

پیوند منظرین انسان با محیط

بررسی نقش پیاده راه در حیات شهر*



علی عاشوری
کارشناس ارشد
معماری منظر

alishouri.ut@gmail.com

واژگان کلیدی: انسان، زندگی شهری، پیاده راه، برنامه ریزی منظر.

■ مفهوم پیاده راه

"شاید بتوان «راه» را نخستین نمود آدمی دانست" (لوکوربوزیه؛ به نقل از: شولتز، ۱۳۸۴). راه همزمان هم راه است، هم مرز و هم دروازه. راه محل حرکت است، حریم حرکت را محدود می‌سازد و محل عبور و تبادل است. راه با حرکت تعریف می‌شود و هنگامی که این فرایند متوقف شود فضا ظرفی از فعالیت‌های گذشته خواهد بود (اسپیرن، ۱۳۸۴)؛ (تصویر ۱). معبر پیاده شکافی نیست بین دو دیوار که برای عبور عابر پیاده طراحی شده باشد؛ بلکه یک سری از مجموع تفاوت‌هاست. تفاوت میان «درون» و «برون» که از کنجکاو و انتظار سرچشمه می‌گیرد (کالن، ۱۳۸۲). راه (خیابان) اصلی‌ترین موقعیت درک یک شهر است (منصوری، ۱۳۸۶). "راه رفتن در خیابان شکلی ابتدایی از تجربه کردن شهر را به ما می‌دهد. پیاده‌ها کسانی اند که بدنشان از کلفتی و نازکی «متنی» شهری پیروی می‌کند که خودشان آن را می‌نویسند، بی‌آنکه بتوانند آن را بخوانند. خود «عمل پیاده‌رفتن» می‌تواند فقط پیاده‌روی، پرسه‌زدن یا تماشای ویتترین مغازه‌ها باشد" (دسرتو، ۱۹۹۳). در این حرکت کردن‌ها و در واکنش نسبت به نام مکان‌های شهر، مردم داستان‌هایی ابداع می‌کنند و به فضاهایی که وارد می‌شوند، معنا می‌بخشند (مدنی پور، ۱۳۷۹). پیاده‌راه چیزی بیش از مجموعه مغازه‌هاست. این مکان‌ها زمینه‌های فرهنگی، تفریحی، فراغتی، گردش، زندگی مدنی و تبادل دیدگاه، عقاید و نظرات جامعه را فراهم می‌آورند (تیبالدز، ۱۳۸۵). فضاهای پیاده عرصه‌ای برای وقوع رویدادهای اجتماعی، سیاسی، ایجاد خاطره و بیان احساسات جمعی است (فکوهی، ۱۳۸۵). انسان به عنوان موجودی که در رابطه با محیط خود جنبه‌های خاصی را مطرح می‌سازد؛ توجه به ابعاد بصری و مفاهیم فضا همچون ادراک زمان در حرکت و جنبه‌های اجتماعی برخورد با سایر افراد و گروه‌ها، انجام فعالیت‌ها، نحوه اثر هنجارها، ارزش‌ها و فرهنگ، از جمله موارد مهمی است که توجه به هر یک از آنها در نحوه شکل‌گیری فضای پیاده مؤثر خواهد افتاد.

■ نقش فضاهای پیاده در حیات شهری

شرایط زندگی معاصر تنها در محل کار یا خانه تعریف نمی‌شود. توسعه فناوری‌ها و مدیریت مناسبات زندگی شهری، اوقات فراغت را به عنوان مفهومی نو و در قالب «تجربه گردشگری شهری» تعریف کرده است. فضاهای شهری بخش مهم و تأثیرگذاری در زندگی روزمره مردم شده است. به طوری که اکثر رویدادها و رفتارهای اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و ارتباط همه جانبه افراد جامعه با یکدیگر و با خود شهر در این گونه فضاها رخ می‌دهد. "انسان جامعه مدرن بخش اعظمی از زندگی خود را در این فضاها و غریبه‌ها سپری می‌کند، لذا ناخودآگاه به زائری تبدیل می‌شود که در بستر شهری، مکان‌ها و حتی اشیاء، فضای معنوی، اصالت و ارزش را جستجو می‌کند" (Cohen, 2009)؛ به نقل از پاپلی یزدی و سقایی، ۱۳۸۶). در جامعه‌ای که در حال گذار از زندگی کهن خود است، متأسفانه، تمام نموده‌های زندگی شهری صیغه‌ای کالایی به خود گرفته و ذهنیت انسان از تجربه اصیل و واقعی مکان‌های شهری، به محل انتزاع و جذابیت‌های کاذب تبدیل شده و انسان در فضای مجازی گم شده است. نتیجه این امر، قطع رابطه طبیعی انسان با شهر است.

اما این مسئله نمی‌تواند منافی پتانسیل‌های محلی شهرها شود؛ فضاهای شهری پیاده پاسخی برای نیاز عالی انسان در شهر است. شهر تنها تراکم فیزیکی بناها و راه‌ها نیست، بلکه بستری است که موجد تعالی، کمال و تبلور مدنی جامعه است. بازتعریف نواحی و فضاهای شهری پیاده و ایجاد کیفیت در آنها امکانی است برای پر کردن خلأ ناشی از مناسبات به اصطلاح مدرن که البته ملزم به برنامه ریزی نیز است؛ از یک سو نواحی شهری، جاذبه‌های تاریخی، فرهنگی، طبیعی و اجتماعی بسیاری دارند که می‌تواند آنها را به عنوان مقصد گردشگری و خاطره تعریف کند- مراکز تاریخی، رود- دره‌ها، باغ- راه‌ها، مراکز خرید، اماکن مذهبی، محورهای ارزشمند فرهنگی و ... از این دسته است- و از سوی دیگر دیدار دوستان، خرید، تفریح، بازدید از میراث فرهنگی و طبیعی، زیارت، حضور در مراسم اجتماعی و سفرهای روزانه، انگیزه‌های گوناگونی است که می‌توان با انطباق این دو بعد بر هم، یکی از زمینه‌های توسعه پایدار شهری را فراهم کرد.

توسعه فضاهای پیاده و انسان مدار شهری از جنبه‌های فنی متعددی قابل تبیین است ولی آنچه مد نظر است نقش‌هایی

حرکت پیاده، طبیعی، قدیمی و ضروری‌ترین شکل جابجایی انسان در محیط است که نقش اساسی در ادراک محیط و ارتباط با آن دارد، در حالی که به دلیل سلطه اتومبیل بر شهرها، حرکت پیاده به تدریج نقش طبیعی خود را از دست داده است. ظهور شهرسازی جدید در محدوده‌های تاریخی شهرهای ایران، شکل جدیدی از فضای شهری به نام خیابان را به وجود آورد که تعریف و تشخیص نادرست آن در ساختار شهر، آن را به عنصر جداکننده یافت تاریخی و مدرن تبدیل کرد، مفاهیمی چون تسلسل فضایی- عملگرایی و قلمرو از این محدوده‌ها رخت بریست و اولین مکان تجسم و تبلور خاطره تاریخی شهر از بار خود تهی شد. از آنجا که این محدوده‌ها در شهر فضای گذار از دو ساخت متفاوت فضایی- اجتماعی اند؛ از یک سو نقش مفصل و مرتبه فضایی را دارد و از سوی دیگر مکانی برای درک مشترک شهر و کسب هویت اجتماعی است. در برخورد با این پدیده، در طول دو سه دهه گذشته نهضت پیاده گستری (pedestrianization) و توسعه فضاهای پیاده، یکی از سرفصل‌های اصلی شهرسازی جهان در طرح‌های توسعه شهری شده است که در نتیجه آن، نه تنها سیمای شهرهایشان عوض شد، بلکه تغییرات نوینی در کیفیت زندگی شهری و رفتار اجتماعی و فرهنگی مردم نیز به وجود آمد. در روال رایج شهرسازی ایران، نوعی غفلت و بی‌توجهی نسبت به موضوع حرکت پیاده و فضاهای پیاده یا «پیاده‌راه‌ها»، مشاهده می‌شود. خیابان‌های مستعد پیاده در شهرهای کوچک یا بزرگ، اغلب با طرح‌های جامع نابود شده است که با تدوین یک برنامه جامع می‌توان هویت این فضاها را در مقیاس سازمان فضایی شهر بازیافت، نقش آنها را در مقیاس استخوان بندی اصلی محلات تعریف کرد و با مدیریت منظر این فضاها بر مبنای منطق بومی و فرهنگی ایران، پیوندی با معنا بین ارزش‌های قدیم و جدید فضاهای شهری برقرار کرد.

است که مردم را به مکان‌ها پیوند زده و موجد خاطره و سرزندگی می‌شود. عمده این نقش‌ها عبارت است از:

● نقش ادراکی

مهم‌ترین کارکرد راه، استفاده از تجربه حرکت برای درک توأمان کالبد و خاطره شهر است (لینچ، ۱۳۵۵). یکی از اهداف پیاده‌راه‌ها ارتقای تصویر ذهنی شهروندان از طریق جلب توجه مکان‌های اجتماعی-تاریخی است. این تصویر با حفظ کاربری‌های خرد در مقیاس محلی تقویت می‌شود (تیبالدز، ۱۳۸۵). "هیچ محیطی قائم به ذات نیست که محیط ساختی ذهنی است" (مور، ۱۹۸۳؛ به نقل از مدنی‌پور، ۱۳۷۹: ۹۴). ادراک محیطی بسته به شیوه جابجایی انسان تغییر می‌کند. پیاده‌روی بیشترین نزدیکی را به محیط دارد و بنابراین اجازه می‌دهد که فرایند تفسیر و به خاطر آوردن منسجم‌تر باشد (مدنی‌پور، ۱۳۷۹). خیابان و پیاده‌راه عناصر غالب تصویر مردم از شهر هستند. راه‌های پیاده با الگوهای متنوع خود به منظر شهر انسجام می‌بخشند.

● نقش اجتماعی- فرهنگی

وقوع حیات مدنی و اجتماعی، نیاز به آن دسته از فضاهای شهری دارد که جمعی است، مقیاس و شکل فضا ملاک شکل‌گیری فضای جمعی و اتفاق آن جمع نیست؛ حوادث و رویدادهای خاطره‌انگیزاند که به سبب ذهنیت ساز بودن اهمیت دارند (منصوری، ۱۳۸۶)؛ (تصویر ۳). احداث پیاده‌راه‌ها می‌تواند در تجدید حیات مدنی مراکز شهری مؤثر باشد. شهروندان، پیاده‌راه‌ها را به خاطر امنیت و آرامش فضاهای آن و عدم وجود خودرو و آلودگی دوست دارند. تقویت نقش فرهنگی راه‌های تاریخی و شاخص، زمینه‌ساز ایجاد و گسترش تعاملات اجتماعی افراد مختلف جامعه است.

● نقش اقتصادی

یکی از اهداف پیاده‌راه، نقش آن به عنوان یک پروژه محرک توسعه است که بر محیط اطراف خود چه اجتماعی و چه کالبدی تأثیرگذار است. همان‌طور که «تو» و «لوگان» یادآور شده‌اند؛ محرک‌های شهری هدفی مهم‌تر از حل یک مسئله عملکردی، جذب سرمایه یا تأمین امکانات دارند. محرک عنصری است که توسط شهر شکل می‌گیرد و سپس آن هم به نوبه خود محیط را شکل می‌دهد. هدف آن بازسازی تدریجی و مداوم بافت‌های شهری است. نکته مهم این است که محرک یک محصول نهایی نیست؛ بلکه عنصری است که توسعه‌های بعدی را هدایت می‌کند (Atto and logan)؛ به نقل از لنگ، ۱۳۸۶: ۴۷۱). تبدیل ساختار اصلی محلات به محور پیاده می‌تواند محرک نوسازی یافت پیرامونی خود به ویژه در بافت‌های فرسوده شود.

● نقش فراغتی

گردش شهری یکی از اشکال گذران اوقات فراغت است که پیاده‌راه‌ها می‌توانند بیشترین سهم را در برآورده کردن این نیاز داشته باشند. شاید فضایی مثل پارک هم بتواند این نقش را ایفا کند ولی وجه تفاوت پیاده‌راه با این گونه‌ها فضاها گره خوردن زندگی روزمره شهروندان با آنها و ثبت خاطره جمعی است. مسیرهای پیاده‌توأم با نشانه‌ها و نقاط عطف و تاریخی، به مثابه مکانی برای قرائت سناریوی شهری و حفظ پایداری خاطره شهر است (ماتلاک، ۱۳۷۹). وجود این مسیرها به طور غیرمستقیم سبب ارتقای کیفیت شهر شده، پیوستگی تصویری شهر را ممکن ساخته و با هویت خاصی که دارند به شهروندان احساس غرور می‌دهند.

● نقش زیست محیطی

از عمده نقش‌هایی که برای پیاده‌راه در نظر گرفته می‌شود، بهبود وضعیت زیست محیطی شهر در مقیاس خرد است. کاهش منابع آلودگی هوا و صدا، افزایش ایمنی، توسعه فضای سبز، گسترش فضاهای باز، کاهش تراکم و ازدحام در مراکز فعالیت و تجارت، آرام‌سازی محلات مسکونی و... وضعیت زیست‌محیطی را برای عابران پیاده در محدوده حرکت آن در سطح شهر بهبود بخشیده و در سرزندگی خیابان‌ها و تجدید



۱: منظر قدیم راه؛ خاطره‌ای از انتظار و رسیدن، مأخذ: سفرنامه اورسل.



۲: پیاده‌راه حرم، ظرفی برای ابراز احساسات و آیین مشترک و ثبت خاطره جمعی، مأخذ: نگارنده، ۱۳۸۷.



۳: بازار ایرانی؛ بیان اجتماعی- اقتصادی راه، بازار شهر ری، مأخذ: نگارنده، ۱۳۸۷.



۴: خیابان باب همایون، مأخذ: نجمی، ۱۳۶۲.

آمریکا، گسترش فضاهای پیاده با اهدافی دیگر یعنی «احیای اقتصادی مراکز خرید» و تسهیل خدمات خرده فروش در «فراگذرها» و «مال‌های عابر پیاده» انجام شد. و اینک «جنبش پیاده‌گستری» به یک جنبش جهانی بدل شده که دستاوردهای فراوانی در اروپا، آمریکا، استرالیا، کانادا و دیگر نقاط به همراه داشته است. عمده ملاحظات این تجربیات عبارت است از:

- تکیه بر کاربری تجاری در تهیه طرح‌ها و توجه به فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی.
- ایجاد فعالیت‌های اوقات فراغت برای ماندگاری، حس زنده بودن و پویایی فضا.
- تأکید بر حفظ ساکنان به منظور تقویت جنبه‌های انسانی و ممانعت از انقطاع حیات مدنی و مترو که شدن محیط پیرامونی.
- تأمین تأسیسات و تجهیزات شهری موردنیاز برای عابران پیاده.
- انتخاب مسیرهای سواره جایگزین و تأمین دسترسی‌ها از طریق وسایل نقلیه عمومی.
- تشویق مالکان و ساکنان به مشارکت در برنامه ریزی و در نتیجه پذیرش اختیاری طرح از سوی آنها.
- عینی شدن کیفیت حاصل از پیاده راه همچون رشد قابل توجه تعداد مراجعان و افزایش درآمد کسبه.
- نکته بسیار تعیین‌کننده در ساماندهی فضاهای پیاده این بوده که، اهداف و عوامل کمی و کیفی به طور تقریباً مساوی دخالت دارند. برنامه‌ریزی و طراحی پیاده زمانی موفق خواهد بود که علاوه بر عوامل کالبدی، شرایط اجتماعی و فرهنگی و حتی الگوی روانی و رفتاری شهروندان نیز در نظر گرفته شود.

عمومی، استفاده از وسایل نقلیه شخصی را آن قدر مبارک نموده که استقبال عمومی برای جابه‌جایی به صورت پیاده، جز در حالت ضرورت، کمتر مورد توجه است. در برخی شهرهای ایران چون تهران، تبریز، مشهد و شیراز اقداماتی برای بازگشت به مفهوم پیاده راه انجام گرفته (تصویر ۶) که عمده ملاحظات آن عبارت است از:

- توجه به موقعیت مسیر در شهر به لحاظ ارزش فرهنگی و تاریخی و به دور از حضور اتومبیل.
- ایجاد شرایط و امکانات مناسب از نظر کاربری‌ها، عوامل محیطی و نحوه دسترسی.
- توجه به مسائل اجتماعی به طوری که نظارت عمومی و امنیت فردی و اجتماعی را ارتقاء بخشد.
- توجه به کیفیت فضاهای شهری گذشته از این‌رو نیست که محیط‌های جدید باید عین آنها باشند؛ بلکه باید دلایل توجه مردم به آنها را مورد آزمون قرار داد و پس از آن اقدام به توسعه دوجانبه‌ای نمود که هم آن کیفیت‌ها را داشته و هم پاسخگوی امروز باشد.

• اروپا

مسائل منتج از غلبه اتومبیل بر شهرها، در اروپا و آمریکا در نیم قرن پیش نسبتاً یکسان بود ولی نحوه برخورد با مسئله شکلی متفاوت داشته است؛ در اروپا در جریان «بازسازی خرابی‌های جنگ دوم» و «نوسازی مراکز تاریخی شهرها» و نیز در «ساختن نوشهرها»، اندیشه جداسازی معابر پیاده و سواره مطرح شد و ایجاد محدوده‌های خاص پیاده (pedestrian districts) و آرام سازی ترافیک (trafficcalming) دو رویکرد کلی توسعه فضای پیاده در آلمان و فرانسه شد (تصویر ۷). ولی در ایالات

حیات اجتماعی آن نقش اساسی دارد. با مکان‌یابی مناسب فعالیت‌ها، ارتقای کیفیت فضای خیابان و ایجاد انگیزه جهت حرکت آرام (دوچرخه و پیاده) می‌توان استفاده از اتومبیل را به حرکتی انتخابی تبدیل نمود تا علاوه بر مشارکت در زمینه پایداری شهری به حیات و سرزندگی پیاده‌راه‌ها به عنوان فضایی اجتماعی کمک شود.

■ تجربه ایران و اروپا در توسعه فضاهای پیاده ایران

راه به مثابه «معبّر»، «بازار» و «فضای جمعی»، مفاهیم فضاهای پیاده در بافت‌های تاریخی ایران است که منطق حاکم بر نقش و منظور آن عبارت بود از:

- شکل‌گیری راه‌ها و فضاهای شهری براساس مقیاس و نیازهای حرکت طبیعی پیاده.
- وجود سلسله مراتب و هماهنگی میان شبکه ارتباطی، مراکز خدماتی و فضاهای گذران فراغت.
- تلفیق کارکردهای ارتباطی با کارکردهای اجتماعی- فرهنگی و اقتصادی راه (تصویر ۳).

اندیشه احیای خیابان پیاده در دوره صفوی، در خیابان چهارباغ اصفهان با الهام از مسیر پیاده باغ ایرانی متبلور شد. شهر دوره مدرن در ایران شاهد خیابان‌های ممتد و مستقیمی شد که درخت کاری شده و در حاشیه آنها، محلی برای پرسه زدن ایجاد شده بود. خیابان‌های باب همایون و ناصریه در تهران چنین بودند (صقامنش، ۱۳۸۴)؛ (تصویر ۴).

با آغاز حکومت پهلوی اول، خیابان‌های عریض به سرعت جایگزین فضاهای شهری نظیر میدان، بازار، کوچه و غیره شد (تصویر ۵) و اما امروز، عدم کارایی نظام حمل‌ونقل



۶: پیاده راه حرم حضرت عبدالعظیم (ع)، تلاشی برای تحکیم رابطه انسان با شهر، مأخذ: نگارنده: ۱۳۸۸.



۵: منظری از راه در دوره مدرن؛ گسست رابطه انسان با شهر، بولوار کشاورز تهران.



۷: تجربه ای موفق از پیاده راه، آلمان، کلن، مأخذ: نگارنده: ۱۳۸۷.

جمع بندی

تا قبل از انقلاب صنعتی در ایران، راه‌ها و فضاهای شهری در انطباق کامل با اندازه‌های انسانی و نیازهای اجتماعی و روانی شهروندان شکل می‌گرفت. پیاده‌راه‌ها ماهیتی بیش از یک مسیر ویژه پیاده که وصل بین دو نقطه است پیدا کرده و فضای آن نیز ترکیبی از مسیرها و گشایش‌ها، حرکت و مکت، فضاهای باز و نیمه‌باز می‌شد. بدین ترتیب منظری از راه شکل گرفته بود که نیازها و امیال جمعی متفاوت را پاسخگو بود و استمرار تجربه آن بر عمق خاطره شهروندان از شهر می‌افزود.

منظر امروز راه بر عبور تمرکز می‌کند و پیوند عینی و ذهنی مردم با شهر ناپایدار است. با وجود گسترش فضای اطلاعاتی (Informational space) و گسترش اشکال خرید از راه دور؛ رایانه‌ای و مجازی که به نوعی تمایل به حذف عنصر انسانی از روابط شهری را دارد، بازگشت به مفهوم پیاده راه، می‌تواند روزمرگی صنعتی و یکنواختی کسل‌کننده آن را جبران کند. خیابان‌های مستعد پیاده‌راه می‌توانند موجب اتصال و انسجام بافت‌ها و موجد خاطره جمعی از شهر شود.

به هر حال هرچند با گذر ایام، اسامی، شخصیت و شکل وقوع رویدادهای فضاها تغییر می‌کند؛ اما اصل آن برای باز یابی نقش و منظر یک خیابان ایرانی: «پیاده‌راه» پابرجا است. استفاده از دانش جهانی توسعه فضاهای پیاده و ملاحظه خاستگاه اجتماعی و زیباشناختی جامعه معاصر ایران، می‌تواند در بازتولید پیاده راه‌های شهری مؤثر افتد.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
 رتال جمع علوم انسانی

پی نوشت

این مقاله برگرفته از پایان نامه کارشناسی ارشد نگارنده با عنوان «پیاده راه حرم (طراحی منظر خیابان شمالی حرم حضرت عبدالعظیم(ع)) است که به راهنمایی دکتر سید امیر منصوری در دانشگاه تهران در تاریخ ۱۳۸۸/۶/۳۰ دفاع شده است.

منابع

- اسپیرن آن. ویستون (۱۳۸۴) زبان منظر، ترجمه بهناز امین زاده و سیدحسین بحرینی، دانشگاه تهران، تهران.
- اورسل، ارنست (۱۳۵۳) سفرنامه اورسل، ترجمه: علی اصغر سعیدی، زوار، تهران.
- پاپلی یزدی، محمدحسین و سقایی، مهدی (۱۳۸۶) گردشگری (ماهیت و مفاهیم)، انتشارات سمت، تهران.
- تیبالدز، فرانسیس (۱۳۸۵) شهرهای انسان محور، ترجمه: فیروزه جدلی و حسنعلی لقای، چاپ اول، دانشگاه تهران، تهران.
- شولتز، کریستیان نوربرگ (۱۳۸۴) مفهوم سکونت به سوی معماری تمثیلی، ترجمه: امیر یاراحمدی، چاپ دوم، آگه، تهران.
- صفامنش، کامران (۱۳۸۴) سیر تحول فضاهای عمومی و خصوصی در اوایل دوره مدرن، اندیشه ایرانشهر، شماره ۳، صص ۹۰-۷۴.
- فکوهی، ناصر (۱۳۸۵) انسان شناسی شهری، چاپ اول، نشر نی، تهران.
- لنگ، جان (۱۳۸۶) طراحی شهری، ترجمه: حسین بحرینی، چاپ اول، دانشگاه تهران، تهران.
- لینچ، کوین (۱۳۵۵) سیمای شهر، ترجمه: منوچهر مزینی، انتشارات دانشگاه ملی ایران، تهران.
- ماتلاک، جانل (۱۳۷۹) آشنایی با محیط و منظر، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، تهران.
- مدنی پور، علی (۱۳۷۹) طراحی فضای شهری؛ نگرشی بر فرآیندی اجتماعی- مکانی، ترجمه: فرهاد مرتضایی، شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری، تهران.
- منصوری، سید امیر (۱۳۸۶) جزوه مبانی نظری منظر شهری، دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، تهران.
- نجمی، ناصر (۱۳۶۲) ایران قدیم و تهران قدیم، جازاده، تهران.