سایر افراد با نیازهای حرکتی خاص خدمات بدهند. تهیه لیستی از کاربران بالقوه و محدودیت های حرکتی آنها در طول فرآیند طراحی می تواند به تضمین محصول نهایی که نیاز تمام عابران پیاده را تأمین کند، کمک نماید.

ب) اصول کلیدی دسترسی پذیری

- برابری فرصت ها برای مشارکت
- استقلال در استفاده از فضاها
- امنیت و آسایش
- حفظ کرامت انسانی
- فراگیری و انعطاف پذیری
- پایداری زیست محیطی

۱,۲ اهمیت حرکت پیاده در شهرهای معاصر

حرکت پیاده نه تنها به عنوان یک وسیله حمل و نقل بلکه به عنوان بخش جدایی ناپذیر از کیفیت زندگی شهری شناخته می شود. پیاده روی باعث افزایش سلامت جسمی و روانی، کاهش آلودگی هوا، تقویت تعاملات اجتماعی و ارتقای امنیت شهری می شود. در شهرهای پیاده محور، افراد فرصت بیشتری برای ارتباط با یکدیگر و تجربه محیط شهری دارند که این امر به ارتقای حس تعلق و کیفیت زندگی کمک می کند. پیاده روی نه تنها وسیله ای برای جابجایی بلکه عنصری کلیدی در ارتقای کیفیت زندگی شهری است. مطالعات نشان می دهد که شهرهای پیاده محور:

- تا ۶۶ درصد کاهش آلاینده های خودروها را تجربه کرده اند (مثلاً شهر پونته ویدا در اسپانیا)
- سلامت جسمی و روانی شهروندان با افزایش پیاده روی بهبود می یابد.
- تعاملات اجتماعی و حس تعلق به جامعه افزایش می یابد.

- آمار تصادفات و مرگ و میر ناشی از آن به شدت کاهش می‌یابد (شهر پونته‌بدر را کاهش مرگ و میر ناشی از تصادف را از ۶۹ مورد به صفر رسانده است)
- کاهش ترافیک و افزایش کیفیت محیط زیست شهری را به دنبال دارد.

۱.۳ تاریخچه و روند تحول شهرسازی پیاده‌مدار

از دوران باستان تا اوایل قرن بیستم، شهرها عمدتاً بر اساس نیازهای عابران پیاده شکل گرفته بودند. خیابان‌ها و فضاهای عمومی به گونه‌ای طراحی می‌شدند که پیاده‌روی آسان و جذاب باشد. اما با ظهور خودرو و توسعه شهرهای مدرن، تمرکز به سمت تسهیل حرکت خودروها تغییر کرد و فضاهای پیاده به تدریج کاهش یافت. در سال‌های اخیر، با افزایش مشکلات زیست‌محیطی و اجتماعی، بازگشت به اصول شهر پیاده‌محور به عنوان راهکاری پایدار و انسانی مورد توجه قرار گرفته است.

در گذشته‌های دور، شهرها به طور طبیعی بر اساس نیازهای عابران پیاده شکل گرفته بودند. خیابان‌ها، میدان‌ها و فضاهای عمومی به گونه‌ای طراحی می‌شدند که پیاده‌روی آسان و جذاب باشد. اما با ظهور خودرو در قرن بیستم، اولویت‌ها تغییر کرد و تسلط خودروها بر شهرها افزایش یافت؛ به طوری که در بسیاری از شهرهای بزرگ، فضاهای پیاده‌رو کاهش یافته و کیفیت زندگی شهری تحت تأثیر قرار گرفت.

از اواخر قرن بیستم و اوایل قرن بیست و یکم، با افزایش مشکلات زیست‌محیطی و اجتماعی، بازگشت به اصول شهر پیاده‌محور به عنوان راهکاری پایدار مطرح شد. نمونه‌های موفق مانند:

- شهر پونته‌بدر در اسپانیا که از سال ۱۹۹۹ با حذف خودروها از مرکز شهر و ایجاد پیاده‌راه‌های گسترده، تردد خودروها را تا ۹۲ درصد کاهش داده و فروش فروشگاه‌ها را افزایش داده است
- پیاده‌راه‌سازی یکی اقدامات شهری است که فضای گسترده‌ای از شهر را به نفع عابران پیاده بازسازی می‌کند تا با تسهیل پیاده‌روی، سبک زندگی سالم را ترویج کند و از مزایای زیست‌محیطی و اقتصادی آن بهره‌برد. پونته‌بدرای اسپانیا توانسته با اعمال تغییرات چشمگیر خود را به عنوان پیاده‌روترین شهر جهان معرفی کند. ۲۵ سال پیش، شهر پونته‌بدر در اسپانیا با حذف اتومبیل‌ها و بازپس‌گیری خیابان‌ها و میادین خود برای ساکنانش، انقلابی آغاز کرد که مردم را در اولویت برنامه‌های شهری قرار می‌داد. در حال حاضر پس از گذشت ربع قرن این طرح به بار نشسته و شاخص‌های اجتماعی، بهداشتی، زیست‌محیطی و پایداری در این شهر بهبود پیدا کرده است، یک مدل شهری که در مقیاس جهانی به رسمیت شناخته می‌شود.



شهر پونته‌بدرا در اسپانیا شهر بدون خودرو

روند بازپس گیری شهر به نفع عابر پیاده

برای درک دگرگونی انجام شده در پونته‌بدرا باید آغاز طرح را از سال ۱۹۹۹ بررسی کرد. این شهر مرکز استان گالیسی با جمعیت نزدیک به ۸۵ هزار نفر بود و تصمیم جسورانه‌ای گرفت تا با حذف خودروها از خیابان‌ها، اثرات زیست‌محیطی ترافیک شهری را کاهش دهد و شهر را برای عابران پیاده قابل سکونت‌تر و انسان‌محورتر کند.

نخستین گام، پیاده‌راه‌سازی کل مرکز شهر و حذف ۵۰۰ جای پارک بود و به تدریج سایر زیرساخت‌های شهری با این تغییر تطبیق داده شد؛ پیاده‌روها گسترده شدند، فضاهای مشترک برای شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل ایجاد شد، چراغ‌های راهنمایی حذف شدند و خیابان‌ها در دسترس عابران پیاده قرار گرفت. علاوه بر این، در خیابان‌هایی که تردد خودرو مجاز بود، حداکثر سرعت به ۳۰ کیلومتر در ساعت و حتی ۱۰ کیلومتر در ساعت محدود شد.



شهر پونته‌بدرا در اسپانیا شهر بدون خودرو

در حال حاضر ترافیک موتوری از طریق تکنیک‌های طراحی همچون باریک کردن جاده‌ها، ساخت میدان‌های فشرده و ایجاد موانع فیزیکی کنترل می‌شود، در مجموع، ۱,۳ میلیون مترمربع از پونته‌بدرا گذرگاه ویژه عابر پیاده شده است و تردد در مرکز شهر به‌طور چشمگیری از ۸۰ هزار وسیله نقلیه در سال ۱۹۹۹ به تنها هفت هزار وسیله کاهش پیدا کرده است. خودروها می‌توانند در پارکینگ‌های رایگانی پارک کنند که فقط ۱۵ دقیقه پیاده از مرکز شهر فاصله دارند و اگر دسترسی به مرکز شهر با خودروی شخصی ضروری باشد، برای مثال برای سوار کردن افراد کم‌تحرک یا بارگیری و تخلیه بار، مدت پارک به ۱۵ تا ۳۰ دقیقه محدود می‌شود.



شهر پونته‌بدرا در اسپانیا شهر بدون خودرو

نتایج استراتژی شهری پونته‌بدرا

تردد وسایل نقلیه موتوری در این شهر نسبت به سال ۱۹۹۹ بسیار کمتر است و گزارش‌ها حکایت از کاهش ۹۲ درصدی در مرکز تاریخی و تجاری شهر، کاهش ۷۷ درصدی در حلقه داخلی شهر و کاهش ۵۳ درصدی در کل شهر دارد. تجارت محلی نیز از این استراتژی سود برده است و فروش فروشگاه‌ها افزایش قابل توجهی داشته است.



شهر پونته‌بدرا در اسپانیا شهر بدون خودرو

یکی از محبوب‌ترین طرح‌های شهرداری، راه‌اندازی یک اپلیکیشن مبتنی بر مکان‌یابی است که ساکنان را تشویق می‌کند در مسیرهای پیاده‌روی شهر قدم بزنند و مزایای پیاده‌روی را تجربه کنند. این اپلیکیشن مسافت‌ها و زمان‌های تخمینی پیاده‌روی بین مبدأ و نقاط اصلی شهر را که بر اساس میانگین سرعت پنج کیلومتر در ساعت محاسبه می‌شود، در اختیار کاربران قرار می‌دهد. به این ترتیب دو سفر از هر سه سفر در شهر در حل حاضر با پیاده‌روی انجام می‌شود. این شهر کاهش ۶۶ درصدی آلاینده‌گی خودروها را تجربه می‌کند، مصرف سوخت ۶۷ درصد پایین آمده و تعداد مرگ‌ومیر ناشی از تصادف از ۶۹ مورد ثبت‌شده در سال ۱۹۹۸ به صفر در دهه گذشته کاهش پیدا کرده است. در سال ۲۰۱۴، سازمان ملل متحد پونته‌بدرا را به‌دلیل تعهد به شهرسازی در دسترس، اجتماعی و پایدار به‌عنوان راحت‌ترین شهر اروپا برای زندگی معرفی کرد و از مرکز طراحی فعال این شهر برای طراحی شهری مردم‌محور و ترویج عادت‌های سبک زندگی سالم تجلیل کرد. نمونه‌های دیگری از پیاده‌راه‌سازی شهری در سراسر جهان وجود دارد که برترین آن‌ها در ادامه معرفی می‌شود.



شهر پونته‌بدرا در اسپانیا شهر بدون خودرو

- کپنهاگ در دانمارک که خیابان اصلی «استروگت» را به پیاده‌راه تبدیل کرده و پیاده‌محوری را طی ۴۰ سال به شش برابر افزایش داده است



خیابان اصلی «استروگت» کپنهاگ، دانمارک

- استانبول، لندن، آمستردام و ژنو که با توسعه شبکه‌های پیاده‌رو و دوچرخه‌سواری، کیفیت هوای خود را بهبود بخشیده‌اند و ایمنی عابران را افزایش داده‌اند دوچرخه در آمستردام بیش از انسان‌ها به چشم می‌آید و به عنوان وجه تمایز این شهر نسبت به شهرهای دیگر اروپاست. آمستردام پراز این وسیله حمل و نقل دو چرخ است. درحقیقت، بیش از ۴۰۰ کیلومتر مسیر برای دوچرخه سواری در مرکز شهر، حاشیه و اطراف آمستردام کشیده شده است تا دوچرخه سوار به سرعت بتوانند در شهر بگردند و به هر جایی که تمایل دارند، بروند.



دوچرخه در آمستردام، هلند



به طور کلی دوچرخه در هر جایی دیگر جز هلند وسیله ی برای تفریح محسوب می شود. هلندی ها بیش از یک قرن ست که دوچرخه سواری می کنند و به طور بی سابقه ای توانسته اند، مهارت های ایمنی جاده ای مرتبط با دوچرخه ها را در خارج از کشور توسعه دهند. این پدیده در سطح کشور به علت شرایط جغرافیایی هلند است زیرا اکثر شهرها در این کشور مسطح می باشند و می تواند به طور خاص با دوچرخه تطبیق پیدا کند.



دوچرخه در آمستردام، هلند

آمستردام همیشه رو به جلو حرکت کرده است، در میانه قرن بیستم موتورسیکلت تهدید بزرگی برای زیرساخت ها شهری شد ولی پایتخت هلند به یک مکان ویژه برای میهمان نوازی از دوچرخه تبدیل شد. به مانند بسیاری از شهرهای اروپا، آمستردام نیز در حال مدرنیته شده است و برنامه ریزان شهری به طور کلی احساس می کردند که ماشین باید اولویت بیشتری نسبت به دوچرخه داشته باشد تا منجر به گسترش جاده ها شود. طبق این تصمیم آمستردام شروع به گسترش قوانین ممنوعیت دوچرخ سواری و ترغیب مردم به استفاده از ماشین و دیگر وسایل حمل و نقل موتوری کرد. البته این تصمیم منجر به اعتراضات گسترده و شدید در سراسر آمستردام شد. تظاهرکنندگان ادعا داشتند که وسایل حمل و نقل موتوری دارای خطرات ویژه است و حضور آنها به طور منظم باعث حوادث مرگبار می گردد. در نهایت، قانونگذاران هلندی به منظور ایجاد شهری امن از برنامه های عمده و اصلی خود کنار کشید و با مردم کنار آمدند.

چرا دوچرخه ؟

در دهه ۱۹۷۰ سیاستمداران هلندی عملاً شهروندان را به جای رانندگی به دوچرخه سواری دعوت می کردند زیرا به علت یک تحریم تجاری قیمت نفت چهار برابر شده بود. مسئولین شهری در این دوره به سرعت شروع به آزمایش این طرح کردند و مسیرهای دوچرخه سواری به زیرساخت های شهری اضافه شد. همچنین در این دوره به برنامه ریزان شهری اجازه دادند اطلاعات و داده های مورد نیاز خود را جمع آوری کنند و طبق این اطلاعات برنامه های موثرتری طرح ریزی کنند.



دوچرخه در آمستردام، هلند

تا دهه ۱۹۹۰، دوچرخه سواری نسبت به رانندگی در آمستردام پیشی گرفت و شهر با توجه به نیازهای دوچرخه سواران به پیشرفت و توسعه ی خود ادامه داد. امروزه ۳۸ درصد از تمام سفرهای آمستردام توسط دوچرخه انجام می شود و شبکه دوچرخه سواری هنوز هم در حال گسترش است.

اسلو، نروژ

اسلو برای حذف اتومبیل‌ها از خیابان‌ها از استراتژی متفاوت با پونته‌درا استفاده کرده است و به‌جای ممنوعیت کامل خودروها، تمام فضاهای پارک را از مرکز شهر حذف کرده است تا از استفاده از وسایل نقلیه شخصی در این منطقه از شهر جلوگیری کند.

بیش از ۷۰۰ جای پارک در منطقه مرکزی اسلو با مسیرهای دوچرخه‌سواری، فضاهای سبز و مکان‌های استراحت جایگزین شده است و در کنار این استراتژی، پیشرفت‌های قابل‌توجهی را در سیستم حمل‌ونقل عمومی خود اعمال کرده است که نتیجه آن پاک شدن بخش گسترده‌ای از پایتخت نروژ از وسایل نقلیه شخصی است.



بیرمنگام، بریتانیا

بیرمنگام از زمان پیوستن به اعلامیه اضطراری آب‌وهوا در سال ۲۰۱۹ در کنار سایر شهرهای جهانی، برنامه‌هایی را برای محدود کردن دسترسی خودروها به مرکز شهری خود اجرا کرده است. یکی از جنبه‌های کلیدی برنامه بیرمنگام تشویق شرکت‌های تجاری و اداری به حذف پارکینگ خودروهایشان است تا شورای شهر هزاران مسکن به‌جای آن‌ها بنا کند. پیاده‌راه‌سازی بخش‌های مختلف دو خیابان شهر از ابتدای ۲۰۲۴ آغاز شد و قرار است تا پایان سال ۲۰۲۴ تکمیل شود.



گنت، بلژیک

شهر گنت سال ۱۹۹۶ طرح تبدیل ۲۵ هکتار از مرکز شهر را به منطقه‌ای عاری از خودرو راه‌اندازی کرد و در این طرح به مسائل زیست‌محیطی از جمله تراکم شدید ترافیک، ایمنی دوچرخه‌سواران و عابران پیاده و کیفیت هوا پرداخت. کسانی که به تردد روزانه در شهر نیاز دارند، با پارک کردن خودروی خود خارج از مرکز شهر، می‌توانند از خدمات سرویس رفت‌وبرگشت رایگان در محوطه پارکینگ استفاده کنند.



سانفرانسیسکو، ایالات متحده آمریکا

برای نخستین بار در ۱۲۰ سال گذشته، سانفرانسیسکو استفاده از وسایل نقلیه شخصی را در بخش شرقی از خیابان‌های مرکزی شهر ممنوع کرده است. این حرکت بخشی از استراتژی شهر برای افزایش ایمنی عمومی و تغییر حیاتی‌ترین شریان ترافیکی شهر است. این پروژه با بودجه ۶۰۰ میلیون دلاری، وعده حذف

خودروها و ایجاد یک بلوار آینده‌نگر را می‌دهد که دارای مسیرهای دوچرخه و اسکوتر در ارتفاع بالاتر از سطح شهر، فرای مسیرهای اختصاصی اتوبوس‌ها، ترامواها و عابران پیاده خواهد بود.



۱,۴ اهداف و ضرورت‌های توسعه شهرهای پیاده‌محور

توسعه شهرهای پیاده‌محور اهداف متعددی دارد:

- کاهش آلودگی هوا و ترافیک: کاهش استفاده از خودروهای شخصی باعث کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای و آلودگی صوتی می‌شود. برای مثال، پونته‌درا کاهش ۶۶ درصدی آلودگی خودروها را تجربه کرده است.^۱
- بهبود سلامت جسمی و روانی: تشویق به پیاده‌روی موجب افزایش فعالیت بدنی و کاهش بیماری‌های مرتبط با کم‌ تحرکی می‌شود.
- افزایش تعاملات اجتماعی: فضاهای پیاده‌رو و میدان‌ها محل تجمع و تعاملات اجتماعی هستند که حس تعلق به جامعه را تقویت می‌کنند.
- ارتقای کیفیت فضاهای عمومی: طراحی فضاهای جذاب، امن و دسترس‌پذیر باعث افزایش رضایت شهروندان می‌شود.
- ایجاد عدالت فضایی: دسترسی برابر به امکانات شهری برای همه اقشار، از جمله کودکان، سالمندان و معلولان.

۱,۵ بخش‌های تخصصی تر طراحی شهری در شهر پیاده‌محور

- مقیاس انسانی: طراحی فضاها بر اساس سرعت متوسط پیاده‌روی (حدود ۵ کیلومتر در ساعت) انجام می‌شود تا مسیرها و فضاها برای عابران بهینه باشد.^۱
- پیاده‌راه‌سازی و حذف خودرو: ایجاد پیاده‌راه‌های گسترده و حذف یا محدودسازی تردد خودرو در مرکز شهر، مانند اقدام پونته‌درا که ۱,۳ میلیون مترمربع گذرگاه ویژه عابر پیاده ایجاد کرده است
- آرام‌سازی ترافیک: استفاده از تکنیک‌هایی مانند باریک کردن خیابان‌ها، ایجاد میدان‌های فشرده و موانع فیزیکی برای کاهش سرعت و حجم ترافیک موتوری
- طراحی فضاهاى مشترک: ایجاد فضاهایی که امکان استفاده همزمان پیاده‌رو، دوچرخه‌سواری و حمل‌ونقل عمومی را فراهم می‌کند.
- مبلمان شهری و نورپردازی: استفاده از نیمکت‌ها، سایه‌بان‌ها، نورپردازی مناسب و علائم راهنمایی برای افزایش ایمنی و آسایش عابران.
- دسترسی‌پذیری برای همه: طراحی مسیرها و فضاها به گونه‌ای که افراد کم‌توان، سالمندان و کودکان نیز بتوانند به راحتی از آن‌ها استفاده کنند.

۱,۶ نمونه تصویری

- تصویر خیابان استروگت در کپنهاگ، پیاده‌راهی که به طول ۱,۱ کیلومتر کاملاً خودرو ممنوع است و محل تجمع مردم و فضاهای تجاری فعال است



هر روز خودروها بیشتر می‌شوند و خیابان‌ها و اتوبان‌ها برای تردد این خودروها عریض تر. گاهی هم تناسبی بین خودروها و خیابان‌ها نیست و در شهرهایی مثل تهران، خیابان‌ها جوابگوی این حجم خودرو نیستند. ضعف حمل و نقل عمومی، مردم را به سمت استفاده از خودروی شخصی ترغیب می‌کند و شهر زیر سلطه آهن و دود قرار می‌گیرد؛ سلطه‌ای که به قیمت سخت شدن روابط انسانی در شهری تمام می‌شود که آهن در آن محور است و انسان، به حاشیه رفته است.

مدیریت شهری در بسیاری از شهرهای بزرگ به سمت توسعه حمل و نقل عمومی و پیاده محوری به ویژه در مرکز شهر حرکت کرده است، اما در ایران، هنوز مدیران شهری، توسعه شهر را در افزایش پروژه های خودرومحور تصویر می کنند و انسان را در شهر نادیده می گیرند. سنگ فرش کردن چند خیابان نیز نه تنها برای محور قراردادن انسان موثر نیست، بلکه باعث افزایش ترافیک در آن محدوده ها شده است.

بوردو: در جنوب غربی فرانسه، شهری قرار دارد که از ۱۵ سال پیش تحول بزرگی در شهرسازی آن ایجاد شد تا به یک شهر مبتنی بر پیاده راه تبدیل شود. در مرکز شهر «بوردو» محلی برای پیاده روی وجود دارد که بافت تاریخی شهر در آن واقع شده.

شهرداری این شهر برای حفظ این بافت، تردد خودروی شخصی در بسیاری از بخش های مرکزی شهر را ممنوع کرده و تنها وسیله ای که حق دارد در این بافت حرکت کند، تراموا است. تمام مرکز شهر «بوردو» سنگ فرش شده است. کافه ها و رستوران ها صندلی هایشان را روی این سنگ فرش ها و در فضای باز شهری چیده اند تا شهروندان و گردشگران از نماهای زیبای تاریخی این شهر استفاده کنند.

کپنهاگ: این شهر یکی از شهرهای بزرگ پیاده محور دنیاست. در برنامه ای ۴۰ ساله «استروگت»، خیابان اصلی «کپنهاگ»، به یک محدوده کاملاً پیاده رو تبدیل شده، به طوری که پیاده محوری در این چهار دهه به شش برابر افزایش یافته است.

ژنو: یکی از شهرهای امن جهان برای عابران پیاده و دوچرخه سواران «ژنو» است، چرا که در این شهر توسعه پیاده راه ها و طراحی مسیرهای دوچرخه سواری در اولویت قرار دارد. شهروندان این شهر ترجیح می دهند پای پیاده یا با دوچرخه مسیرهای مورد نظر را طی کنند. همین موضوع در کنار گسترش شبکه حمل و نقل عمومی مانند تراموا و BRT و معاینه فنی دقیق و دائم خودروها باعث شده کیفیت هوا در سطح بسیار خوبی باشد.

آمستردام: پایتخت هلند از شهرهای پیاده محور جهان است؛ خیابان اصلی و چند خیابان دیگر «آمستردام» بدون تردد خودرو است و مردم بیشتر از دوچرخه یا تراموا استفاده می کنند.



استانبول: خیابان استقلال «استانبول» ترکیه در منطقه تاریخی بی اوغلو واقع شده و یک پیاده راه خوش طرح با حدود سه کیلومتر طول در آن واقع شده است که انواع بوتیک ها، فروشگاه های موسیقی، کتاب فروشی ها، گالری های هنری، سینماها، تئاترها، کتابخانه ها، کافه ها، کلوپ های شبانه و رستوران های فراوان، در آن وجود دارد. این خیابان مهم ترین نقش و جایگاه را در اتصال مرکز تاریخی شهر و بخش جدید آن دارد.

لندن: مجموعه ای از محله های جالب توجه در «لندن» وجود دارد که فرصت های زیادی برای پیاده روی های جذاب به ارمغان می آورد. این فرصت ها شامل پیاده راه جوبیلی، حلقه لندن و مسیر تامس است. منطقه رجنت که گاهی نادیده گرفته می شود، منطقه سلطنتی لندن و مکانی فوق العاده برای قدم زدن است، چرا که در امتداد سامانه کانال کشی داخلی لندن قرار دارد.



بوستون: در یکی از قدیمی ترین شهرهای ایالات متحده یکی از پیاده شهرهای بزرگ جهان ساخته شده است. مسیری آزاد به طول ۲,۵ مایل در شهر «بوستون» وجود دارد که از ۱۶ مکان تاریخی عبور می کند. همچنین در محله بیکن هیل در امتداد این مسیر آزاد مکان های مشخصی برای قدم زدن وجود دارد. در ایالات متحده آمریکا نیز با ظهور جنبش شهرگرایی جدید، توجه روزافزون به حضور پیاده ها در فضاهای شهری قابل لمس است؛ موضوعی که شهرهای «فلوریدا» و «سن دیه گو» در آن پیشگام بوده اند. حضور قارچ گونه خودروها در سطح شهر پس از انقلاب صنعتی مشکلات فراوانی از جمله ترافیک و آلودگی را در شهرها ایجاد کرد و ماشین بر انسان مقدم شد؛ با این حال دیری نگذشت که بسیاری از شهرهای دنیا از موضوع آگاه شدند و شهرسازی پیاده محور را جایگزین خودرومحوری کردند، موضوعی که در شهرهای ایران همچنان از آن غفلت می شود و اگر حرکتی در جهت آن وجود داشته باشد، ناقص و ناکارآمد است.

ویژگی های شهر پیاده محور چیست؟ چنین شهری چه مزیت هایی دارد؟

اصلی ترین موضوعیت موجود در یک شهر انسان است، به همین دلیل طراحی شهری باید براساس انسان باشد؛ اما متأسفانه در دوره مدرنیسم این خودرو بود که بر انسان غلبه کرد و طراحی های شهری را تحت تاثیر قرار داد. ضروری ترین ویژگی یک شهر این است که امکانات و ظرفیت های لازم برای حرکت پیاده در آن وجود داشته باشد. این موضوع در شهرهای امروز ما فراموش شده است.

تهران متعلق به انسان هاست؛ نه خودرو و پروژه های شهری

طراحی مبتنی بر انسان به این معنی است که سرعت قدم زدن و زمان قدم زدن، مبنای طراحی شهری باشد، نه سرعت اتومبیل. شاید بتوان گفت بالاترین نقش اجتماعی و فضای تعاملی بین افراد در شهرها به وسیله میدان و پیاده راه ایجاد می شود.



تهران، ازدحام خودروهای مزاحم



تهران ، هجوم موتورسیکلت ها به پیاده راه ها
امروزه، به فلکه هم میدان می گوییم، در حالی که میدان نقش اجتماعی و پیاده محوری دارد و
قرار نیست هر جایی را که اتومبیل دور می زند، میدان بنامیم.



بهارستان، تهران



میدان بهارستان یا میدان توپخانه اگر ویژگی های تعاملی داشته باشد، میدان هستند، وگرنه باید نام آنها را فلکه گذاشت. میدان صرفاً ویژگی ترافیکی ندارد.

در پیاده راه ما به حرکت پیاده در محیط، برتری می دهیم؛ این موضوع، فضای تعامل برای انسان ها ایجاد می کند؛ موضوعی که گم شده امروز شهرهای ماست. سیاست مسئولان شهری این است که با به زیر زمین بردن پیاده، سعی کرده اند به کاهش ترافیک کمک کنند، در حالی که این سیاست در دنیای امروز که خیابان ها را برای حرکت اتومبیل بسازیم، دیگر پذیرفته نیست.

پیاده راه باعث کاهش آلودگی هوا و محیط می شود. پیاده راه در جاهایی که بافت تاریخی دارند هم کاربردی است، چرا که این بافت ها به واسطه فضای ارزشمند معماری جذابیت های بصری دارند و افرادی که در حال قدم زدن هستند، می توانند از این فضا استفاده کنند. از طرفی در پیاده راه ایمنی تردد افزایش می یابد و این ایمنی برای همه اقشار و سنین است.

پیاده راه در سال ۱۸۵۰ میلادی وارد مفاهیم شهری شد. در پارک مرکزی نیویورک، فضای سبز گسترده ای وجود داشت که وسط آن آپارتمان ها و ساختمان های بلندی ساخته شده بود. در اقدامی زمین این پارک را برای حرکت پیاده، سنگ ریزی کردند. همچنین بعد از جنگ جهانی دوم، بسیاری از شهرهای اروپا تحت تاثیر جنگ تخریب شدند و خیابان ها کاربری خود را از دست دادند. این خیابان ها بسته شده بودند تا دوباره ساخته شوند؛ اما به صورت ناخواسته این پیاده راه ها شکل گرفت و رفته رفته متوجه شدند این فرهنگ مناسبی برای شهر است.

در تهران هم خیابان هایی مانند سپه سالار، از نخستین پیاده راه ها به حساب می آید؛ باغ سپهسالار نام یکی از باغ های قدیم تهران در دوره قاجار بوده است که در محدوده میدان بهارستان قرار دارد. در حال حاضر خیابان باغ سپهسالار (خیابان صف) از آن باقی مانده است. خیابان باغ سپهسالار مرکز فروش کیف و کفش در تهران است. خیابانی که هر نوع کفشی از زنانه تا اسپورت و کتانی و مردانه در آن بفروش میرسد.

در کنار کیف و کفش، این خیابان یکی از پاتوق های جذاب شهر تهران تبدیل شده است. این خیابان در سال ۱۳۸۵ به پیاده راه تبدیل شد.

باغ سپه سالار تهران در حوالی میدان بهارستان در بافت تاریخی تهران که قلب تهران است قرار دارد. نام کامل سپهسالار، میرزا حسین خان سپهسالار قزوینی است که وی صدراعظم ناصرالدین شاه بود. در سال ۸۵ خیابان سپهسالار عابر گذر شد یعنی شهرداری تهران آن را سنگ فرش کرد و تردد ماشین ها در این محل ممنوع شد. یک پیاده راه دل انگیز با کلی نیمکت برای استراحت، که به این نیمکت ها در اصطلاح شهرسازی فضای مکث گفته میشود، جایی که میتوانید لحظه ای در آن توقف کنید و از زیبایی های اطراف خود لذت ببرید.



فروشگاه های حاضر در این خیابان در پایان فصل فروش، حراج میزنند و شما میتوانید کیف و کفش محبوب خود را با قیمت خیلی مناسب و ارزان خریداری کنید. در تمام روزهای سال هنرمندانی در سطح خیابان سپهسالار هستند که با اجرای موسیقی و نمایش خریداران را سرگرم و شاد میکنند. جاذبه های دیدنی اطراف باغ سپهسالار به دلیل اینکه در منطقه تاریخی تهران قرار دارد به خیلی از مکان ها و بناهای تاریخی نزدیک است و شما عزیزان بعد از خرید خود میتوانید از آن ها بازدید کنید.



عمارت مسعودیه یکی از بناهای تاریخی که نزدیک سپهسالار قرار دارد، عمارت مسعودیه است که در ضلع جنوب غربی میدان بهارستان واقع شده است. این عمارت به دلیل معماری و رویدادهای تاریخی مهمی که در آن اتفاق افتاده است بسیار با اهمیت و با ارزش است. همه روزه گردشگران داخلی و خارجی زیادی از آن بازدید میکنند.

مدرسه سپهسالار قدیم مسجد، مدرسه سپهسالار یکی از مهمترین و بزرگترین آثار تاریخی دوره قاجار میباشد، که در کوچه مروی است و از سمت غرب به مدرسه خان مروی متصل است. این مجموعه در ابتدا مسجد، مدرسه میرزا محمدخان سپهسالار شهرت داشت، اما با ساخت مسجد میرزا حسین خان مشیرالدوله به عنوان مسجد سپهسالار، سپهسالار قدیم نامیده شد. این مجموعه در مقایسه با مساجد مدرسه ای دیگر در این دوره کمترین تغییرات و دگرگونی را داشته است، به همین دلیل میتوان آن را نمونه شاخص و اصیل معماری دوره قاجار در شهر تهران دانست. نقشه این مدرسه چهار ایوانی و دارای دو شبستان است، که هر کدام از شبستان ها برای مسجد و مدرسه استفاده میشود. مدرسه صحن زیبایی دارد و سر در آن به دو مناره کوتاه تزئین شده است. در داخل شبستان ۲۱ بیت با خط عبدالحسین زرین قلم در مدح ناصرالدین شاه و محمدخان سپهسالار دیده میشود. همچنین این مسجد دارای ستون های سنگی بلند و استواری است. نام مسجد، مدرسه سپهسالار بعد از انقلاب به نام شهید مطهری تغییر کرد. مدرسه دهخدا یکی دیگر از بناهای تاریخی حوالی سپهسالار است، گفته میشود این مکان قبل از آنکه مدرسه باشد اولین کارگاه ساخت دکمه در ایران بوده است. موزه استاد صبا، موزه نقاشی پشت شیشه، سر در باغ ملی، موزه ملک، موزه جواهرات، موزه ایران باستان، آبگینه و سفال همه و همه در نزدیکی باغ سپهسالار تهران واقع شده اند.

موضوع این است که اساس شکل گیری شهرهای ما خودرو محور است. در گرگان هم که نمونه برداری شده از تهران است، دقیقا فرهنگ خودرو محور حکم فرماست. همه شهرهای کشور در حال الگوبرداری از تهران هستند، همه فکر می کنند باید شبیه تهران باشند؛ برای مثال در گرگان که چند زیرگذر و روگذر احداث شده، مردم لذت می برند که گرگان شبیه تهران شده است، درحالی که این فرهنگ غلطی بود که در حال ترویج است.

البته در مقابل، ما نمونه هایی مثل رشت داریم که میدان مرکزی را به پیاده راه تبدیل کرده اند و می تواند الگوی خوبی باشد.



میدان شهرداری رشت

نمونه های ایجادشده در تهران هم شکست خورده اند و این به این موضوع بر می گردد که پیاده راه، مطالعات جامع را نداشته است و همین باعث شده مجبور شوند خیابان را به وضعیت قبل برگردانند؛ پروژه پیاده راه ۱۷ شهریور یکی از آنهاست. با اجرای این پروژه، یک باره دسترسی پیرامونی به ترانزیت حذف شد. وسیله شخصی محدود شد، در حالی که در اجرای پیاده راه تغییر باید پیوسته باشد. مکان یابی صحیح، فاکتور مهم دیگر است، نمی شود هر خیابان را بست و گفت که پیاده راه ساخته ایم. و دروهای امدادی باید اجازه ورود به محدوده را داشته باشند. وجود پارکینگ مجاور پیاده راه الزامی است. همچنین باید برنامه ای برای اصلاح ساختمان ها وجود داشته باشد، به این معنی که منظر آنها زیبا شود، نورپردازی لازم و امکانات رفاهی لازم ایجاد شود.

در خیابان ۱۷ شهریور خیلی از فاکتورها وجود نداشت. از طرفی، بحث امنیت پیاده راه که مهم ترین موضوع است، لحاظ نشده بود، بحث جذابیت بصری وجود نداشت و به زور این محور به پیاده راه تبدیل شده بود. فکری به حال بدنه تجاری ای که در آن محدوده است شاید با منطبق پیاده راه خیلی هم خوانی نداشت، این باعث شد پروژه شکست بخورد.

پروژه های شهری در این زمینه باید چگونه اجرا شوند؟

باید به این نکته توجه کرد که مناطق شهری متعلق به انسان هستند، نه خودرو و پروژه های شهری. امروز ما با پدیده ای مواجهیم که اتومبیل و پروژه های شهر سوار بر شهرها شده اند. پروژه دو طبقه کردن صدر و ساخت ساختمان های بلندمرتبه در منطقه ۲۲ تهران را می توان نمادهای حاکمیت اتومبیل و پروژه شهری بر تهران خواند.

مصادق بارزش هم در چهارراه و همچنین میدان ولی عصر (عج) تهران است که انسان به زیرزمین منتقل شده است، با این کار به پیاده دستور داده شده که بیرون را نبین و مزاحم ماشین نشو تا ماشین به راحتی عبور کند، در حالی که پیاده راه هدفش این است که راه را برای عابران پیاده باز کند.

تجربه ای که تهران در دو طبقه کردن صدر برای کاهش ترافیک داشته، مثال دیگری است که نشان می دهد پروژه های شهری خودرومدار است. ما هرچه دسترسی را برای خودروها بیشتر کنیم، خودرو بیشتری را به شهر فراخوانده ایم و حجم ترافیک را افزوده ایم. مسئله دیگر این است که ما با این کار فرهنگ سواره را ترویج می کنیم. البته اجرای پروژه های زیرگذر برای خودروها، پروژه های جایگزین برای طرح های خودرومحور است.

در شهر، پیاده روهای مختلفی وجود دارد؛ پیاده روی هدفمند، سرگردان، ادراکی و مفهومی از انواع آن است. در حال حاضر اگر پیاده راهی هم ساخته شود، بر پیاده روی هدفمند متمرکز است، به این معنی که پیاده از نقطه «الف» به نقطه «ب» حرکت کند و فضایی وجود ندارد که پیاده فضا را ادراک کند. سرزندگی از شهر رفته و کالبد وجود شهرها نشاط خود را از دست داده است. در این باره مطالعات روان شناسی وجود دارد، میزان خودکشی افزایش یافته؛ این موضوع در شهرهای ماشینی هم صدق می کند، در این شهرها میزان ارتباط ها خیلی کم رنگ شده است.

راه حل چیست؟

لازمه تغییر این وضعیت، تغییر فرهنگ ترافیکی و اجتماعی است. انسان ها باید فضایی را که باعث سرزندگی شهری می شود تجربه کنند. البته راهکارها باید ترکیبی باشد و برای مثال فقط حل ترافیک در نظر گرفته نشود. در کشور ما شهرسازی به عنوان تخصص دیده نمی شود و هر کسی خودش را شهرساز می داند، چه آن ورزشکاری که وارد شورای شهر شده است، چه مهندسان عمران و... شهر باید به متخصصان شهرسازی سپرده شود تا تمام موارد مثل پیاده، سواره، فضای سبز، توسعه حمل و نقل عمومی و... را در نظر بگیرند. اگر این اتفاق نیفتد و برداشت غلط از شهرسازی ادامه پیدا کند، وضعیت شهرهای تغییر نخواهد داشت.

- نقشه مرکز شهر پونتهبدرا قبل و بعد از پیاده‌راه‌سازی با نشان دادن کاهش چشمگیر تردد خودروها و افزایش فضاهای پیاده‌رو.^۱
- نمودار کاهش آلاینده‌گی و تصادفات در پونتهبدرا طی دو دهه گذشته.^۱

منابع و مراجع

- ۱داستان پیاده‌روترین شهر جهان، ایمن، ۲۰۲۴
- ۵با شهرهای پیاده محور جهان آشنا شوید، برترین‌ها، ۲۰۱۷
- ۶تحلیل اثرات ایجاد مسیر پیاده مدار در شهر هوشمند، مجله علمی
- ۷پیاده‌روترین شهر جهان کجاست؟ ایمن، ۲۰۲۳
- Gehl, Jan. *Cities for People*. Island Press, ۲۰۱۰.
- Speck, Jeff. *Walkable City*. Farrar, Straus and Giroux, ۲۰۱۲.