



وزارت اقتصاد و دارایی

کتابخانه ملی



پارک برسی

ایستگاه راه آهن برسی

رودخانه سن

۴: پله‌ها و میان‌برها در طول مسیر، تنوع دسترسی را تأمین می‌کند. مأخذ: نگارنده، ۱۳۶۹.

۱: جانمایی سایت پروژه در عکس هوایی شهر. مأخذ: www.wikimapia.com



۲: حرکت در ارتفاع، دید تازه‌ای از شهر را به عابرین معرفی می‌کند. مأخذ: نگارنده، ۱۳۶۹.



۲: تبدیل فضاهای زیر پل به کاربری‌های مورد نیاز، باعث تعریف مکان شده و بر رونق ناحیه افزوده است. مأخذ: نگارنده، ۱۳۶۹.

پیاده در مسیر اژدها آهن

بررسی سیاست‌های حاکم بر طراحی پیاده‌راه خط آهن برسی - پاریس

یکی از دغدغه‌های مدیران شهری پاریس، مانند تمامی کلان‌شهرهای دنیا، تأمین دسترسی مطلوب شهری در کنار رعایت سایر شاخص‌های کیفیت فضای شهری است. طرح کاربری اراضی پاریس (POS)، مصوب سال ۱۹۷۷، مخالف سیاست تعریف رهاها و ایجاد مجموعه برج‌هایی بود که بافت شهری را برهم زده و منظر آن را مخدوش می‌کرد. بر همین اساس، قوانینی مبنی بر حفظ مسیرها و سازماندهی فضاهای جمعی، ارتفاعات و مجموعه‌های موجود تصویب شد. در این راستا، یک سلسله عملیات جدید، موجب بهره‌برداری و تبدیل زیرساخت‌های راه آهن قدیم به مسیرهای پیاده‌روی در قلب محله‌های مسکونی شد؛ از جمله خط Ermond-Invalide در بخش Manin-Jorès در حاشیه خط قدیم باستیل (که عامل شکل‌دهی به بخش شرقی پیاده‌راه باستیل-جنگل ونسن بود). در این مقاله پیاده‌راه «برسی» به عنوان یک پروژه موفق در احیای فضای شهری معرفی می‌شود.



احمد علی فرزین
دکتری معماری
استادیار دانشگاه
تهران

aal.farzin_073@yahoo.com

واژگان کلیدی: پاریس، برسی، منظر و چشم‌انداز، پیاده‌راه، ایستگاه راه آهن.

■ معرفی پروژه

شأن انسان است. این تغییر کاربری در خط آهن «برسی» مقیاس ماشینی و صنعتی ناحیه را به مقیاسی انسانی و قابل درک تبدیل کرد.

آنچه این پروژه را از دیگر پیاده‌راه‌ها متمایز می‌کند، استقرار آن در ارتفاع است. بیشتر این مسیر از میان بافت شهر در ارتفاع حدود ۸ متر و از بالای خیابان‌ها و پیاده‌روها، بدون تقاطع هم‌سطح، آزادانه می‌گذرد و گاه، همراه با عوارض توپوگرافیک زمین به سطح محله می‌رسد. اجرای این طرح نه تنها بسیاری از معضلات کالبدی و اجتماعی ناحیه را از بین برده؛ بلکه اکنون به یکی از جاذبه‌های گردشگری پاریس بدل شده است.

کم‌درآمد در کنار هم و در سه نوع مجتمع با نمای طراحی شده اسکان یافتند؛ به طوری که گروه اجتماعی ساکن در آنها، از نمای مجتمع‌ها قابل تشخیص نیست.

در حدود سال ۱۹۹۰ میلادی، با تعطیلی یکی از خطوط آهن برسی که عمدتاً خط آهن باری محسوب می‌شد، توجه برنامه‌ریزان و طراحان فضاهای باز شهری به بازیافت و تغییر کاربری این مسیر و تبدیل آن به یک پیاده‌راه جلب شد (تصویر ۱). اجرای این طرح تمام معادلات و شرایط موجود در سایت را معکوس کرد؛ چنانکه دشمنی تبدیل به یک دوست شود. به طور کلی رویکرد عمومی مدیران و برنامه‌ریزان شهر پاریس همواره معطوف به ارتقای کیفیت زیست شهری و تأمین فضاهایی درخور

محله «برسی» در شرق پاریس و در ساحل شمالی رود «سن» قرار دارد. مساحت آن حدود ۶۰ هکتار و طول آن در امتداد رود سن شامل مجتمع‌های مسکونی، اداری، تجاری و فضای سبز است. شهرداری پاریس در سال ۱۹۷۲ سفارش تهیه طرح مداخله هماهنگ «برسی» (ZAC) را به آتلیه شهرسازی پاریس (APUR) داد. سال ۱۹۷۸ ساخت ورزشگاه همگانی در بخش شمالی شروع شد و با ساخت وزارت دارایی در سال ۱۹۸۱ ادامه یافت. در بخش جنوبی دو هتل و یک مجموعه اداری، تجاری و تفریحی و در قسمت مرکزی یک محله مسکونی با ۲۳۰۰ واحد مسکونی قرار گرفت. به دستور شهرداری در این محله، طبقات مختلف اجتماعی نسبتاً مرفه، متوسط و کم



۶: تلاش ساکنین در نظافت و زیباسازی نمای ساختمان‌ها، مأخذ: نگارنده، ۱۳۶۹.



سیاست‌های طرح پیاده‌راه «برسی»

کاهش آلودگی‌های زیست محیطی

در هنگام فعال بودن این مسیر خط آهن، آلودگی‌های هوا و صوتی حاصله از این کاربری، باعث رویگردانی ساکنین ساختمان‌های همجوار از این منظر نامطلوب و آزاردهنده و بدون تماشاجی باقی ماندن بسیاری از جلوه‌ها و چشم‌اندازهای این ناحیه شده است. با تغییر کاربری این مسیر به پیاده‌راه یا به عبارت بهتر «آزادراه پیاده»، کیفیت فضاهای باز شهری که تحت تأثیر آلودگی‌های آن بود، دگرگون شد؛ صدای گوش‌خراش قطارهای باری برای همیشه خاموش شده و موقعیتی ممتاز همراه با آرامش برای پیاده‌روی به وجود آمد.

ارتقای کیفیت فضاهای زیرین پل

فضاهای خاکستری‌رنگ و ناخوشایند زیر این گذر هوایی، بنا بر موقعیت آن، تبدیل به کاربری‌های مورد نیاز از جمله بدنه‌های باز و سبز شد. پیاده‌روهای زیرین که موقعیت برتری نسبت به خیابان‌ها نداشتند، اینک با میدان دید و نظرگاه‌های وسیع، فرد پیاده‌را در موقعیتی برتر نسبت به سواره قرار می‌دهند (تصویر ۲).

فراهم آوردن امکان تجربه تازه از فضای شهری

حرکت در این ارتفاع، موقعیت تازه‌ای است که تجارب جدیدی را برای ناظر فراهم می‌سازد؛ به‌عنوان مثال هنگام عبور از این مسیر، ناظر، تاج سبز درختان مجاور را در افق دید خود مشاهده می‌کند که در سایر مسیرهای شهری این درک از درختان حاصل نمی‌شود (تصویر ۳).

تنوع و سهولت دسترسی

پیش از این، پیاده‌ها از مسیرهای معمول که گاه طولانی و کسل‌کننده نیز هست، عبور می‌کردند؛ اما اینک با بهره‌گیری از گذر میان‌بر و بدون برخورد با تقاطع‌های پرمیاهوی خیابانی، از مسیری متنوع به مقصد می‌رسند (تصویر ۴ و ۵).

تشویق ساکنین به زیباسازی بدنه ابنیه

پس از اجرای پیاده‌راه «برسی»، ساختمان‌های همجوار

پنجره‌های خود را بر این مسیر باز کردند و نظاره‌گر چشم‌اندازهای زیبای اطراف شدند. همجواری با این فضای شهری و کیفیت بصری مطلوب آن، مردم را به زیباسازی ساختمان‌های خود- گرچه با گلدان‌های کوچک مقابل پنجره باشد- ترغیب می‌کند (تصویر ۶).

رونق گردشگری در ناحیه

تنوع طراحی فضاهای باز و جلوه‌های منظر این پیاده‌راه، توریست‌های بسیاری را برای تماشای استفاده از فضاهای آرام و زیبای آن به خود جلب نموده است. حضور گردشگران بر سرزندگی فضایی افزاید و حیات اقتصادی آن را تضمین می‌کند.

دستیابی به پایداری اجتماعی

فضاهای بی‌دفاع زیر پل‌های راه‌آهن که خود می‌توانست ناهنجاری‌های اجتماعی بسیاری را در خود پذیرا باشد، اکنون با وجود نظارت همگانی، محیط امنی را برای حضور زنان، کودکان و سالمندان فراهم آورده است. این مسیر با

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

زندگی پیاده در شهر، مایه اصلی شکل‌گیری اجتماع و سازنده روح شهر است. احساس تعلق به مکان و از آن خود دانستن محیط زندگی که موجب آرامش خاطر و تعادل روانی شهروندان می‌شود، وابسته به تجربه محیط شهری است. در شهری که زندگی با سرعت زیاد در جریان است، درک محیط به سختی امکان دارد. فضای شهری، حامل زندگی و مفاهیمی است که در طول تاریخ و با مداخله و تأثیرگذاری مردم در شرایط متنوع به دست آمده است. شناخت فضا از طریق «دیدن» نمادهای شهری حاصل نمی‌شود؛ بلکه حضور، تجربه و مکث در فضا، شرط لازم برای ادراک محیط است. توسعه زندگی پیاده، راهبرد اصلی برای انسانی‌کردن شهر در اغلب کشورهای پیشرفته است. نگاه خلاقانه در برنامه‌ریزی و طراحی این سایت متروکه، معضلات ناحیه را به فرصت‌های بشمارایی بدل کرد. توجه به نیاز شهر در استفاده از فضاهای عمومی درخور، پاسخ‌های متنوعی را برای تأمین کاربری‌های مورد نیاز و ساخت‌وسازهای شهری پیش روی طراحان قرار می‌دهد. تغییر کاربری یکی از خطوط ریلی «برسی» به پیاده‌راه نوعی شکار فرصت‌ها بود که با برتری انسان بر سایر عناصر شهری چون راه، خودرو و ... حاصل شد. علی‌رغم سابقه غنی تمدن ایران در ایجاد شهرهای مناسب زیست، شهرهای امروز ما، که تحت تأثیر شبه‌مدرنیسم به خوابگاه‌هایی بزرگ تبدیل شده، کیفیت مطلوب خود را از دست داده است. یکی از مهم‌ترین روش‌های ارتقای کیفیت فضای شهر تهران و «زندگی‌پذیر» کردن آن، توجه به توسعه زندگی پیاده با طراحی فضاهای ویژه در متن زندگی شهر و نه در حاشیه آن (مشابه آنچه تحت عنوان مسیرهای پیاده‌روی در داخل پارک‌های شهری ایجاد می‌شود) است. سیاست‌های موردنظر در تجربه «برسی»، در تبدیل بحران به فرصت زیست شهری، درس خوبی برای سمت‌گیری پروژه‌های تهران است.

پی‌نوشت

۱- «محدوده مداخله هماهنگ» (Zone d'Aménagement Concerté)، طراحی موضعی در محدوده جغرافیایی خاصی از شهر است که در هماهنگی درونی با شرایط محدوده، زندگی و کاربری‌های موجود آن و با رعایت ضوابط بالادستی طرح راهبردی توسعه شهری در فرانسه تهیه می‌شود.

منابع

۱- باسنتیه، ژان؛ دزر، برنار (۱۳۷۷) شهر، ترجمه: علی اشرفی، دانشگاه هنر، تهران.
۲- تیبالدو، فرانسیس (۱۳۸۵) شهرهای انسان محور، ترجمه: فیروزه جدلی و حسنعلی لقای، چاپ اول، دانشگاه تهران، تهران.





۶: نقشه خطی منطقه ۶ ماخذ: پروژه دکتری نگارنده، ناتمام

داده شده است، بیشتر است. یعنی اگر شخصی را در محله یوسف‌آباد رها کنید، احتمال اینکه این شخص از خیابان اسدآبادی سردر بیاورد بیشتر از قسمت انتهایی خیابان ولیعصر است.

• خیابان‌های اصلی محله‌های اسدآبادی، فاطمی و ولیعصر با مشارکت در شبکه اصلی کل منطقه، سرتاسر آن را تحت پوشش قرار داده و به همین سبب در توزیع دسترسی کل منطقه موفق عمل می‌کند.

نتیجه‌گیری و پیشنهادات

در این پژوهش، معابری که از نظر فضایی در ساختار محله پتانسیل و جایگاه ویژه‌ای در تبدیل شدن به مرکز محلات را دارند، قابل شناسایی است. به نظر می‌رسد برای توسعه فضای باز و تسهیل دسترسی در درون محله نظام‌آباد، ابتدا باید میدان نامجو مانند میدان نبوت، در خیابان جانبازان گسترش یافته و به یک مرکز محله مناسب تغییر شکل دهد. در این صورت به واسطه عبور در دسترس‌ترین معبر محله یعنی خیابان نامجو از آن، نه تنها امکان دسترسی مردم محله به آن و رونق محله افزایش یافته، بلکه امکان توسعه خیابان نامجو و خیابان‌های اطراف آن در بخش کردن دسترسی مناسب نیز به وجود آمده است. در مرحله بعد برای تسهیل دسترسی، خیابان نامجو نیز باید امتداد یافته تا با مشارکت در شبکه اصلی مدنی، سیلان، باختری، جانبازان، شبکه معابر اصلی منطقه را تقویت کند و علاوه بر توزیع بهتر دسترسی در کل محله، امکان اتصال این شبکه به خیابان انقلاب و افزایش متغیر دسترسی برای کل شبکه را ایجاد نماید. به این ترتیب در دسترس‌ترین معابر محلات منطقه، یک شبکه سرتاسری ایجاد می‌کند که دسترسی را مانند منطقه ۶ در کل منطقه پخش می‌کند. می‌توان گفت بازآرایی دسترسی در دسترس‌ترین معابر یک محله از حالت بسته و منفرد، باعث اتخاذ تدابیر بهتری برای بهبود دسترسی در سطح محلی می‌شود. علاوه بر آن می‌توان نقش خیابان‌های دارای پتانسیل مانند نامجو، مدنی و جانبازان در منطقه ۷ و خیابان اسدآبادی در منطقه ۶ را به عنوان مرکز محله پررنگ و با تدابیر لازم آنها را به خیابان‌هایی پیاده‌پسند تبدیل کرد؛ تدابیری که حضور عابر پیاده را در سطح محله افزایش داده و باعث رونق اقتصادی و زندگی اجتماعی محله می‌شود.

پی‌نوشت

- 1- Spatial Configuration
- 2- Space Syntax

۳- در این نظریه جاذب‌های فضایی مانند کاربری‌ها، عامل اصلی جذب و هدایت حرکت عابر پیاده است. برای نمونه، یک مسجد در محله می‌تواند به عنوان یک جاذب فضایی عمل کرده و عابرین پیاده را به سمت خود بکشد.

۴- برای اطلاع بیشتر مطالعه منابع مقاله پیشنهاد می‌شود.

۵- منظور از معابر اصلی، معابری است که از نظر فضایی اهمیت دارد و دسته‌بندی معابر به صورت شریانی درجه یک، دو و سه در اینجا مدنظر نیست؛ بلکه اهمیت معابر در کل شبکه معابر و نقش آن در ترکیب‌بندی و ساختار فضایی مورد بحث است.

منابع

عندلیب، علیرضا. (۱۳۸۵) توسعه نوسازی بافت‌های فرسوده تهران: ضرورت‌ها و رویکردها، دومین سمینار ساخت‌وساز در پایتخت، ۲۰۰۶/۰۵/۲۲، تهران، دانشگاه تهران.

عندلیب، علیرضا (۱۳۸۶) دفترهای نوسازی بافت‌های فرسوده؛ فرایند بازسازی بافت‌های فرسوده شهر تهران، تهران، سازمان نوسازی شهر تهران.

عندلیب، علیرضا (۱۳۸۶) دفترهای نوسازی بافت‌های فرسوده؛ نگاهی نو به راهبردها و سیاست‌های نوسازی شهر تهران، تهران، سازمان نوسازی شهر تهران.

عندلیب، علیرضا (۱۳۸۶) دفترهای نوسازی بافت‌های فرسوده؛ حرکتی نو در شهر تهران، تهران، سازمان نوسازی شهر تهران.

عندلیب، علیرضا و حاجی علی اکبری، کاوه (۱۳۸۷) دفترهای نوسازی بافت‌های فرسوده با مشارکت مردم تهران، تهران، سازمان نوسازی شهر تهران.

منصوری، امیر (۱۳۸۵) نگرش نو، طرح ویژه نوسازی بافت‌های فرسوده، دومین سمینار ساخت‌وساز در پایتخت، ۲۰۰۶/۰۵/۲۲، تهران، دانشگاه تهران.

منصوری، امیر و خانی، علی (۱۳۸۷) دفترهای نوسازی بافت‌های فرسوده؛ طرح ویژه نوسازی بافت‌های فرسوده، تهران، سازمان نوسازی شهر تهران.

Abubakar, I; Aina, Y. (2006) *GIS and Space Syntax: An Analysis of Accessibility to Urban Green Areas in Doha District of Damman Metropolitan Area*, Saudi Arabia. GISdevelopment, www.gisdevelopment.net

Hillier, B. & Hanson, J. (1984) *The social logic of space*. New York. Cambridge University Press.

Hillier, B., Penn, A., Hanson, J., Grajewski, T. & Xu, J. (1993) *Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. Environment and Planning B: Planning and Design*, vol. 20, pp. 29-66.

Hillier, B. (2004) *Designing safer streets: an evidence-based approach. Planning in London*, vol. 48, pp. 45-49.

Hillier, B. & Vaughan, L. (2007) *The City as One Thing. Progress in Planning*, vol. 67, no. 3, pp. 205-230.

Karimi, K. (1997) *The Spatial logic of Organic Cities in Iran and the United Kingdom. In: Space Syntax First International Symposium*, Proceeding Vol.1 Comparative cities, London .

Karimi, K. & Nooshin, M. (2003) *The tale of two cities: Urban planning of the city Isfahan in the past and present. In: 4th International Space Syntax Symposium*. London.

Masoudi Nejad, R. (2005) *Social Bazaar and Commercial Bazaar: Comparative Study of Spatial Role of Iranian Bazaar in the Historical Cities in Different Socio-economical Context. In: 5th International Space Syntax Symposium*, Delft. Netherlands, TU Delft.

