

راهبردهای طراحی و کنت—رل فضاهای

پیدا و شهر

عکس: شاهپاس

چکیده

فضاهای پیاده‌روی شهری، ساختارها، فضاها و مردمان شهر را به یکدیگر پیوند می‌دهد. کیفیت طراحی آن، پیاده‌روندگان را قادر می‌سازد تا به صورتی حقیقی با محیط شهری خود تعامل داشته باشند و آن را تجربه کنند. بر همین اساس، ضرورت نگاهی مجدد به این‌گونه فضاهای شهری به عنوان سالم‌ترین، اقتصادی‌ترین و پویاترین روش جابه‌جایی و حمل و نقل شهری مورد توجه کارشناسان و مدیران امور شهری قرار گرفته است. در این مقاله، با استفاده از روش مطالعه کتابخانه‌ای ضمن، بررسی توسعه تاریخی پیاده‌روها در فضاهای شهری، نقش محدوده‌های پیاده به عنوان پهنه‌های رایگان چند عملکردی که طیف گسترده‌ای از فعالیتها را، اعم از تفریحی، استراحتی، فرهنگی، هنری و تجاری را در شهرهای امروز در بر می‌گیرد، مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. نتایج این مطالعه نشان می‌دهد که راهبردهای رفتار در پیاده‌روها و راهبردهای بهبود کیفیت طراحی پیاده‌روها با در نظر گرفتن فضاهای قابل استفاده، یکی از بهترین گزینه‌ها در ارتقای وضعیت کالبدی شهرها محسوب می‌شود.

کلیدواژه‌ها: فضاهای پیاده‌رو، شهرها، راهبردهای طراحی، فضاهای باز، عملکردها.

مقدمه

امروزه فضاهای پیاده‌روی شهری یکی از مهم‌ترین فضاهای شهری و

عرصه‌های عمومی در شهرها هستند. **جین جیکوبز** پیاده‌روها را به عنوان فضای عمومی و اصلی شهر و نیز حیاتی‌ترین عضو آن برمی‌شمارد [جیکوبز، ۱۳۸۴: ۱۳]. پیاده‌روهای شهری مدت مدیدی است که به عنوان تریبون عمومی شهری مطرح شده‌اند. پیاده‌روها نیز همانند بسیاری از جنبه‌های زندگی شهری، دارای ساختار اجتماعی و فیزیکی خاص خود هستند. در کشورهای گوناگون، تلاشهای زیادی در سطوح متفاوت برنامه‌ریزی شهری برای تشویق و تسهیل حرکت در پیاده‌روها صورت می‌گیرد و حمایت‌های دولتی و شهرداریها در این زمینه سهم بسزایی دارند. آن‌چنان که بسیاری از شهرها به تدوین برنامه‌ها و چشم‌اندازهای توسعه شبکه‌های پیاده در مقیاسهای زمانی متفاوت و به ویژه با چشم‌انداز قرن بیست‌ویکم همت گماشته‌اند [Brain, 2008: 23].

در این مقاله، ضمن بررسی تجربیات جهانی در زمینه فضاهای پیاده‌رو شهری به اهمیت این فضاها و نقش و عملکرد آنها پرداخته شده و در نهایت راهبردهای طراحی و کنترل فضاهای پیاده شهری ارائه شده است.

توسعه تاریخی پیاده‌روها (تجربیات جهانی)

پیاده‌رو- بخشی از خیابان که برای جداسازی و حفاظت مردم از وسایل نقلیه در نظر گرفته شده است- تاریخ طولانی و منقطع دارد. پیاده‌روها در رم باستان موجود بودند، ولی بعدها وقتی که رم از سوی شمال تسخیر شد، ناپدید شدند. خیابانهای قرون وسطا در اروپا فضای جدا برای افراد پیاده نداشتند. مردم در میان اسبها، درشکه‌ها و کالسکه‌ها در خیابانها رفت‌وآمد می‌کردند.

دوره بیست و پنجم / شماره ۴ تابستان ۱۳۹۰

شماره آموزش جغرافیا





ری

دکتر اسماعیل نصیری، استادیار دانشگاه پیام‌نور مرکز قیدار

Email: esmael.nasiri@yahoo.com

این سهم به دو سوم افزایش یافت. البته مالکین اندکی به این قانون عمل می‌کردند [Rivilin, 2007: 83].

استاندارد خیابانها در دهه‌های ۱۹۳۰ تا ۱۹۵۰ قانونمند شد. در این سالها، روانی تردد وسایل نقلیه از اهداف اصلی طراحی خیابانها قلمداد می‌شد. گرچه این قضیه همه جا وجود نداشت، اما مشخصه‌های پیاده‌روها نیز جزو یکی از وجوه استانداردسازی خیابانها قرار گرفت. در برخی از شهرها- برای مثال در شهر "سلیم" در ایالت "اورگان"، (ایالات متحده آمریکا)- ساخت پیاده‌روها تا قبل از جنگ جهانی دوم اجباری بود، ولی پس از جنگ، طراحی جدید محلات مسکونی آنها را حذف کرد. در دهه ۱۹۹۰، مجدداً ساخت پیاده‌روها در این شهر اجباری شد [Rivilin, 2007: 23].

اهمیت پیاده‌روها و نقش عملکرد محدوده‌های پیاده در سلسله مراتب فضاهای شهری

پیاده‌روها، ساده‌ترین نوع جابه‌جایی بین مبدأ و مقصد را میسر می‌سازند. در واقع، پیاده‌روی گونه‌ای از حمل و نقل است که به صورت مستقل و غیروابسته به هیچ گونه ابزار یا وسیله‌ای خارجی امکان‌پذیر است. «حرکت پیاده، طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در محیط است و پیاده‌روی هنوز مهم‌ترین امکان برای مشاهده مکانها، انجام فعالیتها، احساس شور و تحرک زندگی، و کشف ارزشها و جاذبه‌های نهفته در محیط است» [کاشانی‌جو، ۱۳۸۵: ۴۴].

با توجه به اهمیت پیاده‌روها، تاکنون کنفرانس‌های متعددی به شرح زیر

پیاده‌روها در اروپا پس از آتش‌سوزی بزرگ لندن و به دنبال بازسازی خیابانها دوباره ظهور یافتند. ولی پیاده‌روسازی بیشتر در میانه قرن ۱۸ میلادی در شهرها، به ویژه در شهر **وست مینستر** در سال ۱۷۵۱ صورت گرفت [جوزف، ۱۳۸۷: ۳۰].

تا قرن ۱۹ میلادی، پیاده‌روها در پاریس و سایر شهرهای اروپایی عموماً احداث شده بودند. بولوارهای بزرگی که در پاریس، وین و بارسلون ساخته شده بودند، فضای پیاده‌روی مناسبی به منظور جمعیتی که برای سیر و سیاحت به خیابانها آمده بودند- برای قدم زدن، تماشای و با یکدیگر بودن- فراهم می‌آوردند. هنرمندان نقاش این پیاده‌روها را به تصویر کشیده و بدین ترتیب شهرسازی در قرن ۱۹ را در معرض دید عموم قرار داده‌اند.

از قرن نوزدهم، پیاده‌روها عناصر مهمی در زیربنای شهری بوده‌اند. برای مثال در شیکاگو، ساکنان شهر کارهایی چون ساخت پیاده‌رو، نصب چراغ‌گازی و ست‌گرفش بودن خیابانها را به عنوان توسعه‌های مهم شهر برمی‌شمردند. در دهه ۱۸۵۰، صدها کیلومتر پیاده‌رو و همچنین چندین کیلومتر خیابان سنگفرش شده، چندین پل جدید، چندین آب‌نما و یک سیستم فاضلات شهری در این شهر ساخته شد [Houglten, 2008: 28].

از قرن نوزدهم، برای پیاده‌روها بودجه‌های خاص در نظر گرفته شد و با درخواست مالکان زمینها، پیاده‌رو تأسیس می‌شد. مثلاً در سال ۱۸۸۳، قوانین شهری شیکاگو شامل قانونی بود که شهرداری را موظف می‌کرد، حداقل نیمی از مخارج پیاده‌رو را از مالکین زمینهای مجاور دریافت کند. در سال ۱۸۳۵،



در مورد آنها برگزار شده است:

- کنفرانس اول: لندن، انگلستان، فوریه سال ۲۰۰۰، با شعار: «پیش به سوی پیاده‌روی در قرن ۲۱».
- کنفرانس دوم: پرت، استرالیا، فوریه سال ۲۰۰۱، با شعار: «پیاده‌روی قرن بیست و یکم».
- کنفرانس سوم: سن سباستین، اسپانیا، می ۲۰۰۲، با شعار: «قدم به قدم به سمت شهرهای قابل زندگی».
- کنفرانس چهارم: پورتلند اورگان، آمریکا، می ۲۰۰۳، با شعار: «سلامتی، برابری و محیط‌زیست».
- کنفرانس پنجم: کینهاگ، دانمارک، ژوئن سال ۲۰۰۴، با شعار: «شهرهایی برای مردم».
- کنفرانس ششم: زوریخ، سوئیس، سپتامبر سال ۲۰۰۵، با شعار: «فرهنگ پیاده‌روی روزمره».
- کنفرانس هفتم: ملبورن، استرالیا، اکتبر ۲۰۰۸.

محدوده‌های پیاده، قسمتی از فضای شهری هستند که به دلیل دارا بودن برخی ظرفیتهای خاص، در تمام یا بخشی از ساعات شبانه‌روز، کاملاً بر روی حرکت سواره بسته می‌شوند و به طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص می‌یابند [Cratan, 2008: 81].

از همین رو، امروزه پیاده راهها و قلمروهای پیاده نه تنها جزو مهم‌ترین فضاهای عمومی شهری محسوب می‌شوند- همان گونه که ویلیام وایت بر پایه مطالعات انجام داده در مورد خیابانهای مانتهن، پیاده راهها را نوعی فضای عمومی نامید بلکه اساساً به منظور تداوم حیات شهری ضروری هستند. خیابان و پیاده راه که مهم‌ترین مکانهای عمومی شهر هستند، ضروری‌ترین اجزای آن محسوب می‌شوند. به همین دلیل، محدوده‌ها و مسیرهای پیاده به عنوان عناصری خاطره‌انگیز

و هویت‌بخش در شهرهای امروزی شناخته می‌شوند: «قبلاً شهرها هویت شهری خود را در بناهای بلند، گنبدها و تک بناها می‌یافتند، اما امروزه آنها خود را با خیابان‌های پیاده‌شان می‌شناسانند» [Bramakan, 2008: 33].

محدوده‌های پیاده بر خلاف بسیاری دیگر از فضاهای گذران اوقات فراغت، دارای کارکردهای تفریحی متنوع و گوناگونی هستند که می‌توانند مردم را با هر سن و جنسی جذب کنند. برخی از مهم‌ترین عملکردهای تفریحی محدوده‌های پیاده عبارت‌اند از:

۱. محدوده پیاده، یک مکان استراحت

به دلیل عملکردهای متفاوت پهنه‌های پیاده، انواع مبلمان و امکانات دیگر در آنها به کار می‌روند. با استفاده از تجهیزات مناسب، پهنه‌های پیاده را می‌توان به مکانهای «خودمانی» تبدیل کرد که در آنها، شخص احساس راحتی کند و به عنوان یک «مکان استراحت فعال» که متضمن کارکردهای تفریحی نیز هست، از آنها استفاده کنند [کاشانی‌جو، ۱۳۸۵: ۴۷].

۲. محدوده پیاده، مکان بازی و سرگرمی

یکی از عملکردهایی که روز به روز به اهمیت آن در محدوده‌های پیاده بیشتر تأکید می‌شود، «بازی و سرگرمی» است. پهنه‌های پیاده به عنوان گستره‌های رایگان چند منظوره، در مجموع مانند یک دنیای بازی هستند. تجهیزات و زمینهای بازی صرفاً مختص کودکان نیستند و متناسب با هر طیف سنی، امکاناتی جذاب در این محدوده‌ها پیش بینی می‌شوند.

۳. محدوده پیاده، فضای سبز تفریحی

استفاده از گیاهان و درختان در محدوده پیاده فقط به منظور تزئین و تعدیل بی‌نظمی موجود در این پهنه‌ها نیست. ایجاد فضای سبز در محدوده‌های پیاده، علاوه بر تبدیل آنها به مکانی تفریحی هم‌چون پارک، در جذب بیشتر شهروندان و نیز ارتقای کیفیت منظر و چشم‌انداز شهری نقش بسزایی ایفا می‌کند [راندولف، ۱۳۷۹: ۲۱].

جدول راهبردهای کنترل پیاده‌روها

شهرها	ابزار کنترل	راهبرد
لس آنجلس، سان‌فرانسیسکو، سن‌دیه‌گو، ساکرامنتو	● جداسازی کامل پیاده‌روها از فضاهای اطراف (مانند پلازاهای فرو نشسته، و مسیرهای پیاده‌روگذر در دیوارهای حائل)	اهمیت‌زدایی از پیاده‌رو
لس آنجلس، لانگ‌بیچ، سن‌دیه‌گو، سان‌فرانسیسکو، ساکرامنتو، آناهایم، فرزنو، سن‌خوزه، اوکلند، سانتا آنا	۱: قوانین ثبت شده: ● اختصاص مناطق مخصوص افراد پیاده ۲: راهبردهای کاربری زمین: ● اجازه انحصاری برای کاربری‌های خاص در زمین ۳: طراحی منظر ● طراحی تفرجگاه‌های خیابانی زیبا	نوسازی و زیباسازی پیاده‌روها
لس آنجلس، سان‌فرانسیسکو، سن‌دیه‌گو، سن‌خوزه، ساکرامنتو، اوکلند، فرزنو	۱: مجوز قانون‌گذاری برای پیاده‌روها: سیستم امنیتی ۲: طراحی: حصاربندی	خصوصی‌سازی پیاده‌روها
لس آنجلس، سن‌خوزه، سان‌فرانسیسکو، لانگ‌بیچ، فرزنو، ساکرامنتو، اوکلند، سانتا آنا، آناهایم	قوانین ثبت شده: ● محدود کردن فعالیتها به مناطق خاص (مانند دستفروشی‌ها و...) ● جلوگیری از فعالیتهای ایستا (مانند نشستن، خوابیدن و...) ● لزوم اخذ مجوز برای فعالیتها (از جمله کارناوالها و فعالیتها خاص) ● قانونمند کردن فعالیتها (مانند تکدی‌گری، مصرف الکل و...)	کنترل رفتار در پیاده‌روها

۴. محدوده پیاده، فضای تجاری-تفریحی

دستفروشان، مغازه‌ها، رستورانها، کافه‌تریاها و انواع فروشگاه‌های تجاری، بخش مهمی از محدوده‌های پیاده را شکل می‌دهند. «خرید» برای بسیاری از مردم به ویژه خانمها، فقط برای تهیه نیازهای روزانه، هفتگی، ماهانه و یا سالانه انجام نمی‌شود، بلکه بیشتر جنبه تفریحی و گذران اوقات فراغت دارد. خدمات تجاری در محدوده‌های پیاده، علاوه بر این که سبب جذابیت بیشتر این پهنه‌ها و افزایش پیاده روی مراجعان می‌شود، در استفاده از دیگر تسهیلات تفریحی و رفاهی موجود در آنها نیز تأثیر زیادی دارد.

۵. محدوده پیاده، محل ارائه آثار فرهنگی-هنری

یکی از مهم‌ترین جاذبه‌های تفریحی محدوده‌های پیاده، ارائه آثار هنری اعم از نقاشی، موسیقی، تئاتر خیابانی، تردستی و... به ویژه توسط هنرمندان غیرحرفه‌ای است. این امر نه تنها در افزایش شادابی و نشاط اجتماعی و پویایی و جذابیت فضایی این پهنه‌ها بسیار مؤثر است، بلکه می‌تواند سبب بارور شدن بسیاری از استعدادها و آموزش عمومی شهروندان شود [پاکزاد، ۱۳۸۴: ۲۱].

ویژگی‌های محدوده‌های پیاده به عنوان فضاهای باز تفریحی و گذران اوقات فراغت

محدوده‌های پیاده به دلیل ویژگی‌های خود، به صورت بالقوه تمامی ملاحظات چهارگانه قابل توجه در برنامه‌ریزی و طراحی هرگونه فضای فراغتی، یعنی نیازهای فراغتی استفاده‌کنندگان، زمان استفاده از فضا، مسائل اقتصادی و چگونگی فعالیت را دارا هستند و در صورت طراحی مناسب، می‌توانند به بهترین شکل ممکن نیازهای فراغتی مراجعان را پاسخ‌گو باشند [بهبهانی، ۱۳۸۵: ۱۲].

چارچوب طراحی و سیاست کنترل فضاهای پیاده شهری

شهرداریها دیر زمانی است که در پی پایش زندگی خیابانی برآمده‌اند و به تلاش‌های مستمری با زمانبندیهای مشخص برای دستیابی به شهری زیبا، پاکیزه و کارآمد پرداخته‌اند. از طریق قوانین محلی، بازنگری طراحیها، عملیات بازگسترش و عملیات نظامی، شهرها راهبردهایی را در طراحی و کاربری زمین به اجرا گذاشته‌اند که به تبع آنها، رفتار مردم در پیاده‌روهای عمومی نیز کنترل می‌شود. این راهبردها عبارتند از:

۱. اهمیت‌زدایی از پیاده‌روهای عمومی با استفاده از فضاها و پیاده‌روهای دنج و کم تردد.
۲. فعالیتهای زیباسازی و بازسازی فضاهای همسایگی به منظور تأکید بر استفاده‌های مناسب از پیاده‌روها برای کافه‌های خیابانی، نانواپیها، گل‌فروشیها، و ارائه هنرهای خیابانی.
۳. خصوصی‌سازی پیاده‌روهای سابقاً عمومی از طریق استفاده از فضاهای متعلق به فعالیتهای تجاری و حصاربندی آنها.
۴. راهبرد استفاده از زمین به منظور محدود کردن برخی فعالیتهای پیاده‌روی در مناطق خاص.

این راهبردهای طراحی و کاربری زمین که به هم مرتبط نیز هستند، رفتارهای قابل قبول در پیاده‌روها را مشخص می‌سازند. چنانچه جدول راهبردهای کنترل پیاده‌رو نیز مشخص می‌سازد، اکثر شهرهای ایالت کالیفرنیا، از مجموعه‌ای از این راهبردها به منظور کنترل پیاده‌روهای خود استفاده می‌کنند [بینش، ۱۳۸۰: ۶۲].

تأکیدزدایی از پیاده‌روها

خصوصی‌سازی فضاهای عمومی (واگذار کردن ایجاد، مدیریت و کنترل آنها به بخش خصوصی) پدیده‌ای بود که در شهرهای آمریکا در اواخر دهه ۱۹۷۰ و اوایل دهه ۱۹۸۰ به وقوع پیوست. بازسازی وسیع و مداوم بسیاری از مناطق مرکزی شهر، با خلق فضاهایی همراه بود که گرچه بخشی از پروژه‌های توسعه‌ای مربوط به بخش خصوصی محسوب می‌شدند، قابل استفاده عموم نیز بودند؛ مانند پلازها، خیابانهای مرکز خرید، پاساژها و... مسئولان توسعه و طراحان شهری، غالباً پلازها را به عنوان مکانهایی برای حضور و استفاده اقشار کارمند مرکز شهر برمی‌شمردند. اما منتقدان، استفاده از این فضاها را که منحصرًا توسط یک قشر خاص از مردم صورت می‌گرفت و

نیز با اعمال کنترل شدید از سوی نگهبانان بخش خصوصی همراه بود که یک قشر از جامعه را از بقیه اقشار مردم جدا می‌ساخت، محکوم می‌کردند [جوزف، ۱۳۸۷: ۲۷].

گسترش پلازها و دیگر فضاهای باز که به اقشار خاصی از مردم اختصاص دارند، جداسازی شدیدی بین محدوده فضاهای عمومی و فضاهای خصوصی در مرکز شهر را پی داشته است. درگذشته از ابزار طراحی برای جهت دهی پلازهای خصوصی به سمت داخلشان و منفک کردن کامل آنها از پیاده‌روهای عمومی استفاده می‌شد. این اقدامات شامل دیوارهای بزرگ احاطه کننده، نماهای ساده و خالی، فاصله از پیاده‌رو و رفع تأکید بر دسترسی از سطح خیابان و ایجاد ورودی‌هایی از قسمتهای پارکینگ می‌شد. حذف فضاهای عمومی در بیرون پلازا، به کلی تأکید بر پیاده‌روها را ملغی کرد [پرکپور، ۱۳۷۹: ۱۸].

احداث مسیرهای پیاده روگذر نیز، عمدتاً به تأکیدزدایی از پیاده‌روهای عمومی مرتبط می‌شوند. در مرکز شهرهای آمریکا، شهرهایی مانند مینه‌پولیس، سن پاول، دنوریت و سین سیناتی، پلهای عابر پیاده‌های ساخته‌اند که برجهای سر به فلک کشیده را به شبکه‌ای از تونلها متصل می‌کنند که مردم را از پارکینگهای زیرزمینی به دفاتر کارشان، بدون آن که در پیاده‌روی عمومی قدم بگذارند هدایت می‌کنند. گرچه این پیاده‌روهای هوایی و تونلها ابتدا به منظور جداسازی مردم از هوای نامطلوب مناطق شمالی آمریکا احداث شده بودند، ولی به سرعت در شهرهایی با آب و هوای ملایم‌تر مانند میامی، دالاس، شارلوت، لس آنجلس، سانفرانسیسکو و سانتا کروز نیز پدیدار شدند.

در لس آنجلس، این پلهای هوایی بخشهایی از ناحیه مرکزی شهر را پیرامون هتل "بوناوتور" به هم متصل می‌سازند و پیاده‌روی عمومی پایین را به بی‌خانمانها و می‌گذارد. به نحو مشابهی در مرکز شهر سانفرانسیسکو، پلهای ارتباط هوایی با ارائه فروشگاه‌های اختصاصی بالاتر از سطح زمین، افراد متمول پیاده را از خطرات خیابان محافظت می‌کنند.

این کردبورهای هوایی که معمولاً به فروشگاه‌ها و خدمات جانبی متصل هستند، باعث تأکیدزدایی از فضاهای عمومی سطح خیابان می‌شوند و خیابان دومی را تعریف می‌کنند که دربردارنده عناصر مطلوبی از فضای عمومی هستند، ولی عناصر نامطلوب و نایمن را جدا می‌سازند. این راهروهای بلندمرتبه، برخی از مشتریان با سطح درآمد خاص را از خیابانها جلب می‌کنند. مطالعات نشان داده‌اند که این مسیرهای روگذر به کاهش فروش و ارزش ملکی فروشگاههای سطح خیابان منجر می‌شوند و اثری مگرابر "زندگی پیاده‌روی" دارند.

نوسازی و زیباسازی پیاده‌روها

در دو دهه اخیر، بسیاری از شهرداریهای آمریکا در جهت احیای مجدد و زیباسازی خیابانهای تجاری قدیمی تلاش کرده‌اند. قصد آنان از این کار، کشاندن جمعیت متمول به این مناطق بوده است. با اهداف اقتصادی و هم‌چنین به امید "تغییرماهیت" فضاهای شهری، برخی از شهرها به تلاش به منظور بازسازی خیابان اصلی شهر و تأمین فضای مفرح برای خرید مردم پرداخته‌اند.

به منظور ایجاد تغییرات اساسی، این شهرها قوانینی برای تعیین مناطق "پیاده محور" وضع کرده و به تشویق کاربریهای خرده‌فروشی خاص پرداخته‌اند. این کاربریهای مطلوب عمدتاً شامل کافه‌ها، شیرینی‌فروشیها، رستورانهای سطح بالا، فروشگاههای گل‌فروشی، بوتیکها، کتاب‌فروشیها، گالریها و فروشگاههای آثار هنری هستند. معماری و طراحی فضای سبز، نقش عظیمی در ایجاد جو سطح بالای فرهنگی دارد که خود آن می‌تواند

شهرداریها دیر زمانی است که در پی

پایش زندگی خیابانی برآمده‌اند و به

تلاشهای مستمری با زمانبندیهای

مشخص برای دستیابی به شهری زیبا،

پاکیزه و کارآمد پرداخته‌اند

به جذب بازدیدکنندگان با سطح اجتماعی و اقتصادی بالاتر بینجامد. این طراحیها عبارتند از:

۱. به روز رسانی و بهبود وضع فضای خیابانها با تلفیقی از هنر مردمی، مبلمان شهری و نورپردازیهای تزئینی؛

۲. بازسازی ساختمانها از طریق تمیز کردن نمای بیرونی آنها؛

۳. تبدیل انبارهای قدیمی به رستورانها و فروشگاههای مدرن.

خطوط کلی طراحی غالباً در صدد بنیان نهادن سبکی در خیابان هستند که از معماری کنونی آن خیابان الهام گرفته شده باشد و یا کاملاً مستقل از آن عمل کند. این سبکها می توانند از "آرت دکو" تا "کانتری" و یا از "مدیترانه‌ای" تا "مدرن" تنوع داشته باشند.

زیباسازی محیط فیزیکی و تأکید بر روی خرده‌فروشی به شکل مطلوب، به کرات باعث نوسازی فضاهای شهری شده‌اند: بالا بودن قیمت زمین و میزان اجاره‌ها، تعطیلی فروشگاههای کوچک مستقل و جای‌گزینی آنها با فروشگاههای زنجیره‌ای و خرده‌فروشیهای سطح بالا، قیمت‌های بالای اجناس فروشی، و پارکینگ و جولوکس و متمول، معمولاً افراد فقیر را از این مکانها دور نگه می‌دارند و در نتیجه پیاده‌روها را تحت کنترل خود در می‌آورند [کاویانی، ۱۳۸۷: ۱۷].

در کالیفرنیا، جنوبی، موفق‌ترین نمونه برای راهبرد فوق مجتمع تجاری خیابان سوم در سانتا مونیکا و بولوار کلرادو در شهر قدیمی پاسادناست. زیباسازی، تعمیر و ارائه امتیازات تشویقی برای ایجاد کاربریهای خاص باعث شده است که این دو خیابان به معروف‌ترین خیابانهای تجاری این منطقه تبدیل شوند. به امید آن که توفیقی که این دو خیابان به دست آورده‌اند، در شهر لس‌آنجلس نیز تکرار شود، این شهر چند منطقه را منحصراً به فعالیت‌های خرده‌فروشی در طول بولوار و تنورا در سان ست و بولوار در هالی‌وود اختصاص داد. در مورد بولوار و تنورا، شورای شهر طرحی برای زیباسازی خیابان به طول چهار مایل در نظر گرفته است که البته طرح مذکور استفاده از این منطقه را برای مقاصد خرده‌فروشی محدود می‌سازد. فهرست اولیه فعالیت‌های مجاز، پس از اعتراض مالکین فعلی مغازه‌ها که معتقد بودند آنها و مشتریان‌شان را از منطقه بیرون می‌کنند، افزایش یافت و شامل سالنهای آرایش و زیبایی، سلمانیها و داروخانه‌ها نیز شد. یک طرح ۷/۳ میلیون دلاری برای بازسازی خیابانی در ونیس کالیفرنیا، به رغم شایعات میان کاسبان محل درباره تبعات احتمالی این نوسازی، در جریان است.

راهبردهای بهبود کیفیت طراحی مسیرهای پیاده

۱. راحتی مسیر

راحت بودن مسیر از عوامل مهم در میزان استفاده از آن است. به این منظور، حرکت پیاده باید نسبت به سایر روش‌های آمد و شد اولویت داشته باشد. به علاوه، تأمین امکانات مورد نیاز پیاده‌روندگان باید در رأس تصمیمات طراحی قرار گیرد. ضروری است، زیرساخت، کف‌سازی و مسیر به صورت مناسب طراحی و با کیفیت مطلوب اجرا شوند؛ جهت‌یابی در طول مسیرها مشخص و خوانا باشد؛ امکانات و شرایط لازم برای حرکت سالخورده‌گان و معلولان فراهم آیند؛ محل‌هایی برای نشستن و استراحت - به خصوص برای سالخورده‌گان - تعبیه شوند؛ با توجه به ویژگی‌های آب‌وهوایی محل، میزان تابش آفتاب، ایجاد سایه، حفاظت در برابر بادهای نامطلوب، باران و آلودگی هوا مدنظر قرار گیرد؛ و تمهیدات لازم برای ایجاد فضای راحت و مطلوب فراهم آید.

۲. امنیت

امنیت مسیر از عوامل مؤثر در میزان استفاده از آن است. امنیت باید از دو جهت تأمین شود:

۱. عدم امکان وقوع جرائم؛

۲. دوری از خطرهای ترافیک و سرعت.

در مورد اول؛ توجه به ایجاد روشنایی کافی و مناسب در تمامی نقاط مسیر اهمیت زیادی دارد. مهم‌تر از آن، مسیرها باید به طریقی طراحی شوند که دسترسی بصری از ساختمانهای مجاور نسبت به همه سطوح آن فراهم باشد. از طراحی فضاهایی که از نظارت مستقیم ساکنان و استفاده‌کنندگان بناهای

مرتب و تمیز بودن فضاها و نگه‌داری مناسب از مسیرها، در جذب مردم بسیار مؤثر است

مجاور مسیر دور هستند، می‌باید پرهیز شود. در مورد دوم لازم است جدایی سطوح عابر پیاده از سواره‌رو و طراحی دقیق تقاطع پیاده‌راه با مسیر سواره مورد توجه قرار گیرد.

۳. وجود عناصر طبیعی

ارتباط با طبیعت و وجود عناصر طبیعی در کنار مسیر پیاده، از عوامل بسیار مؤثر در جذب مردم و تشویق آنان به رفت‌وآمد پیاده است. فواید عناصر طبیعی و گیاهان، چه از نظر فیزیولوژیک و چه از بعد روانی، بارها مورد بررسی و تأیید قرار گرفته است. عناصر طبیعی نقش بسیار مهمی در کاهش آلودگی هوا، تولید اکسیژن، ایجاد تعادل اکولوژیک و نهایتاً دست‌یابی به محیط سالم دارند.

۴. وجود مردم



در حال حاضر، شبکه‌ها و پهنه‌های پیاده چند منظور به عنوان یکی از اصلی‌ترین سنجه‌های توسعه‌یافتگی و رقابت شهرها، به منظور جذب گردشگران و رونق اقتصادی به شمار می‌روند.

پی‌نوشت

- Jane Jacobs
- Salem

منابع

۱. برک پور، ناصر. "گذران فراغت و فضاهای شهری". ماهنامه پژوهشی-آموزشی شهرداریها. شماره ۱۴. مهر ۱۳۷۹.
۲. بینش، ساویر. "میدانهای پیاده شهری". فصل‌نامه معماری و شهرسازی. شماره‌های ۶۲ و ۶۳. مهر ۱۳۸۰.
۳. بهبهانی، حمید. راهنمای طرح خیابانهای شهری. انتشارات دانشگاه علم و صنعت. تهران. ۱۳۸۵.
۴. پاکزاد، جهان‌شاه. راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران. شرکت طرح و نشر پیام سیما. تهران. ۱۳۸۴.
۵. جیکوبز، جین. "پیاده‌رو و کارکردهای آن". ترجمه مسعود قاسمیان. فصل‌نامه اندیشه ایران‌شهر. شماره ۳. تهران. ۱۳۸۴.
۶. جوزف، ای. پیاده‌روهای مردمی شهرها و قانونمندی فضای عمومی. ترجمه مرجان جنیدی جعفری. نشریه عملی آموزشی شهرنگار. شماره ۴۷. سال هشتم. تیر ۱۳۸۷.
۷. راندولف، هستر. مشارکت در طراحی فضاهای فراغت. ترجمه صابر قلی‌زاده، ماهنامه شهرداریها. شماره ۱۷. ۱۳۷۹.
۸. قرانی، فریبا. پیاده‌راه و کاهش آلودگی هوا. ماهنامه پژوهشی-آموزشی شهرداریها. شماره ۵۲. شهریور ۱۳۸۲.
۹. کاشانی‌جو، خشایار. "اهمیت فضاهای پیاده در شهرهای هزاره سوم". فصل‌نامه جستارهای شهرسازی. سال پنجم. شماره ۱۷ و ۱۸. پاییز ۱۳۸۵.
۱۰. کاپویانی. فضاهای پیاده شهری، نقش و عملکرد آن. ماهنامه حمل و نقل شماره ۲۸. پاییز ۱۳۸۷.
11. Brain, G. The design of sustainable New Towns, London, 2008.
12. Bramakan, N. Planning, design in side walk. London, 2008.
13. Cratan, F. side walk in Urban planning. London, 2008.
14. Houglen, F. sustainable cities, Regional studies. New York, 2008.
15. Klaus, M. Urban management in American cities. New York, 2008.
16. Rivilin, K. Ston public space. Environment and Behaviour series, Cambridge University. London, 2007.

وجود مردم و فعالیتهای جمعی در کنار مسیر پیاده از عوامل جاذب و مشوق مردم در استفاده از این معبرها به شمار می‌آید. فعالیتهای گوناگون همچون خرید و فروش و وجود بازارچه‌های ثابت و متحرک، محل‌هایی برای تولید و اجرای کارهای هنری و یا سکوهایی برای نشستن، غذا خوردن و صحبت کردن در هوای آزاد و حتی مکان‌هایی برای تماشای مناظر طبیعی در طول مسیر، از عوامل جاذب محیطی به حساب می‌آیند و در افزایش استفاده از مسیرها مؤثر واقع می‌شوند.

سنگ‌چلی

مرتب و تمیز بودن فضاها و نگهداری مناسب از مسیرها، در جذب مردم بسیار مؤثر است. علاوه بر آن، نگهداری مناسب محیط در ایجاد تعلق به فضا بسیار اهمیت دارد و باید مدنظر قرار گیرد [قرانی، ۱۳۸۲: ۱۳-۱۴].

نتیجه‌گیری

امروزه، محدوده‌های پیاده یکی از مهم‌ترین فضاهای شهری و عرصه‌های عمومی در شهرها هستند که به ویژه به دلیل شاخصه مقیاس انسانی، ایجاد پویایی و افزایش تعاملات اجتماع در عصر ارتباطات مجازی، بسیار مورد توجه صاحب‌نظران هستند. همچنین، پهنه‌های پیاده دارای عملکردهای فراوان و متنوع گذران اوقات فراغت، مانند استراحت، بازی و سرگرمی، فضای سبز، خرید و عرضه آثار فرهنگی و هنری هستند که بر جذابیت آنها به عنوان یک فضای تفریحی بیش از پیش می‌افزاید.

به همین ترتیب، محدوده‌های پیاده به دلیل ویژگی‌های چندبعدی خود که تعامل عوامل اصلی طراحی کالبدی یک فضای فراغت هم‌چون پاسخ‌گویی به طیف‌های گوناگون نیازهای فراغتی استفاده‌کنندگان، دربرگیری تمامی زمان‌های استفاده از فضا، اقتصادی بودن و قابلیت انجام تمامی فعالیتهای فعال و غیر فعال را شامل می‌شود، به عنوان یکی از بهترین، کم هزینه‌ترین، در دسترس‌ترین و مورد توجه‌ترین فضاهای تفریحی و گذران اوقات فراغت در دنیا مطرح و روزبه‌روز در حال گسترش هستند. آن‌چنان که در حال حاضر، شبکه‌ها و پهنه‌های پیاده چند منظوره به عنوان یکی از اصلی‌ترین سنجه‌های توسعه‌یافتگی و رقابت شهرها، به منظور جذب گردشگران و رونق اقتصادی به شمار می‌روند.