

پیاده روهای مردمی شهرها و قانونمند سازی فضاهای عمومی

مترجم: مهندس مرجان جنیدی جعفری، کارشناس ارشد شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری

جین جیکوبز (Jane Jacobs) پیاده روها را به عنوان "فضای عمومی اصلی شهر" و نیز "حیاتی ترین عضو آن" بر می شمرد. پیاده روهای شهری مدت مدیدی است که به عنوان تریبون عمومی شهر مطرح شده اند. با این اوصاف، چگونگی استفاده از پیاده روها و مشخص کردن استفاده کنندگان آن، به عبارت دیگر "جنبه عمومی" پیاده روها در کنار "مقاصد اولیه آن" مدت مدیدی است که در دادگاهها از سوی شهرداری ها، وکلای حقوق شهروندی و فعالان سیاسی در حال بحث و بررسی می باشد. شهرداران در طول تاریخ دستورالعملها و قوانینی جهت مشخص نمودن کاربرد مناسب پیاده روها وضع کرده اند. شهرها همچنین استراتژی های طراحی را در تلاش جهت "رام کردن" پیاده روها و حصول اطمینان از نظم درون شهری به کار گرفته اند. امروزه "دموکراسی پیاده روها" به عنوان اصلی برای راهکارهای طراحی و قانون گذاری به طور جدی در قانون اساسی در خصوص حق برگزاری آزاد تجمعات مطرح شده است.

مسائل مربوط به طریقه استفاده از پیاده روها گرچه از اهمیت والایی برخوردار است، عمدتاً بوسیله اساتید علم حقوق مورد بحث قرار گرفته و از توجه کافی از سوی طراحان شهری برخوردار نیستند. این مقاله پیدایش و تکامل پیاده روها، همچنین کاربردهای تجاری،

در ماه آگوست سال ۲۰۰۰، نمایندگان از حزب دموکرات (DNC) در مرکز استیپلز (Staples) واقع در شهر لس آنجلس احساس "امنیت کامل" می کردند. از فضای داخلی ساختمان که خنک و ساکت نیز بود، آنها اعتراضات خیابانی را بیشتر از طریق تلویزیون می دیدند تا خود خیابانها. بیرون از مرکز و در گرمای سرسام آور ماه آگوست، هزاران تن از معترضین در مسیرهای از پیش تعیین شده در حال راهپیمایی بودند. گرچه تظاهر کنندگان فریاد می زدند که: "اینها خیابانهای ما هستند"، حضور گسترده پلیس بیانگر چیز دیگری بود. برای دسترسی معترضین به مرکز استیپلز نیاز به دستور دولت فدرال بود. مقامات شهری که اخیراً شاهد تظاهرات "سازمان تجارت جهانی" در سیاتل بودند، مصمم بودند که فعالیتهای تظاهر کنندگان را تا حد ممکن در کنترل بگیرند و بدین منظور محلی را به مکان اعتراض که بوسیله بلوکهای سیمانی و یک زنجیره مهار ۱۲ فوتی احاطه شده بود اختصاص دادند. به رغم تلاش مسئولان شهر، کار و تجارت در مرکز شهر روند کند پیدا کرده و رفت و آمد نیز مختل شده بود. در نظر خیلی از ساکنین و همچنین بازدید کنندگان، سخنرانی های عمومی و نشان دادن اعتراضات در اماکن عمومی - که این امر یکی از جنبه های اصلی فضاهای عمومی نیز هست - تبدیل به مانعی برای اهداف اصلی پیاده روها و خیابانها شده بود.

سیاسی، اجتماعی و عملکردی آنها را مورد بررسی قرار داده و سپس به بررسی مسائل حقوقی، قانونگذاری و چارچوبهای سیاستگذاری به کار گرفته شده توسط شهرداری‌ها در فرم و کاربری پیاده روها می‌پردازد. در این مبحث، از نمونه‌های معاصر از ۱۰ شهر کالیفرنیا جهت مقایسه استانداردها و قوانین مربوط به پیاده روها استفاده می‌شود. در بخش نهایی، طراحی و استراتژی‌های کاربری زمین که توسط شهرداری‌ها جهت کنترل فضای پیاده روها استفاده می‌شود مورد بررسی قرار می‌گیرد.

توسعه تاریخی پیاده روها

پیاده رو - بخشی از خیابان که برای جداسازی و حفاظت مردم از وسایل نقلیه در نظر گرفته شده است - تاریخ طولانی و منقطع دارد. پیاده روها در رم باستان موجود بوده‌اند ولی بعدها وقتی که رم از سوی شمال تسخیر شد، پیاده روها ناپدید شدند. خیابانهای قرون وسطی در اروپا فضای جدا برای افراد پیاده نداشت. مردم با اسبها، درشکه‌ها و کالسکه‌ها در خیابانها قاطی بودند. پیاده روها در اروپا پس از آتش سوزی بزرگ لندن و به دنبال بازسازی خیابانها دوباره ظهور یافتند ولی پیاده روسازی بیشتر در میانه قرن ۱۸ میلادی در شهرها بالاخص در شهر "وست مینستر" در سال ۱۷۵۱ صورت گرفت.

در همان زمان برخی خیابانها که از سطح بالایی برخوردار بودند در پاریس شاهد ساخت trottoirs بودند که آن عبارت بود از جدولهای برجسته منقطع از جنس سنگهای مرجانی که مانع برخورد درشکه‌ها با افراد پیاده می‌شدند. در میانه قرن ۱۸، تعدادی مسیرهای پیاده که از سطح خیابان بالاتر بودند (پیاده رو) با خیابانها به شکل بولوار ترکیب شدند. بولوارها به عنوان خیابانهای عریض سه خطی که در آن مسیر حرکت وسایل نقلیه از افراد پیاده جدا بود شناخته می‌شدند. قانون پلیس فرانسه در سالهای ۱۷۶۳ و ۱۷۶۶ مشخص می‌کرد که عابرین پیاده در مسیرهای حفاظت شده در دو سوی خیابان اجازه تردد دارند در حالی که اسبها فقط در قسمت مرکزی خیابان اجازه عبور داشتند.

تا قرن ۱۹ میلادی، پیاده روها در پاریس و سایر شهرهای اروپایی عموماً احداث شده بودند. بولوارهای بزرگی که در پاریس، وین و بارسلون ساخته شده بودند، فضای پیاده روی مناسبی برای جمعیتی که برای سیر و سیاحت به خیابانها آمده بودند - برای قدم زدن، تماشای و یکدیگر بودن - فراهم می‌آورد. هنرمندان نقاش این پیاده روها را به تصویر کشیده و بدین ترتیب شهرسازی در قرن ۱۹ را در

معرض دید عموم قرار داده‌اند.

در ایالات متحده آمریکا، شورای شهر نیویورک اولین حوزه معاونت مربوط به خیابانها را در سال ۱۷۹۸ بنیانگذاری کرد. در سالهای بعد، همچنان که وظایف این حوزه معاونت گسترش می‌یافت، تعداد ادارات آن نیز افزایش یافته و رده پرسنلی با عنوان بازرس پیاده روها نیز به پرسنل اداری آن اضافه شد. تا نیمه اول قرن ۱۹، شهرهای بزرگ دارای جداول و پیاده روهایی در طول خیابانهای پر رفت و آمد بودند و اغلب پیاده روها زودتر از خود خیابانها سنگفرش می‌شدند. در طی قرن ۱۹، شهرداری‌ها قوانینی را گذراندند که خیابانها و چراغهای خیابانها را قانونمند می‌ساختند و حتی گاهی اوقات شامل کسب در آمد از طریق مالیات برای ایجاد پیاده روها بودند.

از قرن نوزدهم، پیاده روها عناصر مهمی در زیربنای شهری محسوب می‌شوند. به عنوان مثال در شیکاگو، ساکنان شهر کارهایی چون ساخت پیاده روها و چراغهای گازی و خیابانهای سنگفرش شده را به عنوان توسعه‌های مهم شهر برمی‌شمردند. در دهه ۱۸۵۰، صدها کیلومتر پیاده رو و همچنین چندین کیلومتر خیابان سنگفرش شده، چندین پل جدید، آب نماها و یک سیستم فاضلاب شهری در این شهر ساخته شد.

پیاده روهایی اولیه اغلب از چوب یا سنگهای ریز پوشیده می‌شدند. در ابتدای دهه ۱۸۲۰، مهندسان آمریکایی کف پوشهای سیمانی را برای کارهای عمومی مثل پوشش خیابانها به کار می‌بردند، ولی تنها در سالهای ۱۸۸۰ بود که نوع خاصی از بتن ارزان قیمت در دسترس قرار گرفته و برای پیاده روها استفاده شد. به عنوان نمونه در شهر سیلم (Salem) در ایالت اورگان، از سال ۱۸۸۱ به بعد هر خیابانی که ساخته می‌شد پیاده رو نیز در کنار آن باید ساخته می‌شد. این پیاده روها از چوب ساخته می‌شدند تا اینکه در سال ۱۹۱۲ استفاده از بتن به صورت استاندارد در آمد.

از قرن نوزدهم، برای پیاده روها بودجه‌های خاص در نظر گرفته شد و با درخواست مالکان زمینها پیاده رو تأسیس می‌گردید. مثلاً در سال ۱۸۸۳، قوانین شهری شیکاگو شامل قانونی بود که شهرداری را موظف می‌کرد حداقل نیمی از مخارج پیاده رو را از مالکین زمینهای مجاور دریافت کند. در سال ۱۸۳۵، این سهم به دو سوم افزایش یافت. البته مالکین اندکی به این قانون عمل می‌کردند. در برخی از مکانها مالکان ساختمانها شخصاً به ایجاد پیاده روها اقدام کردند که



تصویر ۱: کارناوال مربوط به Saint Patrick's Day در شهر آتلانتا در ایالت جورجیا. نمونه‌ای از ابراز عقاید مذهبی و فرهنگی به صورت دسته جمعی در پیاده روها و خیابانها

این موضوع باعث ناهمگونی پیاده روها در طول یک بلوک می‌شد. در شیکاگو، پیاده روها چنان ناهماهنگ بودند که در برخی جاها چندین پله پیاده روی جلوی یک ساختمان را به پیاده روی ساختمان همسایه پیوند می‌داد. گرچه مالکان خودشان هزینه پیاده روها را می‌پرداختند، در کنار آن شهر شیکاگو به جمع آوری مالیات پیاده رو جهت تامین هزینه سایر پروژه‌های خیابانی پرداخت. در شهرهای دیگر، مالکان همچنانکه هزینه پیاده روها را پرداخت می‌کردند، از آنها خواسته می‌شد هزینه نگهداری محوطه جلوی درب خانه شان را نیز تقبل نمایند. اهالی نیویورک موظف بودند که فضای بین خانه تا جوی آب را تمیز نگه دارند، گرچه خیلی‌ها از انجام این کار سر باز می‌زدند.

پیاده روها نیز جزو یکی از وجوه استاندارد سازی خیابانها قرار گرفت. در برخی از شهرها به عنوان مثال در شهر سیلم (Salem) در ایالت اورگان، پیاده روها تا قبل از جنگ جهانی دوم اجباری بودند ولی پس از جنگ، طراحی جدید محلات مسکونی آنها را حذف کرد. در سال ۱۹۵۸، مجدداً ساخت پیاده روها در این شهر اجباری شد.

با وجود اینکه سنگفرش کردن خیابانها و ساخت پیاده روها در قرن ۱۹ بر دوش صاحبان املاک کنار خیابان بود، با ورود خودرو به خیابانها این رویه به سرعت تغییر کرد. خودروها به سرعت، درک مردم از خیابان را از یک فضای عمومی به یک کریدور حمل و نقل تغییر داد. نوع پوشش کف خیابانها و ایجاد پیاده روها این تغییر را منعکس ساخت. در اواخر قرن نوزدهم، شهرها کف سازی خیابانها را به دلایل بهداشت عمومی بر عهده گرفتند (تا از آبهای راکد بکاهند و به دفع آبهای سطحی سرعت دهند). اما آنها کماکان به کمک مالکان املاک مجاور پیاده رو جهت تامین بخشی از هزینه پوشش پیاده رو محتاج بودند. در شروع قرن بیستم، مالکان در بعضی از شهرها کماکان قدرت وتوی خود را در خصوص تصمیمات مربوط به پوشش خیابان و ساخت پیاده روها در اختیار داشتند. اما خیلی زود دادگاه‌های محلی بر رجحان جنبه عمومی پیاده روها بر حقوق مالکان زمینهای مجاور رای دادند. با حمایت از استفاده کنندگان از خیابان مثل دوچرخه سواران، و بعدها، موتورسواران، مدیران شهری پروژه‌های پوشش سطح خیابانهای با ترافیک بالا را جزو اهداف اولیه خود قرار دادند.

جنبه اجتماعی، اقتصادی و سیاسی پیاده روها
 همچنانکه پیاده روها در شهرها گسترش می‌یافتند، به منظورهایی ورای صرفاً تسهیل در حرکت مردم به کار گرفته شدند. شواهدی از تمایز در استفاده از پیاده روها بر اساس سطح طبقاتی افراد در دست می‌باشد. در محلات مسکونی گران قیمت و محلات تجاری، پیاده روها نقش یک سینمای درون شهری را پیدا کردند که افراد ثروتمند می‌توانستند در آنها سطح اجتماعی و قدرت خود را به نمایش بگذارند. همچنانکه دمش (Domosh) توضیح داده: « یکی از عمومی ترین و شاخص ترین فعالیتها در قرن نوزدهم در پیاده روها، مراسم تماشا کردن و تماشا شدن مردمی بود که در طول بولوارها قدم می‌زدند ». افراد پیاده با بهترین لباسهای خود در پیاده رو قدم می‌زدند تا سطح اجتماعی و شخصیت خود را به نمایش بگذارند. این موضوع در شهرهایی مثل پاریس، لندن، نیویورک، فیلادلفیا و شیکاگو، گونه‌ای نمایش شخصیتی بود که هرگونه مزاحمت مانند فریاد زدن یا رفتارهای بی ادبانه غیر قابل قبول بود.

استاندارد خیابانها در دهه‌های ۱۹۳۰ تا ۱۹۵۰ قانونمند شد که در این سالها روانی تردد وسایل نقلیه از اهداف اصلی طراحی خیابانها قلمداد می‌گردید. گرچه این قضیه همه جایی نیست، اما مشخصه‌های



تصویر ۲: مرکز خریدی در شهر Las Vegas در ایالت نوادا، نمونه‌ای از پلهای هوایی جهت تردد افراد و جداسازی مشتریان و خرید کنندگان از فضای عمومی و پیاده رو

در اواسط و اواخر قرن ۱۹، همچنانکه فروشگاه‌های بزرگ و زنجیره‌ای به عنوان یک موضوع مورد علاقه خانمهای طبقه متوسط و بالا مطرح شد، و همچنانکه مصرف‌گرایی به عنوان یک جنبه اجتناب‌ناپذیر از تعیین طبقه و کلاس اجتماعی افراد به شمار می‌رفت، پیاده‌روهای عریض در بیرون از این فروشگاه‌ها، زنان را قادر ساخت که به خیابانها قدم بگذارند. در روندی که تا قرن بیستم ادامه یافت، قلمرو فروشگاه‌های زنجیره‌ای و فروشگاه‌های معتبر با فعالیتهای تجاری فروشندگان دوره گرد و دست‌فروشان تهدید می‌شد و صاحبان آن فروشگاه‌های بزرگ تصمیم گرفتند که این خرده‌فالیتهای خیابانی را به قسمتهای نامطلوب‌تر و سطح پایین‌تر شهر هدایت کنند.

علاوه بر منافع تجاری، پیاده‌روها به عنوان صحنه وسیعی برای اعتراض عمومی و نیز اقدامی جهت اعمال حق آزادی بیان و تجمع به کار گرفته شدند. اعتراضات عظیم سیاسی، تظاهرات و رژه‌ها در خیابانها و پیاده‌روهای قرن ۱۹ در پی اعتراض کارگران، تبعیضات طبقاتی و یا نژادی، قوانین نا عادلانه، همچنین حمایت‌های سیاسی و جشنها دیده می‌شد. بر اساس قانون اساسی آمریکا، کنگره نباید هیچ قانونی وضع کند که احترام به بنیانهای دینی خاص را ترویج کرده و یا مردم را از آنها منع نماید، حق آزادی بیان یا مطبوعات را محدود کند، حق مردم برای تجمعات صلح آمیز را نقض کرده و یا جمع‌آوری طومار برای درخواست اعمال تغییر در روند کار دولت را محدود سازد. اولین اقدامات آزمایشی صورت گرفته در مورد آزادی‌های شهروندی در سال ۱۹۰۵ با اعتصابات شیکاگو صورت گرفت در جایی که اتحادیه صریحا از حق خود برای اعتراض دفاع کرده و مخالفت خود را با تلاش برای محدود ساختن فعالیتها در پیاده‌روها اعلام نمود و با این کار به معرفی پیاده‌روها به عنوان یک مکان عمومی برای اعتراض کمک کرد. آزمایش دیگری که برای آزادی‌های شهروندی انجام شد در سال ۱۹۰۶ در خصوص موسسه "کارگران صنعتی دنیا" (IWW) صورت گرفت که سازمانی رادیکال بود که اعتقاد به براندازی سیستم سرمایه‌داری به منظور بهبود وضع طبقه کارگر داشت. آنان خیابانهای مرکزی شهر را برای بیان عقاید تندشان انتخاب کرده بودند. رابان (Rabban)

در ابتدای قرن ۱۹، در محلات مربوط به اقشار کم درآمد، افراد پیاده، دوچرخه‌سواران، دست‌فروشان و فروشندگان دوره گرد در خیابانهای شهر و پیاده‌روها با هم اختلاط می‌کردند. ساکنین ساختمانها در مجاورت ورودی عمارات با هم صحبت می‌کردند و بچه‌های آنها در پیاده‌روها و خیابانها با هم بازی می‌کردند. به طور تاریخی، پیاده‌روها برای مشاغل مختلف مورد استفاده قرار می‌گرفته‌اند علی‌الخصوص در میان طبقه کارگر. به عنوان مثال دستفروشان خیابانی مدت مدیدی در خیابانهای شهر حضور داشته‌اند. نیویورک تجربه ظهور مجدد دستفروشان خیابانی را در دهه ۱۸۵۰ داشته است. هنگامی که در مناطق مرکزی شهر عابران می‌توانستند در هر گوشه‌ای تنقلات خریداری نمایند: سیب زمینی شیرین داغ، گلابی پخته، کیک، چای، میوه، آب نبات و ذرت داغ. پدیده دست‌فروشی در ربع انتهایی قرن ۱۹ در تجارت نیویورک قد علم کرد و تقریبا در سالهای ۱۹۳۰ از میان برداشته شد. همچنین در اواخر قرن ۱۹، تجار نیز دامنه‌های فعالیتهای اقتصادی خود را به پیاده‌روها گسترش داده بودند. چنانکه فورد (Ford) می‌گوید: «فروشگاه‌ها به نصب علائم و تابلوهای تجاری بزرگ در پیاده‌روها و نیز انبار کردن انبوهی از اجناس خود پرداختند و کافه‌ها نیز فضای زیادی از پیاده‌رو را برای میزهایشان اشغال کرده بودند». پدیده روسپی‌گری در خیابانها نیز به عنوان نوعی فعالیت شغلی با حضور در پیاده‌روها شکل گرفت.

عموماً مردان مجردی بودند که بدون سرپناه دائمی بوده و به سرپناه‌های موقت ارزان اتکا داشتند و غالباً در مناطق بسیار بد شهر سکنی می‌گزیدند. در سالهای ۱۹۷۰، رشد سریعی از افرادی که به معنای واقعی کلمه "بی خانمان" بودند مشاهده می‌شد. این افراد آنهایی بودند که در خیابانها بدون هیچ سرپناهی ایام می‌گذرانند. روسی (Rossi) می‌نویسد: «بی خانمانهای جدید را در حال استراحت یا خوابیدن در مکانهای عمومی مانند اتوبوس، ایستگاه‌های قطار، روی درپوشهایی که از آنها بخار بیرون می‌آید، در پیاده روها، در درگاه‌ها و دهلیزها، در جعبه‌های مقوایی، در اتومبیل‌های اسقاطی و یا در مکانهای دیگری که توسط مردم قابل رویت هستند می‌توان یافت.» در طول این دوره، ترکیب مکان جغرافیایی بی خانمانها با ظهور تعداد زیادی از زنان و گسترش بی خانمانی ورای مناطق



تصویر ۳: فضای باز جلوی هتل Venetian در شهر لاس وگاس.

فضای وسیعی خاص تردد افراد پیاده که این هتل که تقلیدی از شهر ونیز در ایتالیاست، بخشی از فعالیتهای تفریحی و توریستی خود مثل سوار و پیاده کردن افراد در قایقهایی که در کانالهای آبی در داخل هتل در رفت و آمد هستند را به این فضا کشانده است.

مخروبه شهر مشخص می‌شود.

این مرور مختصر تاریخی نشان می‌دهد که فضای پیاده روها از دیرباز میزبان مجموعه متنوعی از فعالیتهای اجتماعی، سیاسی و اقتصادی بوده است. زمانهایی بوده که این فعالیتهای در تقابل با یکدیگر قرار گرفته و پیاده رو فضای مسابقه برای فعالیتهای رقابتی گشته است. در بخشهای بعدی این مقاله نشان داده خواهد شد که شهرداریها علاوه بر تجهیز و نگهداری پیاده روها، برای کنترل و قانونمند کردن آنها نیز برنامه ریزی می‌کنند.

پیاده روها در شهرهای ایالت کالیفرنیا

برای درک بهتر امور مربوط به تجهیزات، سرمایه گذاری، نگهداری و قانونمند سازی پیاده روهای امروزی، به آمارگیری و بررسی قوانین شهرداریها در ده شهر بزرگ کالیفرنیا پرداخته ایم. این شهرها عبارتند از: لس آنجلس، سن دیه گو، سن خوزه، سانفرانسیسکو، لانگ بیچ، فرزنو، ساکرامنتو، اوکلند، سانتا آنا، و آناهایم. ما در این نوشتار قوانینی که کاربری پیاده روها را تحت تاثیر خود قرار می‌دهد شناسایی کرده و آنها را بر اساس مشخصه اصلی شان دسته بندی کرده ایم (مثل دستفروشی، تکدی گری، استفاده شده توسط مغازه‌های مجاور و همچنین اعتراضات عمومی). از آنجا که

می‌نویسد: « آنها آشکارا قوانینی که محدود کننده آزادی بیان بوده و به دستگیری و ضرب و شتم می‌انجامید، زندانها را شلوغ و پرکرده و دادگاهها را مملو از جمعیت کرده بود نقض کردند.» با این تاکتیک ها، اعضای IWW جوامع را مجبور کردند که سخنرانی کردن در خیابانها را مجاز بشمرند. این مجادلات برای آزادی بیان موجب بهبود قوانین سخنرانی‌های عمومی در تعدادی از شهرهای غربی شد.

از قدیم الایام، پیاده روها فضایی در اختیار فقیرترین و بیچاره‌ترین افراد اجتماع جهت تحریک حس بخشندگی همشهریان خود قرار داده است. متکدیان در قرن ۱۹ به وفور در پیاده روها دیده می‌شدند. حضور و فعالیت آنها اکثراً تهدیدی برای شهرداریها و منافع تجاری شهر به شمار می‌رفت. یک سری از قوانین در صدد پاکسازی پیاده روها از متکدیان برآمدند تا آنها را به یتیم خانه‌ها و محل اسکان فقرا انتقال دهند. اعمال این قوانین معمولاً یک روند مستمر نبوده و غالباً به وضع اقتصادی و فضای عمومی سیاسی وابسته بوده است.

در اواخر دهه ۱۹۷۰، پدیده بی خانمانی به شکلی جدید و به صورت عمومی در پیاده روی شهرها بروز پیدا کرد. پیش از این زمان، بیشتر افرادی که بی خانمان گفته می‌شدند کارگران دوره‌ای بودند که



تصویر ۴: فواره وسیعی در جلوی مرکز خریدی در شهر آتلانتا که به علت گرمای تابستان، کودکان از آن برای آب تنی و تفریح بهره می‌برند. نیمکتهای اطراف آب نما، فضائی جهت نشستن و کنترل والدین فراهم می‌آورد.

شهرها، به هر حال، مسئول حوادثی که در پیاده رو اتفاق می‌افتند هستند. سرخوردن و افتادن در پیاده روها از متداول ترین شکایتهای در مورد پیاده روهاست که بر علیه شهرداریها صورت می‌گیرد. در لس آنجلس، ۶۰۰ تا ۷۰۰ شکایت در سال صورت می‌گیرد ولی در همه حالتها مسئولیت با شهرداری نمی‌باشد. حتی در منطقه کوچکی مثل وست هالیوود، با مساحت ۲ مایل مربع، ۲۴ مورد شکایت در سال ۲۰۰۱ تنظیم گشته بود. در نتیجه تمام شهرها به منظور کاهش اینگونه حوادث بهسازیهای موقتی در خصوص پیاده روها انجام می‌دهند. مسئولیت شهرها هنگامی آغاز می‌شود که از یک مشکل آگاهی پیدا می‌کنند. در آن صورت، مسئولین شهرداری یا به آگاه کردن مالک زمین می‌پردازند که خود، شخصا، نسبت به تعمیر پیاده رو اقدام کند و یا اینکه خودشان پیاده رو را تعمیر کرده و هزینه را به مالک واگذار می‌کنند. وقتی که درختان خیابان به پیاده رو آسیب می‌رسانند شهرداریها هزینه تعمیرات را پرداخت می‌کنند.

اگرچه ساکنان موظف به حفظ و نگهداری از پیاده روها می‌باشند، این قوانین همیشه اعمال نمی‌شود. مثلاً در لس آنجلس، شهرداری متوجه شد که تحمیل هزینه پیاده روها به افراد با درآمد ثابت مشکل است و این قانون را به حالت تعلیق در آورد. در عوض، شهرداری یک پروژه بهسازی خیابان جهت حفظ و نگهداری پیاده روها آغاز نمود. به هر حال، طبق منابع رسمی، به خاطر بودجه محدود، برنامه تعمیر خیابانها و پیاده روها ۴۰ تا ۶۰ سال عقب می‌باشد.

مسئله ایجاد، پرداخت هزینه‌ها و نگهداری از پیاده روها می‌تواند برای شهرداریها نگران کننده باشد و آنها باید برای یافتن و تامین

اطلاعات استاندارد مربوط به پیاده روها در کد مربوط به شهرداری هر شهر موجود نبود، ما مطالعات خودمان را با مصاحبه‌هایی که با طراحان و مسئولان انجام دادیم، کامل نمودیم.

این تحقیقات نشان داد که در تمام شهرها احداث پیاده رو اجباری است. گرچه استثناهایی هم وجود دارند مثل مناطقی که توسعه کامل یافته‌اند ولی پیاده رو ندارند. در چنین وضعیتهایی، شهرداریها باید در صورت لزوم هنگامی که خیابانها بازسازی می‌شوند، نسبت به ایجاد پیاده رو اقدام نمایند.

در شهرهای مورد بررسی ما در ایالت کالیفرنیا، حداقل عرض پیاده رو در هر طرف خیابان ۴ تا ۵ فوت (۱/۲۰ تا ۱/۵۰ متر) بود. در برخی از شهرهای این ایالت، حداقل عرض پیاده رو تنها استاندارد موجود است. به عنوان مثال در شهر لانگ بیچ، قانون شهرداری حکم می‌کند که پیاده رو در طول هریک از دو طرف خیابان امتداد داشته و باید حداقل عرض ۴ فوت (۱/۲۰ متر) در طرحهای توسعه جدید شهر دارا باشد. در شهرهای دیگر، خط مشی‌های گسترده تری مشخص گردیده است. به عنوان نمونه، شهر سن دیه گو به انتشار کتاب "راهنمای طراحی شهر" اقدام کرد که حاوی اصول اولیه در طراحی خیابان و پیاده رو می‌باشد. پیاده روها در این شهر در هر طرف خیابان اجباری است و در این کتابچه پیاده روهای پارک مانند شهری نیز به عرض ۲۰ فوت (۶/۵ متر) برای پیاده روها و مرزهای آنها طراحی شده است. در طرح جامع لس آنجلس عرض پیاده رو بر اساس طبقه بندی خیابانها مشخص می‌شود و حداقل ۵ فوت برای یک خیابان جمع کننده محلی ۵۰ فوتی تا ۱۷ فوت برای پیاده رو در مجاورت یک بزرگراه اصلی در نظر گرفته شده است. در طرح جامع سان فرانسیسکو، سیاستهای پیاده محوری گسترش یافته‌اند گرچه عرض مشخصی برای پیاده روها تعریف نشده است. عرض پیاده روها در ساکرامنتو بین ۵ تا ۱۴ فوت متغیر است. بسیاری از شهرهای مورد مطالعه ما محله‌های پیاده - محور دارند که در آنها پیاده روهای عریض تر جهت نشستن افراد پیاده در هوای آزاد تعبیه شده است. سنگفرشهای مخصوص، فضای سبز انبوه تر و متنوع تر و طراحی‌های خاص جهت محلهای قرار دادن روزنامه ها، سطل آشغالها و تیرهای چراغ برق به منظور مشخص نمودن مکانهای مخصوص افراد پیاده در این محلات به کار گرفته شده‌اند.

در تمام شهرهای مورد بررسی ما، مالکین زمینهای مجاور پیاده رو باید در حفظ و نگهداری و رفع هرگونه سدمعبر احتمالی کوشا باشند.



تصویر ۶: نمونه ای از تظاهرات در شهر سیاتل در ایالت واشنگتن. اکثر فعالیتهای گروهی در این شهر در فضای جلوی Space Niddle که به نوعی المان شهر سیاتل است صورت می گیرد.

دو نظر متناقض در نوسان بوده است: فضایی آرام و کنترل شده در برابر یک مکان بدون دخالت و کنترل که آزادی بیان و فعالیت سیاسی نیازمند آن است.

بنا به نظر الیکسون (Ellickson): «جوامع برای مکانهای عمومی "قوانین جاده ای" وضع می کنند. گرچه این قوانین با جزئیات در کدهای قانونی آمده، بیشتر آنها به عنوان استاندارد غیر رسمی رفتار اجتماعی شناخته می شوند.» قوانین جامع قرن چهارم انگلستان درباره ولگردی تا هنگام استقلال آمریکا به حد چند قانون جزئی بر علیه مزاحمتهای خیابانی از جمله تکدی گری یا خوابیدن در پیاده روها تقلیل یافته بود. در شهرهای آمریکا، اجرای این قوانین بسته به اقتصاد سیاسی، سهل و یا سخت گیری می شدند.

فعالتهای عمومی قابل قبولی برای گروههای مختلف ساکن شهر در پیاده روها تعریف شده اند. به عنوان بخشی از جنبش اصلاحات شهری در اواخر قرن ۱۹، فعالتهای خیابانی از نظر اصلاح طلبان امری قبیح شمرده می شد خصوصاً در محله های کم درآمد. کودکان و زنان هدف این اصلاحات بودند. حضور کودکان در خیابان نشانگر عدم سرپرستی درست والدین قلمداد می شد. ترس از فساد بچه های بی گناه تبدیل به یک موضوع مورد حساسیت عمومی اصلاح طلبان شد. در نتیجه قوانینی وضع شد که کودکان را از داشتن شغل در خیابانها مانند روزنامه فروشی و پادویی و... منع کند. این محدودیتهای بخشی از یک حرکت بزرگتر برای محدود سازی دست فروشی و بقیه فعالتهای خیابانی بود.

بودجه جهت تعمیر پیاده روهای خطرناک و ترک خورده تلاش نمایند. چنانچه در پی خواهد آمد، قانونمندی پیاده روها و کنترل آنها حتی از این هم مشکل تر بوده که در مواردی به دادگاهها نیز کشیده شده است.

کنترل پیاده روها: چارچوب قانونی

هرجا که عناوین "خیابان" و "پارک" به کار می رود، در ذهن اینگونه تداعی می گردد که این عناوین در جهت استفاده عموم و جهت گردهمایی، ارتباط شهروندان و بحث درباره مسائل مورد توجه عموم مورد استفاده بوده اند. این استفاده از خیابانها و اماکن عمومی از دیرباز بخشی از مزایا، حقوق و آزادی های شهروندی شناخته می شده اند.

پیاده روها و خیابانها به عنوان مکان ابراز عقیده سیاسی نیز به کار می رفته اند. آنها به عنوان مکانهای سیاسی، به عنوان سمبل سیاست مردم سالار و به عنوان مکانی برای بحث و عمل سیاسی شناخته شده اند. همچنانکه جمله ابتدای این مبحث بیان می دارد، استفاده از خیابانها و پیاده روها معادل ایفای حقوق و مزایای شهروندی دانسته شده است.

با این حال، تاریخ پیاده روها بیانگر تعارض شهرداریها، تجارتهای خصوصی و دادگاهها برای احقاق مردم سالاری پیاده روهاست و آنها سعی کرده اند کاربری و عملکرد پیاده روها را محدود و قانونمند کنند. حداقل از قرن ۱۹ میلادی، استفاده و عمومیت پیاده روها همواره بین



تصویر ۵: نزدیک دریا در شهر سن دیگو در ایالت کالیفرنیا. صاحب این مغازه جهت اجاره دادن تخته های موج سواری و وسایل شنا و دوچرخه، قسمتی از فضای پیاده رو را نیز اشغال نموده است.

اینچنین قوانینی عموماً بر علیه اتحادیه‌های کارگری مانند IWW که از پیاده روها برای فعالیت‌های سیاسی، تظاهرات و تحصن‌ها استفاده می‌کردند جهت گیری می‌شدند. در آشوب‌های سالهای ۱۹۰۶ تا ۱۹۱۷، ۲۶ مورد منازعه آزاد در خصوص آزادی بیان در آمریکا ثبت شد. اعضای IWW به علت سد معبر در پیاده رو، مسدود کردن حرکت اتومبیل‌ها، ولگردی، تجمع غیر قانونی یا تخطی از قوانین سخنرانی عمومی دستگیر می‌شدند. IWW تلاش کرد که یکی از قوانین شهری محدود کننده در سن دیه گو که برقراری سخنرانی‌های عمومی در محدوده‌های تجاری شهر را ممنوع می‌کرد (این قانون بر اساس قانون مشابهی در لس آنجلس وضع گردیده بود) را لغو کند که این امر در دادگاه با شکست مواجه گردید. این مشاجرات بر سر آزادی بیان باعث روشن شدن مسائلی شد که باعث بروز مشکلاتی برای دادگاه‌ها در سالهای آتی گردید. این مسائل عبارت بودند از: منطقی بودن اعمال این محدودیت‌ها، نیاز به دسترسی به مایملک عمومی و کاربرد تبعیض آمیز قوانین عادلانه.

قبل از جنگ جهانی اول، دادگاه عالی قضایی هیچ مورد تجمع یا سخنرانی عمومی را نقض نکرد. دادگاه‌های سطح پایین‌تر نیز در چنین مواردی معمولاً "جنب قوانین شهرداری را می‌گرفتند که این قوانین استفاده از پیاده روها را محدود نموده و از اعتراضات کارگری جلوگیری می‌کرد. در سال ۱۹۳۷، دادگاه عالی قضایی برای اولین بار حق برگزاری تجمعات را به رسمیت شناخت، گرچه مقامات محلی کماکان می‌توانستند در صورت احتمال قریب الوقوع خطر خشونت از این تجمعات جلوگیری به عمل آورند. ۲ سال بعد در موضوع شکایت هاگ (Hague) بر علیه CIO، دادگاه برای اولین بار به شدت از خیابانها و پارکها به عنوان فضاهایی برای فعالیت‌های سیاسی حمایت کرد. بین سالهای ۱۹۶۵ و ۱۹۷۵، دادگاه‌های محلی وقضات دادگاه عالی قضایی بسیاری از قوانین محلی شهرداری‌ها در خصوص پیاده روها را غیر قانونی اعلام کردند. این قوانین به طرز نامتناسبی افراد فقیر و اقلیتها را تحت فشار قرار داده بود.

لیکن موج تغییرات در دهه ۱۹۹۰، با موجی جدید از قوانین شهرداری‌ها پدید آمد و این امر توسط شهرهایی در سطح آمریکا صورت گرفت که قصد داشتند به کنترل "بی نظمی در پیاده روها" پرداخته و فضاهای عمومی را قانونمند سازند. قوانین ضد تکدی گری و مبارزه با بی خانمانی حتی در شهرهای لیبرال آمریکا مانند سانفرانسیسکو، نیویورک، سانتا کروز، سانتا مونیکا و برکلی نیز وضع گردید و بسیاری از کاندیداهای شهرداری همانند رودلف گیولیانی



تصویر ۷: کافه Starbucks در شهر سن دیگو. از فضای جاوی آن جهت قرار دادن میز و صندلی با طراحی زیبایی در حاشیه پیاده رو استفاده شده است.

قوانین آشکار در جهت قانونمندی خیابانها در قرن بیستم توسعه یافت، اگرچه خیابانهای قرن نوزدهم نیز به شدت تحت کنترل بودند. به موازات این امر، حضور افراد خاص در ساعات نامناسب روز محل قوانین به نظر می‌رسید. با این حال، این موضوع زمینه ساز فعالیت‌های کوچک سیاسی با عبور از مرزهای سیاسی و اجتماعی گردید. فعالیت‌های روزانه مثل راه رفتن بانوان طبقه متوسط به تنهایی و یا در هنگام غروب آفتاب و قدم زدن زنان و مردان سیاه پوست با لباسهای فاخر، استانداردهای ثبت شده اجتماعی آن روزگار را به چالش بر می‌انگیخت.

همچنانکه قبلاً بحث کرده ایم، اعتراضات وسیع سیاسی و فعالیت‌های سازمان یافته و یا خودجوش نیز در پیاده روهای آمریکا وجود داشته‌اند. اولین قوانین سیستماتیک شهرداری برای جلوگیری از چنین فعالیت‌هایی و برای هدف قرار دادن فعالیت‌های سیاسی و آزادی بیان در پیاده روهای آمریکا در بسیاری از شهرها و ایالات آمریکا (از مونتانا تا کالیفرنیا و از پنسیلوانیا تا واشنگتن) در اوایل سالهای ۱۹۰۰ وضع گردیدند. شهرداری‌ها (شامل لس آنجلس، سن دیه گو، فرزنو و اوکلند) به پشتوانه کسبه‌ای که احساس می‌کردند که سخنرانی‌های خیابانی ایجاد سر و صدا کرده و به کسب آنها لطمه می‌زند، قوانین ضد سخنرانی وضع کردند. در قانونی که در فرزنو در سال ۱۹۱۰ وضع شد آمده است: «برقراری، رهبری، و یا ترغیب هرگونه تجمع، جلسات، و یا گردهمایی اشخاص و یا ایراد سخنرانی و یا موعظه به صورت عمومی، و یا رهبری و یا مشارکت در هر گونه بحث و مذاکرات عمومی سیاسی در هر پارک عمومی، خیابان و کوچه در محدوده مرکزی شهر به وسعت ۴۸ بلوک ممنوع میباشد.

فعالیت‌های تجاری و حصاربندی آنها (۴) استراتژی‌های استفاده از زمین به منظور محدود کردن برخی فعالیت‌های پیاده رویی به مناطق خاص. این استراتژی‌های طراحی و کاربری زمین که به هم مرتبط نیز می‌باشند، سخنرانی‌ها و رفتارهای قابل قبول در پیاده روی را مشخص می‌سازند. چنانچه جدول زیر نیز مشخص می‌سازد تمام ده شهر مورد بحث در کالیفرنیا از مجموعه‌ای از این استراتژی‌ها به منظور کنترل پیاده روی‌های خود استفاده می‌کنند.

تاکید زدایی از پیاده روی

خصوصی سازی فضاهای عمومی (واگذار نمودن ایجاد، مدیریت و کنترل آنها به بخش خصوصی) پدیده‌ای بود که در شهرهای آمریکا در اواخر دهه ۱۹۷۰ و اوایل ۱۹۸۰ به وقوع پیوست. بازسازی وسیع و مداوم بسیاری از مناطق مرکزی شهر با خلق فضاهایی همراه بودند که گرچه بخشی از پروژه‌های توسعه‌ای مربوط به بخش خصوصی محسوب می‌گردیدند، قابل استفاده عموم نیز بودند، مانند پلازاها، خیابانهای مرکز خرید، پاساژها و ... مسئولان توسعه و طراحان شهری غالباً پلازاها را به عنوان مکانهایی برای حضور و استفاده اقشار کارمند مرکز شهر بر می‌شمردند. اما منتقدان استفاده از این فضاها منحصرًا توسط یک قشر خاص از مردم و نیز اعمال کنترل شدید از سوی نگهبانان بخش خصوصی که حضور آنها به نحو موثری یک قشر از جامعه را از بقیه اقشار مردم جدا می‌ساخت را محکوم کردند.



تصویر ۹: شهر سن دیگو.

فضائی با معماری مدیترانه‌ای جهت نمایش آثار هنری (اکثرًا مکزیکی) در نظر گرفته شده که نوع خاص معماری بدنه بنا و ورودی آن باعث جذب افراد پیاده به درون آن می‌شود.

در نیویورک، دیک ریوردان در لس آنجلس و فرنک جردن در سانفرانسیسکو با وعده به نظم بخشیدن و سر و سامان دادن به پیاده رویها در انتخابات پیروز شدند. در یک بررسی آماری در یکی از انتشارات "مرکز ملی قانونی بی خانمانی و فقر" معلوم گردید که ۱۲ شهر از ۱۶ شهر مورد مطالعه در سال ۱۹۹۳ برای کنترل متکدیان اقدام کرده بودند، ۱۰ شهر از این ۱۶ شهر موانعی برای خوابیدن بی خانمانها در خیابانها وضع کرده بودند و ۴ تا از شهرها حتی تلاشهایی جهت کنترل نشستن در اماکن عمومی انجام داده بودند. این مرکز ذکر می‌کند که تنها در سال ۱۹۹۴، ۳۹ شهر قوانینی بر ضد بی خانمانها و ۲۴ شهر نیز قوانینی بر علیه متکدیان وضع نمودند.

چارچوب طراحی و سیاست کنترل پیاده رویها:

شهرداری‌ها دیرزمانیست که در پی پایش زندگی خیابانی بر آمده و به تلاشهای مستمر با زمانبندی‌های مشخص برای دستیابی به شهری زیبا، پاکیزه و کارآمد پرداخته‌اند. از طریق قوانین محلی، بازنگری طراحی‌ها، عملیات بازگسترش و عملیات نظامی، شهرها استراتژی‌هایی را در طراحی و کاربری زمین به اجرا گذارده‌اند که به تبع آن رفتار مردم در پیاده روی‌های عمومی نیز کنترل می‌شود. این استراتژی‌ها شامل: (۱) اهمیت زدایی از پیاده روی‌های عمومی با استفاده از فضاها و پیاده روی‌های دنج و کم تردد (۲) فعالیت‌های زیباسازی و بازسازی فضاهای همسایگی به منظور تاکید بخشیدن بر استفاده‌های مناسب از پیاده روی‌ها برای کافه‌های خیابانی، نانوائی‌ها، گل فروشی‌ها، و ارائه هنرهای خیابانی (۳) خصوصی سازی پیاده روی‌های سابقاً عمومی از طریق استفاده از فضاهای متعلق به



تصویر ۸: بالبو پارک (Balboa Park) در شهر سن دیگو.

ساختمانهای قدیمی با معماری زیبا و Trolley هائی که در ساعتهای خاص توریستها را در پارک گردش می‌دهند.

جدول: استراتژی‌های کنترل پیاده روها

شهرها	ابزار کنترل	استراتژی
لس آنجلس، سان فرانسیسکو، سن دیه گو، ساکرامنتو	<p style="text-align: center;">طراحی</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ جداسازی کامل پیاده روها از فضاهای اطراف (مانند پلازاهای فرونشسته، مسیرهای پیاده روگذر و دیوارهای حائل) 	اهمیت زدایی از پیاده روها
لس آنجلس، لانگ بیچ، سن دیه گو، سان فرانسیسکو، ساکرامنتو، آناهایم، فرزنو، سن خوزه، اوکلند، سانتا آنا	<p style="text-align: center;">۱: قوانین ثبت شده:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ اختصاص مناطق مخصوص افراد پیاده <p style="text-align: center;">۲: استراتژی‌های کاربری زمین:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ اجازه انحصاری برای کاربری‌های خاص در زمین <p style="text-align: center;">۳: طراحی منظر:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ طراحی تفرجگاه‌های خیابانی زیبا 	نوسازی و زیباسازی پیاده روها
لس آنجلس، سان فرانسیسکو، سن دیه گو، سن خوزه، ساکرامنتو، اوکلند، فرزنو	<p style="text-align: center;">۱: مجوز قانونگذاری برای BIDها:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ سیستم امنیتی خصوصی <p style="text-align: center;">۲: طراحی:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ حصاربندی 	خصوصی سازی پیاده روها
لس آنجلس، سن دیه گو، سن خوزه، سان فرانسیسکو، لانگ بیچ، فرزنو، ساکرامنتو، اوکلند، سانتا آنا، آناهایم	<p style="text-align: center;">قوانین ثبت شده:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 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، فعالیت‌های خاص) ■ قانونمند کردن فعالیتها (مانند تکدی گری، مصرف الکل و...) 	کنترل رفتار در پیاده روها

زیرزمینی به دفاتر کاریشان بدون آنکه در پیاده روی عمومی قدم بگذارند هدایت می‌کنند. گرچه این پیاده روهای هوایی و تونلها ابتدا به منظور جداسازی مردم از هوای نامطلوب مناطق شمالی آمریکا احداث شده بود ولی به سرعت در شهرهایی با آب و هوای ملایم‌تر مانند: میامی، دالاس، شارلوت، لس آنجلس، سانفرانسیسکو و سانتا کروز نیز پدیدار گشتند. در لس آنجلس، این پلهای هوایی بخشهایی از ناحیه مرکزی شهر را در پیرامون هتل "بوناونتور" به هم متصل می‌سازد و پیاده روی عمومی پایین را به بی خانمانها 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.



تصویر ۱۰: میدان وسیعی خاص افراد پیاده در شهر واشنگتن DC سمبلی از هر یک از ایالت‌های آمریکا پیرامون آب نمای وسیعی تعبیه شده و یادمانهائی از ۲ جنگ جهانی نیز در میان سنگهای اطراف آب نما دیده می‌شود.

این کریدورهای هوایی که معمولاً به فروشگاه‌ها و خدمات جانبی متصل هستند، باعث تاکید زدایی از فضاهای عمومی سطح خیابان می‌شوند و یک خیابان دومی را تعریف می‌کنند که در بردارنده عناصر مطلوبی از فضای عمومی بوده ولی عناصر نامطلوب و ناایمن را جدا می‌سازد. این راهروهای بلند مرتبه برخی از مشتریان با سطح درآمد خاص را از خیابانها جلب می‌کنند. مطالعات نشان داده که این مسیرهای روگذر منجر به کاهش فروش و ارزش ملکی فروشگاه‌های سطح خیابان شده و "اثری مرگبار" بر روی "زندگی پیاده روی" دارند.

نوسازی و زیبا سازی پیاده روها

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

به منظور ایجاد تغییرات اساسی، این شهرها قوانینی برای تعیین مناطق پیاده - محور وضع کرده و به تشویق کاربری‌های خرده فروشی خاص پرداخته‌اند. این کاربری‌های مطلوب عمدتاً شامل کافه‌ها، شیرینی فروشی‌ها، رستورانهای سطح بالا، فروشگاه‌های گل فروشی، بوتیک‌ها، کتاب فروشی‌ها، گالری‌ها و فروشگاه‌های آثار هنری می‌باشند. معماری و طراحی فضای سبز نقشی عظیم در ایجاد جو با کلاس دارد که خود آن می‌تواند منجر به جذب بازدیدکنندگان با سطح اجتماعی و اقتصادی بالاتر گردد. این طراحی‌ها شامل: ۱- به روزرسانی و بهبود وضع فضای خیابانها با

گسترش پلازاها و دیگر فضاهای باز که منحصر به اقشار خاصی از مردم می‌شد، منجر به جداسازی شدیدی بین محدوده فضاهای عمومی و فضاهای خصوصی در مرکز شهر شده‌اند. از ابزار طراحی برای جهت دهی پلازهای خصوصی به سمت داخلشان و منفک کردن کامل آنها از پیاده روهای عمومی استفاده می‌شد. این اقدامات شامل دیوارهای بزرگ احاطه کننده، نماهای ساده و خالی، فاصله از پیاده رو و رفع تاکید بر دسترسی از سطح خیابان و ایجاد ورودی‌هایی از قسمتهای پارکینگ می‌شد. حذف فضاهای عمومی در بیرون پلازا به کلی تاکید بر پیاده روها را ملغی کرد.

به منظور ایجاد پلازهای محافظت شده و خصوصی، فضاهای با اختلاف سطح و مسیرهای پیاده روگذر ایجاد گشته‌اند تا کاربران خود را از خیابان دورکنند. این پلازاها منجر به ایجاد فضاهایی شدند که Trevor Boddy آنها را شهر آنالوگ می‌نامد و آن شهریست متشکل از فضاهای خصوصی که افراد فقیر و نامطلوب را دور نگه می‌دارد.

پلازهای با اختلاف سطح در بسیاری از مرکز شهرهای آمریکا رایج گردیده‌اند که مشتریان پردرآمد خود را از شلوغی، ترافیک و ناخوشایندی‌های پیاده روهای عمومی دور نگه داشته‌اند.

احداث مسیرهای پیاده روگذر نیز عمدتاً به تاکیدزدایی از پیاده روهای عمومی مرتبط می‌شوند. در مرکز شهرهای آمریکا، شهرهایی مانند: مینه‌پولیس، سن پاول، دترویت و سین سیناتی، پلهای عابر پیاده‌ای ساخته‌اند که برجهای سر به فلک کشیده را به شبکه‌ای از تونلها متصل می‌کنند که مردم را از پارکینگهای

فروشی از جمله Crate & Barrel و سینماهای چند سالانه شده است. در شهر ساکرامنتو، منطقه‌ای به وسعت ۴ بلوک به نام ساکرامنتوی قدیمی به صورت مجموعه‌ای از موزه، رستورانها، و فروشگاه‌ها احیا شده به طوری که یاد آور دوران گاو چرانی شهر می‌باشد. شهرسن دیه گو نیز منطقه گسلمپ (Gaslamp) خود را به یک منطقه تفریحی با بیش از ۸۰ رستوران معتبر، کلوب، سینما و گالری که همگی در یک منطقه به وسعت ۱۶ بلوک با معماری ویکتوریایی قرار دارند، مبدل نموده است. با دنبال کردن این راهبردها، شهرداریها می‌توانند به طور غیر مستقیم نیز پیاده روها را از طریق اعمال ضوابط طراحی و برنامه ریزی کنترل کنند.

جمع بندی:

بیشتر ما زمین هموار شده‌ای را که بر روی آن راه می‌رویم چیز پیش پا افتاده‌ای می‌شمریم. پیاده روها به عنوان بخشی از شهرکه همواره مورد کم لطفی قرار می‌گیرند، افراد پیاده را از مبدا به مقصد می‌رساند ولی غالباً خیلی ساده و بی آرایش هستند. پیاده روها که در زمره فضاهای عمومی شهر قرار می‌گیرند، تاریخی پیچیده و پرکش و قوس دارند. آنها مکانی تفریحی برای گردشگران، سرپناهی برای بی خانمانها، مکان کسب درآمد برای کسبه و دست فروشها، مکانی برای ارتزاق روزانه متکدیان و فضایی برای بحث و اعتراض فعالان سیاسی می‌باشند.

در طول تاریخ، مؤسسات دولتی و خصوصی فعالیت‌های پیاده رو را کنترل کرده‌اند. قانونگذاری جهت پیاده روها امروزه بر عهده



تصویر ۱۱: جلوی کاخ سفید (White House) در شهر واشنگتن DC این پیرمرد با سگش هر روز صبح تا غروب در پیاده روی جلوی نرده‌های کاخ سفید به این صورت به بیان اعتراض خود از جنگ آمریکا با عراق می‌پردازد.

تلفیقی از هنر مردمی، مبلمان شهری و نورپردازی‌های تزئینی ۲- بازسازی ساختمانها از طریق تمیز کردن نمای بیرونی آنها و ۳- تبدیل انبارهای قدیمی به رستورانها و فروشگاه‌های مدرن می‌باشد. خطوط کلی طراحی غالباً در صدد بنیان نهادن سبکی در خیابان هستند که این سبک می‌تواند از معماری کنونی آن خیابان الهام گرفته شده باشد و یا کاملاً مستقل از آن عمل کند. این سبکها می‌تواند از "آرت دکو" تا "کانتری" و یا از "مدیترانه‌ای" تا "مدرن" تنوع داشته باشد.

زیباسازی محیط فیزیکی و تاکید بر روی خرده فروشی به شکل مطلوب به کرات باعث نوسازی در فضاهای شهری شده‌اند: بالا بودن قیمت زمین و میزان اجاره‌ها، تعطیلی فروشگاه‌های کوچک مستقل و جایگزینی آنها با فروشگاه‌های زنجیره‌ای و خرده فروشی‌های سطح بالا. قیمت‌های بالای اجناس فروشی و پارکینگ و جو لوکس و متمول، معمولاً افراد فقیر را از این مکانها دور نگه می‌دارد و در نتیجه پیاده روها را تحت کنترل خود در می‌آورد.

درکالیفرنیا جنوبی موفق‌ترین نمونه برای راهبرد فوق مجتمع تجاری خیابان سوم در سانتا مونیکا و بولوار کلرادو در شهر قدیمی پاسادنا می‌باشد. زیباسازی، تعمیر و ارائه امتیازات تشویقی برای ایجاد کاربریهای خاص باعث شده که این دو خیابان تبدیل به معروفترین خیابانهای تجاری این منطقه بشوند. به امید آنکه توفیقی که این دو خیابان به دست آورده‌اند در شهر لس آنجلس نیز تکرار شود، این شهر به اختصاص دادن چند منطقه منحصر" به فعالیت‌های خرده فروشی در طول بولوار ونتورا در سان ست بولوار در حالی وود اقدام نمود. در مورد بولوار ونتورا، شورای شهر طرحی برای زیباسازی خیابان به طول ۴ مایل در نظر گرفته که البته این طرح استفاده از این منطقه به مقاصد خرده فروشی را نیز محدود می‌سازد. فهرست اولیه فعالیت‌های مجاز پس از اعتراض مالکین فعلی مغازه‌ها که معتقد بودند که آنها و مشتریان‌شان را از منطقه بیرون می‌کنند افزایش یافته و شامل سالنهای آرایش و زیبایی، سلمانی‌ها و داروخانه‌ها نیز گردید. یک طرح ۷/۳ میلیون دلاری برای بازسازی خیابانی در ونیس کالیفرنیا به رغم شایعات میان کاسبین محل درباره تبعات احتمالی این نوسازی در جریان است.

در شهرهای دیگر در مطالعات ما، زیباسازی قسمتهایی از خیابانهای تجاری نیز دیده می‌شود. خیابان پاین (Pine) در لانگ بیچ کالیفرنیا کاملاً نوسازی شده و شامل فروشگاه‌های زنجیره‌ای خرده

منظور حذف کاربران خاص، برچیدن سد معبرها و برخی کاربردها به کار گرفته شده‌اند. در برخی موارد، این راهبردها به نفع برخی از کاربران بوده ولی ممکن است موجب حذف اجتماعی گروهی دیگر گردد.

در اوایل دهه ۶۰، جین جیکوبز ریتم افراد پیاده در پیاده‌روهای Greenwich Village در نیویورک را به صورت «باله پیاده رویی» یاد کرده است. جیکوبز همواره تصور عاشقانه‌ای از پیاده‌روها داشته و آنها را به عنوان فضایی برای تماس اجتماعی، در هم آمیختگی و اختلاط در شهرها یاد می‌کرده است. با این حال، در مقاله حاضر دیدیم که این «باله» در بسیاری اوقات متلاطم بوده که باعث تضارب آرا در فضاهای عمومی در مورد حقوق شهروندی، دسترسی به فضاها، آزادی بیان و مردم سالاری می‌شود.

اما پیاده‌روهای شهرهای آمریکا در آینده چه به ارمغان خواهند آورد؟ تا به امروز تمایل به سمت جدا سازی و محاط کردن کاربران، همسان سازی فرمهای شهری و جلوگیری از اقدام به هر گونه فعالیت خارج از چارچوبهای مورد قبول بوده است. بعد از عملیات ۱۱ سپتامبر، شهرها بیشتر تمایل به تحت کنترل نگه داشتن فعالیتهای عمومی بنا به دلایل امنیتی دارند. اما در عین حال، در زمانهای بحرانی یا جنگ، مردم نیاز به بیان اعتراضات خود، تسلاهی خاطر، کمک رسانی و برنامه ریزی دارند. بنابراین به عنوان شهروند و شهرساز، ما باید برای در دسترس بودن تمامی پیاده‌روها تلاش کنیم و بین نیازهای متنوع جامعه به طور موثر توازن برقرار کنیم. ما باید راه هایی برای ایجاد همبستگی بین کاربران و کاربری‌ها باز کنیم و نه آنکه بخواهیم آنها را از یکدیگر جدا سازیم تا یک فضای عمومی واقعا "مردم سالار ایجاد کنیم."

منبع:

Sidewalk Democracy (۲۰۰۵)

در کتاب:

Standards and the Shaping of Urban America
Edited by Eran Ben-Joseph and Terry S. Szold



تصویر ۱۲: خیابانی در شهر واشنگتن DC

ساختمان Capital Building در انتهای خیابان دیده می‌شود. از سکوی آب نمائی که در قسمتی از پیاده‌رو تعبیه شده یکی از متکدیان جهت استراحت استفاده کرده است.

مؤسسات مختلفی می‌باشد. بوروکراسی‌های اداری همچون حوزه معاونت‌های شهرسازی و خدمات شهری، به تنظیم ضوابط و خط مشی کلی جهت طراحی پیاده‌رو و نوع کاربری خاص آن می‌پردازند و شهرداران تمامی وزنه سیاسی خود را جهت اعمال قوانین مربوط به پیاده‌رو که شوراهای شهر آنها را وضع می‌کنند به کار می‌گیرند. نیروهای اجرای قانون همانند پلیس از استفاده صحیح از پیاده‌روها و رفتار صحیح در آنها از سوی مردم اطمینان حاصل می‌نمایند. نهایتاً در برخی موارد، دادگاه‌ها نیز امر قضاوت در خصوص امور مجاز و یا غیر مجاز در پیاده‌روهای شهرها را بر عهده می‌گیرند.

گاهی اوقات، تنوع مسئولان قانونگذاری باعث اختلاف نظر، بحث و منازعه بین بخشهایی از مردم می‌گردد. این موضوع همچنین باعث بروز استراتژی‌های مختلف و گاه متناقض جهت اجرای قوانین می‌شود. به عنوان نمونه روش کنترل مستقیم بر مبنای اجرای قوانین برای برخی کاربری‌ها و دادن یا عدم دادن مجوز به گروه‌های خاصی از مردم و در نتیجه مهار کردن پیاده‌روها بنیان نهاده شده است. در روش کنترل ضمنی، این کار با استفاده از طراحی فضای سبز جهت نوسازی، زیباسازی و یا تأکید زدایی از پیاده‌روها صورت می‌گیرد که این امر خود نهایتاً منجر به تعریف کاربران و کاربری‌های پیاده‌روهای مجاور آنها می‌گردد.

پیاده‌روها نیز همانند بسیاری از جنبه‌های زندگی شهری، دارای ساختار اجتماعی و فیزیکی خاص خود می‌باشند. شهرها چارچوبی قانونی جهت تعریف "استفاده به جا" و "اهداف اصلی" پیاده‌روهای شهری تعریف کرده‌اند. به طور همزمان، راهبردهای طراحی به