

پیاده‌راه، محرک توسعه در بافت کهن شهری

بررسی نقش محور استروگت در شهر کپنهاگ^۱



آیرین جابری، کارشناس
شهرسازی دانشگاه کردستان.
airin.jaberi@live.com



مصطفی بهزادفر، دکتری
طراحی شهری دانشگاه علم
و صنعت ایران.
behzadfar@iust.ac.ir



کیومرث حبیبی، دکتری
برنامه‌ریزی شهری دانشگاه
کردستان.
Habibi_ki@yahoo.co.uk

مقدمه

یکی از تحولات اخیر در گرایش‌های جدید شهرسازی جهان، توجه به حرکت پیاده و نیازهای آن به‌عنوان یک موضوع فراموش شده مهم شهری است. بی‌توجهی به نقش اجتماعی، اقتصادی و معماری خیابان و توجه صرف به حرکت سواره و حل مسایل مختلف آن و غفلت از ساماندهی و برنامه‌ریزی برای حرکت پیاده، یکی از نقایص شهرسازی معاصر محسوب می‌شود. در ۳۰ سال اخیر این تفکر مورد انتقادات اساسی قرار گرفته است؛ چراکه در نتیجه اوج‌گیری و حاد شدن مشکلات شهری مانند آلودگی زیست‌محیطی شهری، دشواری رفت و آمد و مشکلات ترافیکی، ناامنی و کاهش ایمنی راه‌ها، انحطاط و فرسودگی روزافزون مراکز تاریخی شهرها، افت کیفیت فضاهای شهری، افول ارزش‌های بصری و ازدیاد گرایش به رویکرد پایداری شهری، واکنش‌های گسترده‌ای علیه سلطه حرکت موتوری و کاهش تحرکات پیاده در جهان به وجود آمده است. تقاضا برای تبدیل کلیه مناطق شهری به محل‌های مخصوص عابران پیاده و اتصال مستقیم این مناطق به خطوط قطار و ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی روز به روز زیاد می‌شود. در این زمینه، بازیابی و توسعه فضاهای پیاده به یکی از محورهای برنامه‌ریزی و طراحی شهری بدل شده است که از آن به‌عنوان "جنبش پیاده‌گستری" یاد می‌شود.

فرضیه

طراحی محور پیاده استروگت، محرک اصلی در ساماندهی شهر کپنهاگ بود که به توسعه بافت کهن آن انجامید.

ادبیات موضوع

نخستین اقدام در جهت تفکیک حرکت سواره از پیاده در دنیا، در ۱۸۵۸ توسط شهرساز و معمار آمریکایی به نام «فردریک لائو اولمستد» صورت گرفت و حضور در طبیعت بکر و دیدن مناظر طبیعی را برای کاهش فشارهای روانی زندگی روزانه شهروندان مطرح کرد؛ الگویی که به سایر شهرهای کهن تسری یافت و جداسازی حرکات پیاده و سواره در بافت کهن شهر اساس برنامه‌ریزی حمل و نقل سطحی شد. مثلاً شبکه پیاده شهر مونیخ، قلب قرون وسطایی شهر را به دیگر مناطق شهری به طور فیزیکی و سمبلیک پیوند داد. بنابراین اولین پیاده‌راه شهر مونیخ در حد فاصل دو دروازه اصلی قرون وسطایی شهر، کارلستر (Karlstor) در جبهه غربی و دروازه بازسازی شده رتاس (Rathaus) در جبهه شرقی ایجاد شد. این شهر از منطقه پیاده خود بسیار منتفع شده است به گونه‌ای که هسته قدیمی آن نه تنها تبدیل به یک یادمان شهری شده است بلکه اغلب هتل‌ها، رستوران‌ها و کافه‌ها را در خود جای داده است. این منطقه پیاده همراه با این جذابیت‌ها، یک حیات روزانه و شبانه پایدار و متنوع را برای خیابان فراهم کرده است (Brambilla and Longo, 1976). به نقل از (Watson et al.: 2003, 7-11). محققین بنامی همچون «واتسون»، «برامبیللا»، «کریزک» و «گیل» تحقیقاتی را در زمینه پایداری شهری و نقش و اهمیت حرکات پیاده در چند دهه اخیر

چکیده: از شهرهایی با شبکه خیابانهای بدون خودرو و معروف به شهرهای مخصوص عابران پیاده می‌توان به‌عنوان بهترین مکان‌های زیست در دنیا نام برد. این نوع از شهرها که در آن زیبایی، لذت، راحتی و شبکه‌ای از خیابان‌ها و میادین مخصوص عابران پیاده موج می‌زند در بسیاری از مناطق تراز اول دنیا در حال افزایش است که از مهم‌ترین این شهرها می‌توان استکهلم، کپنهاگ، مونیخ، فرانکفورت و رم را نام برد. این مقاله بر آن است که با شناسایی یکی از مهم‌ترین پیاده‌راه‌های جهان با نام «استروگت» در شهر کپنهاگ دانمارک، عوامل مؤثر بر کارآمدی آن را تبیین کند. تحلیل‌ها نشان می‌دهد تجارب جهانی انجام‌شده در زمینه بهسازی و نوسازی بافت‌های قدیمی، مزایا و منافع بسیاری را در زمینه به‌کارگیری ایده پیاده‌راه در تجدید حیات بافت‌های قدیمی نشان می‌دهد.

واژگان کلیدی: محرک توسعه، پیاده‌راه، بافت کهن شهری، استروگت.



تبدیل خیابان‌ها به محله‌هایی مخصوص عابران پیاده، گسترش فضاهای عمومی شهر از جمله میدان‌ها، کاهش میزان تراکم ساختمان‌ها و به دنبال آن ورزش نسیم و فراهم کردن آسایش برای شهروندان از عوامل تأثیرگذار در توفیق پیاده‌راه استروگت در بافت کهن شهر کپنهاگ به حساب می‌آید.

تصویر ۴: پیاده‌راه استروگت قبل از اجرای پروژه‌های مشارکتی.
www.flickr.com عکس:



تصویر ۳: کافه‌های روباز حاشیه معابر اصلی، منبع اقتصادی برای تجار محلی و نیز مدیریت شهری است.
عکس: کیومرث حبیبی، ۱۳۸۷.



سیاست یا برنامه عملیاتی	دستاوردها
تبدیل خیابان‌ها به محل‌های مخصوص عابران پیاده	از سال ۱۹۶۲ خیابان قدیمی شهر (استروگت) به خیابان اصلی مخصوص عابران پیاده تبدیل شد. در دهه‌های بعدی خیابان‌ها یکی پس از دیگری شاهد این تغییرات بودند. این طرح اولویت را به عابران پیاده و دوچرخه‌سواران می‌دهد.
کاهش تدریجی ترافیک و پارکینگ‌ها	مقامات مسئول به منظور ثابت نگه‌داشتن حجم ترافیک، از طریق حذف پارکینگ‌ها به میزان ۲ تا ۳ درصد در سال، شمار خودروها را در مرکز شهر کاهش دادند. بین سال‌های ۱۹۸۶ تا ۱۹۹۶ در حدود ۶۰۰ پارکینگ حذف شد.
گسترش فضاهای عمومی شهر همچون پلازاها و میادین	ساخت خیابان‌های مخصوص عابران پیاده منجر به تبدیل، مناطق پارکینگی تبدیل به میادین عمومی شد.
کاهش میزان تراکم	وجود ساختمان‌های کم ارتفاع و وسیع باعث شده تا همه افراد وزیدن نسیم را در اطراف ساختمان‌ها حس کنند. این امر باعث معتدل شدن هوای مرکز شهر در مقایسه با سایر قسمت‌های شهر شده است.
فراهم آوردن آسایش برای شهروندان	وجود نرده‌های کنار خیابان باعث شده تا پیاده‌روی تجربه خوشایندی برای مردم باشد. شهر با ساختمان‌های قدیمی، تورفتگی، سایبان‌ها و ورودی‌هایش، مکان‌های آماده‌ای را برای ایستادن یا نشستن در اختیار مردم قرار می‌دهد.
تجدید حیات کهن شهر	در حال حاضر جمعیت زیادی در مرکز شهر زندگی می‌کنند. آنها وابستگی‌شان را به خودرو کم کرده‌اند و هنگام شب پنجره‌های روشن ساختمان‌هایشان به عابران پیاده امنیت می‌بخشد.
کودک‌مدار کردن شهر کهن	دانش‌آموزانی که با دوچرخه‌هایشان به مدرسه رفت و آمد می‌کنند باعث ازدحام و ترافیک نمی‌شوند، برعکس، حضور فعال آنها در طول روز، شهر را سرزنده و پویا ساخته است.
انطباق شهر با تغییرات فصلی	کافه‌های روباز، میادین عمومی و هنرمندان خیابانی هزاران نفر را در تابستان به سوی خود جلب می‌کنند، پیست‌های اسکیت، سکوه‌های گرم و بخاری‌های گازی در خیابان‌ها، مراکز شهر را در زمستان نیز برای افراد لذت‌بخش می‌سازند.
تغییر فرهنگ حرکتی بر مبنای دوچرخه و پیاده	در شهر کوچه‌های جدیدی مخصوص دوچرخه‌ها ساخته شده و خیابان‌های موجود گسترش یافته است. مسیرهای عبوری برای دوچرخه‌ها با استفاده از فضاهای ساخته شده که به خاطر حذف پارکینگ‌های نزدیک تقاطع‌ها بلا استفاده ماند، در حال حاضر ۳۴ درصد از مردم کپنهاگ با دوچرخه به محل کارشان می‌روند.
دسترسی آسان به دوچرخه و ایستگاه‌های آن	در سال ۱۹۹۵ سیستم دوچرخه شهری پیشنهاد شد. طبق این سیستم افراد در ازای مبلغی ناچیز از جایگاه‌های اطراف شهر دوچرخه قرض می‌گیرند و موقعی که کارشان تمام می‌شود به راحتی دوچرخه‌ها را در هر یک از ۱۱۰ جایگاه دوچرخه در اطراف مرکز شهر تحویل می‌دهند و پولشان را پس می‌گیرند.

جدول ۱: سیاست یا برنامه عملیاتی به کارگرفته شده در شهر کپنهاگ و نتایج حاصل از برنامه.
 مأخذ: (Paumier, 2004).

تحقیق اصولی و قاعده‌مندی را شروع کرده‌ایم. ابتدا از مردم نظرخواهی کرده و سپس نظرات آنها را ثبت کردیم. بعد از ۲۰ سال تحقیق توانستیم ثابت کنیم که این گام‌ها در زندگی عمومی مردم فوق‌العاده اهمیت دارند. برپایی طولانی‌ترین میز کافه دنیا در سال ۱۹۶۷ که هم‌زمان با سالگرد ۸۰۰ سالگی کپنهاگ بود تنها می‌توانست در خیابانی طولانی، سرزنده و با کیفیت‌های شهری چون استروگت ممکن گردد به طوری که این میز از یک سر خیابان به سمت دیگر آن کشیده شد. امروزه عاری‌سازی از ماشین نه تنها این جاذبه توریستی را به مهم‌ترین خیابان و محبوب‌ترین فضای عمومی شهری تبدیل کرده، بلکه تبدیل به طولانی‌ترین محور خرید پیاده در اروپا نیز شده است (تصویر ۳).

امروزه شهر کهن و مرکزی شامل شبکه‌ای از مسیرهای پیاده است. محورهایی که نه تنها امکان گشت در شهر قدیم و لذت فارغ از هر نوع سر و صدا و شلوغی در ترافیک روزانه مدرن را به دست می‌دهد، بلکه در رونق اقتصادی - اجتماعی بافت نیز نقش اصلی را ایفا کرده است. وجود آفتاب‌گیرها، مقیاس انسانی ساختمان‌ها (حداکثر ۶ طبقه)، مکان‌هایی برای دور ماندن از سرما و سایبان‌هایی در ساختمان‌ها و یا رواق‌هایی

انجام داده‌اند. به عنوان مثال پژوهش گیل با عنوان "حیات مابین توده‌های ساختمان" به نقش و کارکرد خیابان استروگت در کپنهاگ می‌پردازد (Gahl, 1987: 22). در ایران نیز «سید محسن حبیبی» در اثری با عنوان "مسیر پیاده گردشگری" آن را به عنوان گامی دو جانبه و شاید چندسویه جهت احیای بافت‌های کهن شهری بر شمرده (حبیبی، ۱۳۸۰: ۵۱-۴۳).

شناخت محدوده و سابقه محور استروگت

کپنهاگن و یا کپنهاگ پایتخت کشور دانمارک در زمره کشورهای اسکاندیناوی در شمال اروپا محسوب می‌شوند. در چهل سال اخیر، از زمانی که خیابان اصلی (ستون فقرات شهر کهن) کپنهاگ تبدیل به یک خیابان مخصوص عابران پیاده شد، طراحان شهری در تبدیل شهر از یک مکان سواره‌محور (ماشینی) به یک شهر دلپذیر پیاده‌محور (انسانی) گام‌های متعدد هرچند کوچکی برداشته‌اند؛ پیاده‌راه‌هایی که مقارن با بازسازی شهرهای اروپایی بعد از جنگ جهانی دوم به روی صحنه آمد. در اواخر ۱۹۵۰، شهر کهن و تاریخی بر روی حرکات سواره مسدود شد چرا که هیچ راهکاری در زمینه حل مسایل ترافیکی شهر وجود نداشت. در این راستا طی ۴ دهه گذشته بسیاری از خیابان‌ها و میادین مرکزی شهر کاملاً و یا تا حدودی، از ماشین‌عاری شد. بحران نفتی دهه ۷۰ باعث شد تا مدیران شهر کپنهاگ شروع به "احداث زیرساخت‌ها برای دوچرخه‌ها و پیاده‌ها" کنند. تا جایی که با وجود افزایش نرخ مالکیت ماشین در این شهر تعداد فضاهای پارک اتومبیل در مرکز شهر از ۳۱۰۰ جای پارک در ۱۹۹۶ به ۱۷۱۰ مورد در سال ۲۰۰۵ کاهش یافت، زیرا این پارک‌های حاشیه‌ای که سیمای شهری را نیز مخدوش می‌کرد می‌توانست به محل پارک دوچرخه، سنگفرش‌های عریض و یا نواحی پیاده‌محور تبدیل شود. وجود عناصر هویت‌بخشی چون باغ‌های تیولی، ایستگاه مرکزی قطار کپنهاگ، سالن تئاتر دانمارکی رویال، هتل تاریخی آنجل تری و قصر پادشاهی در اطراف محور آن را به یکی از سرزنده‌ترین بافت‌های شهری تبدیل کرده است (تصویر ۱).

یافته‌های مسیر استروگت

در دهه ۶۰ با افزایش حجم تردد در مرکز شهر که مبتنی بر معابر قدیمی، ارگانیک و دراز و باریک بود، مراکز خرید هر روز بسط یافته و پیاده‌روها انبوه از مردمی شدند که به هم ضربه زده و راه را بند می‌آورند. در ۱۹۶۲ شورای شهر کپنهاگ جهت رفع مشکل شورای تصمیم به ایجاد مسیر پیاده‌راه و عاری از ماشین از میدان Town hall غربی تا میدان شاه جدید در قسمت شرقی شهر گرفت و آن را استروگت (Stroget) نامید که بخش قرون وسطایی کپنهاگن را در بر گرفته و طول کامل آن ۲/۳ km محاسبه شد تا قدیمی‌ترین و طولانی‌ترین پیاده‌راه دنیا پدیدار شود. محوری که تا امروز به حیات خود ادامه داده است. اساسی‌ترین هدف برنامه‌ریزان شهری کپنهاگ در زمینه حمل‌ونقل، "تقویت مراکز خرید، پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری در شهر کهن" بود. در این رابطه برنامه ۱۰ مرحله‌ای را تصویب و عملیاتی کردند. محل اجرای پروژه استروگت نام دارد. در حقیقت استروگت نام یک خیابان خاص نیست، بلکه یک سری از خیابان‌هایی است که نام‌های متفاوتی دارند و از میدان City Hall تا Kongens Nytorv را شامل می‌شود (تصویر ۲).

از سال ۱۹۶۰ بسیاری از مردم در احیای پیاده‌راه استروگت درگیر شدند. یکی از آنها معمار دانمارکی و برنامه‌ریز شهری «جان گیل» بود که از جمله آثار او «حیات مابین توده‌های ساختمان» و «فضاهای عمومی، زندگی عمومی و فضاهای شهری جدید» است. به مدت ۴۰ سال کپنهاگ و محور استروگت آزمایشگاهی برای تحقیقات سیستماتیک و درآمد تا پژوهش‌های خود را در زمینه فضاهای عمومی و عملکرد آن به سرانجام رساند. وی برای ایجاد محیطی قابل تحمل در قرن ۲۱ کار می‌کند و استفاده از مصالح قابل تحمل، پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری، حمل‌ونقل عمومی را تنها راه چاره برای تجدید حیات بافت‌های کهن نام می‌برد. گیل روش زندگی "همه‌جانبه" را ترجیح می‌دهد. گیل اعتقاد داشت "دیگر، مردمان جاذبه‌های اصلی در فضاهای شهری به حساب می‌آیند". "هنگامی که مردمان دیگری نیز باشند همیشه چیزهای جالب و شگفت‌انگیز برای دیدن هست". او از مفهوم "کپنهاگ‌سازی" نام می‌برد که از طریق فرهنگ دوچرخه‌سواری شهری و پیاده‌محوری حاصل شده و پیشنهاد می‌دهد؛ کلان شهرهایی چون ملبورن، لندن و نیویورک برای رسیدن به کیفیت بالایی از زندگی شهری آن را سر لوحه اقدامات خود قرار دهند. زیرا معتقد بود که "ما در کپنهاگ شیوه



تصویر ۱: موقعیت پیاده‌راه استروگت در بافت کهن شهر کپنهاگ و عناصر تاریخی - فرهنگی زمینه‌ساز. عکس: کیومرث حبیبی، ۱۳۸۷.



تصویر ۲: بخشی از محور پیاده قدیمی در ۱۹۲۵ جایی که ترافیک انواع وسایل نقلیه شروع به افزایش می‌کند. عکس: کیومرث حبیبی، ۱۳۸۷.



برای در امان ماندن از باران به ارزش محور می‌افزاید. راسته‌های ملل همچون مغازه‌ها و کارگاه ظروف چینی، رستوران‌های زنجیره‌ای، کافه‌های روباز، گالری‌های هنری، تئاترها و موزه‌ها از جمله کاربری‌های شهری است که در سرتاسر محور کاملاً به چشم می‌آید. بخشی از پویایی اجتماعی محور ناشی از برپایی نمایش‌های مد است که روزانه توسط مدهای رسمی و سازمان‌یافته در طول محور در حرکتند (تصاویر ۴ و ۵).

مشارکت شهروندان و تجار محلی نه تنها باعث شکست پیاده‌راه نشده، بلکه محور استروگت به ۴ خیابان پیرامونی بسط یافت. مشارکت عمومی و هم‌یاری ساکنین با مدیریت شهری جلوه‌ای تازه به بافت داده است. طراحی مبلمان شهری همچون نیمکت‌ها، تأمین سیستم روشنایی معابر، بازسازی سنگ‌فرش‌ها با گرانیب مرغوب، جدار سازی و کف‌سازی میدان ورودی با مجسمه‌های زیبا نمایانگر پروژه‌های مشارکتی مردم و دولت است (تصاویر ۶ و ۷).

نتیجه‌گیری

شهرهای متعددی میزبان پیاده‌سازی این استراتژی بوده‌اند، زیرا این جنبش باعث تغییرات نوین در کیفیت زندگی شهری و رفتار اجتماعی و فرهنگ مردم، تعمیق نظریات ساماندهی فضاهای درون‌شهری، افزایش سرزندگی و نقش اجتماعی خیابان، بستر سازی استفاده از فضا برای کم‌توانان جسمی- حرکتی، حرکت به سوی توسعه پایدار شهری، تقویت عناصر هویت بخش شهری، افزایش ادراک محیط، ارتقای تصویر ذهنی از سیمای شهر، امکان درک فضا با حواس بصری و غیربصری، امکان طراحی یکپارچه و هماهنگ محورها، تجدید حیات مدنی و مشارکت شهروندان در زندگی جمعی، افزایش فضاهای تفریحی و گردشگری، مقابله با برون‌گرایی جمعیتی و تخلیه جمعیتی بافت‌های تاریخی، تجمع ناشی از مقیاس و رونق اقتصاد محور، امکان ارتقای سلامت عمومی شهروندان، بهبود فرهنگ شهرنشینی، داشتن آزادی عمل بیشتر، تغییر شکل سفرهای درون شهری از سواره به پیاده، افزایش زمان حضور در فضاهای عمومی شهری، امکان حفاظت و نگهداری از آثار با ارزش و تاریخی شهر، افزایش سرزندگی، انعطاف و ایمنی شده و پاسخدهی محیط مصنوع را به کاربران و استفاده‌کنندگان از فضا به حد مطلوبی رسانده است. پیاده‌راه استروگت نتیجه‌ای موفق از برنامه‌ریزی و ساماندهی بافت‌های کهن شهری با قدمتی ۵۰ ساله است و در همین مدت زمان یک مدل متحیر و منبع الهام و الگو برای بیشتر از ۱۰۰ پایتخت و شهرهای عمده در جهان به شمار می‌رود. زمانی که کپنهاگن آرام‌سازی و حل ترافیک و اصلاح فضاهای عمومی را هدف برنامه‌ریزی و احیای بافت قدیم خود ساخت، پیاده‌راه استروگت نقش یکی از محرک‌ها را به خوبی ایفا کرد و در دستیابی به اهداف موفق بود زیرا هویت‌بخشی به بافت کهن در درجه اول و شهر کپنهاگ در درجه دوم بیش از هر عملی مرسوم این محور چند عملکردی بود. همکاری و مشارکت مردم با مدیریت شهری شرط اساسی برای موفقیت طرح‌های بهسازی و نوسازی بافت‌های کهن شهری است که در این شهر در قالب پروژه‌های مشارکتی صورت گرفت و در درازمدت و تبدیل یک ناحیه با ارزش اما فرسوده "ماشین مدار" به مکانی "مردم‌گرا و انسان‌محور" کاملاً موفق بود ■

پی‌نوشت

۱. این مقاله برگرفته از پژوهش فوق‌دکتری شهرسازی نگارنده اول (کیومرث حبیبی) بوده که زیر نظر نگارنده دوم (مصطفی بهزادفر) در دانشگاه علم و صنعت ایران در حال انجام است.

منابع

• حبیبی، سید محسن (۱۳۸۰) محورهای پیاده‌گردشگری، مجله هنرهای زیبا، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

- Gehl, J. (1987). "Life Between Buildings", Van Nostrand Reinhold.
- Paumier, C. (2004). "Creating a Vibrant City Center: Urban Design and Regeneration Principles", Urban Land Institute.
- Watson, D.; Plattus, A. and Shibley, R. (2003). "Time-Saver Standards for Urban Design", McGraw-Hill.

تصاویر ۵: پیاده‌راه استروگت از مهم‌ترین مراکز جذب گردشگر شهری دانمارک بعد از اجرای پروژه‌های مشارکتی. عکس: Kirken, 2010



تصاویر ۶ و ۷: حجم زیادی از سرگرمی‌های روزانه که تبلور آن نیازمند آهسته‌سازی حرکات انسانی است. عکس: کیومرث حبیبی، ۱۳۸۷.