



## بیانیه ای برای شهر پیاده گان و دوچرخه سواران

□ عباس جلالی

نام کتاب: اصول برنامه ریزی (طراحی) تردد پیاده و دوچرخه  
 نویسنده: هرمان کنف لآخر  
 مترجم: فریدون قریب  
 ناشر: انتشارات دانشگاه تهران / چاپ یکم / ۱۳۸۱  
 شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه در ۳۲۸ صفحه  
 بها: ۱۹۵۰۰ ریال.

را به عرصه های شهری بیاریم، تازه به اندازه ی یک خودرو، تنها به اندازه ی یک اتومبیل هم آلودگی نخواهد داشت! این بار برای معرفی کتابی نه چندان تازه، اما در خور، برای ماهی که از آن کودکان، نوجوانان و جوانان است این گونه نوشتیم. به پاسداشت نویسنده ای که برایمان شناخته نبود و به یاری برگردان روان خوب دکتتر قریب او را شناختیم، کسی که در قلب اروپا نگاهی این گونه دارد و این سان قلم می زند. نویسنده ای که سر در راه دفاع از معیار و مقیاس انسانی در شهر نهاده، خودروبانان را به مبارزه فرا خوانده است. او با زبانی گزنده، ساده، اما علمی به این نبرد در ایستاده. این اثر در واقع «بیانیه» = [مانیفست] اوست و دستور نامطی برای طراحان و شهرسازان. لآخر، بر آن است تا شهریان خود باخته در برابر تسلط خودرو را به سوی شهری «پیادگانی و دوچرخه سالار» بکشاند. نویسنده باور دارد که «دشواری کم تر تغییر دادن رفتار مردم است، رفتاری که می باید در کوتاه مدت برای مردم تنظیم و تطبیق داده شود. فقط خرد و منطق زیست محیطی می تواند در برخورد ریزینانه با فضای عمومی، هر مسؤولی را ناگزیر کند تا برای دوچرخه اهمیت بسیار بیش تری از خودرو قائل شود.»

کتاب برگردانی است از متن آلمانی Planungsprinzipien FuBgeher – Und Fahrradverkehr که با مقدمه ای تند و مهیج از پدیدآور آغاز می گردد. شور بختانه کتاب از پیشگفتار مترجم تهی مانده است. دکتتر قریب از نگارش آن تن زده است، در حالی که می توانست دست کم لآخر را به فارسی زبانان و شهرسازان شناساند. پدیدآور چنین می آغازد که «فضای زندگی غیر ماشینی ویران شده و فضاهای همگانی شهر به جای مکان زندگی به نمایشگاه خودرو بدل شده است» و در جمله ای طنز آلود می نویسد که «وجود حتی قانونی برای پارک کردن وسایل نقلیه، شبیه به همان حقی است که اجازه

اگر در رویارویی آشکار میان پیادگان شهری و خودروها با سر نشینان ماشین زده اش، تماشاگری کنجکاو باشیم، بی هیچ پیش داوی خواهیم دید که پیادگان چگونه، هر دم بیش تر از پیش میدان فضاهای باز همگانی را به سود حریف آهنین پیکر خود خالی می کنند و به درون کوی، کوچها و خانه های در بسته، پس می نشینند.

در این نبرد نابرابر که در آن سرمایه داران فن سالار در پی به چنگ آوردن سودهای سرشار کوزها را همواره تافته نگه می دارند، خودروها، پیادگان بی دفاع را تا باریک ترین گذرگاهها دنبال می کنند و به درون خانه های می خزند و در کنار دارندگان شان می خسبند، تا بامدادی دیگر جنگ و گریزی سخت آغاز گردد. اینک پیادگان در گردشگاهها به یادگار مانده از قدیم به ناگزیر از لابه لای تلی از آهن های پرزرق و برق می گذرند تا مگر چند گامی از این همزاد کشنده فاصله بگیرند. فن سالاران چندان در کار خود گرم افتاده اند که انسان را نادیده انگاشته، راه رفتن او، ایستادنش در فضای همگانی، گفت و گو و نشست و خاست در آن ها را به رسمیت نمی شناسند و قوانین بازدارنده برای او وضع می کنند. شهریان اکنون با آغاز سال تحصیلی کودکان خود را برای گریز از تهدیدهای ماشین در عرصه های شهر به دست همین خودرو می سپارند تا در میان توفانی از دود و هوای کم اکسیژن راهی کسب دانش شوند. ما در این چنبره گرفتار آمده ایم. پاهایمان را از یاد برده ایم. فراموش کرده ایم که فضای باز بیرون، فضاهای شهری و همگانی از آن ماست، ارتباط ما با مردمان کوی و خیابان گسسته شده. ارتباط چهره به چهره تنها از فراز پل هاست که به تونل دودگیر و بی هوای مرگ می مانند. ما خودرو شیفته شده ایم. شهر و خیابان کم خودرو و بی خودرو بی گمان برای ما اکنونیان ضربه ی روحی کشنده ای را در پی خواهد داشت. ما از یاد برده ایم که اگر یک میلیون دوچرخه



داده شود تا با یک خودروی زرهی [مانند زرهپوش یا نفر بر] با سرعت ۵۰ کیلومتر در ساعت، پیاده و دوچرخه سوار مورد تهدید قرار گیرد. به آیین نامه های ساختمانی و فضایی حمله برده می گوید: «این نظام حقوقی تحقیر آمیز را پذیرفته و به گونه ای به آن تحقق بخشیده اند». شهرسازان و طراحان را زیر سوال برده است که «رشته های برنامه ریزی فضایی و برنامه ریزی شهری، به خاطر جابه جایی شتابان خودرو، مدت هاست که از مقیاس های انسان چشم پوشیده اند و به گونه ای جداسازی کارکردی در شهرسازی و برنامه ریزی مجتمع های زیستی واقعیت بخشیده اند. به معمارانی حمله کرده که نماهای ترسناک ساختمان هایی که ساخته اند، تنها برای دید در سرعت های زیاد ساخته شده و پیادگان از نگاه کردن به این نماهای کربه و زشت وحشت می کنند. شعار «عابر پیاده ماده ی خامی برای سوانح ترافیکی است» را سر داده است و در پی آن نظام حقوقی را به باد ریشخند گرفته است:

«از آن جا که همه ی کارهای برنامه ریزی ترابری در چارچوب نظام حقوقی صورت می گیرد، پس باید پیش از این اقدامات زشت و ناهنجاری در نظام حقوقی صورت گرفته باشد. بدیهی است که گستردگی این اقدامات تصور نکردنی است، اما قانونی شده تا جایی که با جسارت و گستاخی بی مانند تابلوهای راهنمای آمد و شد خودرو را در فضای زندگی پیادگان، در پیاده روهایی که به خودی خود باریک و ناکافی است، می کارند.»

لاخر این کتاب را به سال ۱۹۹۴ در وین پایتخت اتریش به پایان برده است.

پدیدآور برای نگارش کتاب از ۸۱ پایه نگاشته سود جسته که ۶ منبع آن انگلیسی و بقیه یک سره به زبان آلمانی است. این اثر در دو فرگرد اصلی؛ (۱) برنامه ریزی برای تردد عابر پیاده، (۲) برنامه ریزی برای تردد دوچرخه، نگاشته است.

شوربختانه چیدمان کتاب به جای بهره جویی از درشت و ریز کردن عنوان ها در فرگرد، بخش و زیربخش؛ با شماره مشخص شده که چندان روشن نیست و به ناگزیر ارزش عنوان ها را باید از روی نمادهای عددی آن ها دریافت و نه از ریز و درشتی حروف. نویسنده برای فرگرد یکم ۱۶ بخش آورده که بسیاری از آنها زیربخش های چندی هم دارد. بخش های کتاب در فرگرد یکم این ها هستند:

پانوشت:

Hermann Kuonflacher (1



ویژگی عابر پیاده / نقاط ضعف تردد پیاده - بالاترین تجربه و تخصص را از برنامه ریز (طراح) می طلبد / فرایند برنامه ریزی / تحلیل، انتظارات کیفی، طراحی / تضاد منافع در بهره برداری از فضای خیابان / طراحی محدوده پیاده / برنامه ریزی برای تردد پیاده در داخل بناها / قواعدی برای رفع نیازهای معلولان جسمی / تردد عابر پیاده و اقتصاد / تأثیر ساختار بر عابر پیاده / تردد دوچرخه به عنوان مکمل تردد پیاده / حمل و نقل عمومی، مکمل تردد پیاده / اتومبیل، مکمل تردد پیاده / مسئله ی خرید / تابلوی راهنمای مسیر پیاده / راهبردهایی برای تغییر و دگرگونی بخش های کتاب در فرگرد دوم این ها هستند:

اندازها و دینامیک حرکت / جابجایی با دوچرخه / انگیزه برای دوچرخه سواری / شرایط تأسیسات زیربنایی برای استفاده از دوچرخه / محدوده ی عملکردی / محدوده ی عملکردی دوچرخه در مقایسه با وسایل نقلیه / برنامه ریزی برای تردد دوچرخه / طرح شبکه مسیری های دوچرخه / عناصر برنامه ریزی تردد دوچرخه / قواعد کلی در مورد طراحی تأسیسات تردد دوچرخه / قابلیت کارایی تأسیسات دوچرخه / طبقه بندی کیفی تردد دوچرخه در رابطه با حجم و عرض مسیرها / نمونه هایی از کارهای اجرایی / ایمنی تردد / احداث مسیرهای دوچرخه و مخارج آن / راهنمای مسیر / تجهیزات پارکینگ دوچرخه / تذکرات مفید برای طراحی مسیرهای دوچرخه / حفاظ در برابر باد / ضوابط در مورد اختلاف ارتفاعات / ویژگی مسیرهای تقریبی دوچرخه در اطراف و خارج شهر / مسائل اجرایی مسیر یکطرفه / حمل و نقل بار و تردد با دوچرخه / عملکرد شبکه ی مسیرهای دوچرخه / انتظارات دوچرخه سوار از دیگر شرکت کنندگان در تردد / سیستم اطلاع رسانی / تردد دوچرخه و استفاده از آن در زمستان / دوچرخه برای حمل و نقل بار / ابداع دوچرخه ی برقی / چشم اندازها / اشتباهی که در هنگام طراحی مسیرهای دوچرخه اتفاق می افتد / کارایی تردد دوچرخه و چشم اندازهایی برای آینده / شهر دوچرخه خیال پردازی نیست بلکه واقعیتی است الزامی.

نویسنده لحن کنایی و زبان تند خود را در سراسر کتاب رها نکرده و آن را به پانویس عکس ها نیز کشانیده است، مانند تصویرهای شماره ۴۹ و ۵۰. وی برای هر چه عملی تر کردن اندیشه هایش کتاب را از نمودارهای آمار و علمی انباشته است. در سراسر کتاب ۱۵۸ نمودار و شکل را برای این هدف به کار گرفته است و همین خود برابر علمی اثر می افزاید. لاخر با گزینش ۱۱۹ عکس کتاب را کاملاً گویا کرده، بر هر چه گفته گواهی تصویری به دست داده است وی در پانوشت کامل هر عکس با تیزی و هوشمندی هدف خود را با همان زبان رک گو بیان کرده است. هر یک از این تصاویر هشدارهایی برای طراحان و مدیران شهری است. چندان که هر نمودار راهنمایی برای پژوهشگران مسائل شهری شمرده می شود. چاپ سیاه و سفید از کارایی عکس ها کاسته به ویژه عکس هایی که دارای سایه روشن تندی بوده اند یکسره بی فایده شده اند. برگردان روان دکتر قریب بی گمان بر ارزش اثر در زبان فارسی افزوده است که ستودنی است. می ماند پارگی از کاستی های چاپی مانند جابه جایی زیر نویس عکس ها در ص ۲۹۱، در پایان دانسته نشد که چرا مترجم از جملد ناهم های کسان و جای نامها را به فارسی ننوشته و در همه جا به لاتین آمده است و دریغ از نمایه برای کتابی چنین پرارزش.

ماهنامه شهر/ریها خواندن این کتاب را برای طراحان شهری، مدیران شهر، دانشجویان مسائل شهری و دست اندرکاران سازمان ترافیک سودمند می داند.