

تکوین یک پیاده‌راه

مؤلفه‌های کالبدی یا رفتار جمعی؟

لیلا تشکری*

۱. دانشگاه تهران، ایران.

محمد رضا مهربانی گلزار^۲

۲. دانشگاه بین‌المللی امام خمینی (ره)، قزوین، ایران.

تاریخ دریافت: ۹۶/۱۰/۲۵

تاریخ پذیرش: ۹۷/۴/۱۰

تاریخ قرارگیری روی سایت: ۹۷/۸/۲۶

چکیده | فضای شهری تنها یک مفهوم کالبدی نیست، بلکه کنش تعاملات شهروندی و فعالیت‌های شهری را نیز در برمی‌گیرد و در حقیقت با حضور انسان و فعالیت اوست که معنا می‌یابد. پیاده‌راه به عنوان یکی از فضاهای شهری نقش مهمی در ارتقای فعالیت‌های اجتماعی-فرهنگی جامعه ایفا می‌کند. حرکت عابر پیاده در پیاده‌راه‌ها، به واسطه طراحی مناسب و شناخت مبتنی بر جنبه‌های منظرین شهر، موجب افزایش ادراک، ارتقای هویت و احساس تعلق به محیط و زیبایی می‌شود. یکی از تحولات اخیر در گرایش‌های جدید شهرسازی جهان، توجه به حرکت پیاده و نیازهای او به عنوان یک موضوع فراموش‌شده مهم شهری است. این مقاله بر آن است تا با معرفی خیابان پرنسس (Princes Street) در شهر ادینبورگ، عوامل مؤثر بر کارآمدی این خیابان را به عنوان یک خیابان پیاده‌مدار بیان کند. این پژوهش از نوع توصیفی-تحلیلی است که با مراجعه به سیر تاریخی و تحولات خیابان پرنسس، روند تغییرات و عوامل مؤثر بر شکل‌گیری این محور را به عنوان پیاده‌راه بررسی کرده است. در نتیجه مهم‌ترین مؤلفه برای پیاده‌راه کردن را حضور فعال افراد و پیاده‌راه شدن را عاملی برای تسهیل در رفت‌وآمد و امنیت افراد بیان می‌کند و با در نظر گرفتن این مؤلفه در هر پیاده‌راه نحوه شکل‌گیری آن را به دو صورت پیش‌نیاز و پس‌نیاز در نظر می‌گیرد.

واژگان کلیدی | فضای شهری، خیابان، پیاده‌راه، خیابان پرنسس.

تعریف‌کننده فضای شهری، انسان و حضور او است (شیخی و رضایی، ۱۳۹۶). به گفته دولورز هایدن (Hayden, 1995) «قدرت یک مکان در داستان‌ها و روایت‌های روزمره مردم است که دائماً برای خلق مکان در حال فعالیت هستند». متأسفانه در فضاهای شهری جدید، توجه کمتری به نیازهای انسان امروزی به خصوص در ابعاد اجتماعی آن شده است.

پرسش‌های پژوهش

آیا صرفاً پیاده‌راه کردن می‌تواند کارآمد و عامل موفقیت در جذب افراد و شکل‌گیری تعاملات اجتماعی باشد؟ اگر این‌گونه نیست چه عواملی باعث شکل‌گیری یک پیاده‌راه می‌شوند؟ آیا پیاده‌راه کردن محور پرنسس پیش‌نیاز

مقدمه | در سال‌های اخیر رویکرد جهانی بیشتر به دنبال انسانی‌کردن شهرها در جهت پایداری است. در واقع این نظریه یعنی دیدگاه انسان‌محور (برقراری تعادل میان ماشین و عابر پیاده)، بر تردد عابر پیاده با تقسیم‌بندی سطوح شهری به پیاده و سواره تأکید می‌کند. فضای شهری در برگیرنده چهار عنصر اساسی شامل «ساکنان یا عابران»، «عناصر انسان‌ساخت» (کالبدی یا فعالیتی)، «روابط» (میان افراد و عناصر یا میان عناصر) و «زمان» است. در این میان اصلی‌ترین عامل شکل‌دهنده و

* نویسنده مسئول : tashakori.leila@ut.ac.ir
شماره تماس: ۰۹۳۷۳۰۴۰۹۱۹

فعالیت‌های آن بوده است؟ یا فعالیت‌های جاری در مکان ما را مجبور به پیاده‌راه کردن مکان کرده است؟

فرضیه

جنبه کالبدی پیاده‌راه در محور مورد مطالعه، تنها به عنوان عنصر خدماتی، فضایی را تعریف می‌کند که تأثیری در جذب افراد برای حضور هرچه بیشتر در محور ندارد. به عبارت دیگر، افراد به دلایل و عوامل دیگر در خیابان حضور فعال داشته‌اند که با توجه به این عوامل تمهیدات لازم برای پیاده‌راه شدن آن صورت گرفته است. در نتیجه پیاده‌راه شدن الزاماً عامل موفقیت نبوده و تنها عامل ایجاد حس آرامش و امنیت افراد و همچنین راحتی در عبور و مرور کاربران فضا شده است.

پیشینه پژوهش

تاریخچه ایجاد پیاده‌راه‌ها به مفهوم امروزی آن به حدود ۷۰ سال قبل بازمی‌گردد و شهرهای اروپایی به ویژه دو کشور آلمان و هلند در این زمینه در جهان پیشگام بوده‌اند. شهرهای آمریکایی با تأخیری نزدیک به دو دهه به توسعه محدوده‌های پیاده، روی آوردند و کشورهای در حال توسعه نیز از حدود سه دهه قبل به طور جدی این موضوع را مورد توجه قرار دادند. در عین حال، در بررسی سیر تکامل پیاده‌راه‌ها در جهان می‌توان تغییر رویکرد از اهداف اقتصادی و کالبدی صرف، به نگرش رفاهی و اجتماعی را به مرور زمان مشاهده کرد. برای نخستین بار «اولمستد» (Olmsted)، معمار معروف آمریکایی که بنیان‌گذار رشته معماری منظر محسوب می‌شود، ایده جداسازی معابر را در سال ۱۸۵۸ در طراحی «پارک مرکزی نیویورک» به کار برد و راه سواره و پیاده را از هم جدا کرد. هاسکلو (Hassklau)، در پژوهشی (۱۹۹۰) با عنوان «پیاده‌رو و ترافیک شهری لندن»، رویکردهای متفاوت جداسازی ترافیک وسایل نقلیه از پیاده، در بریتانیا و آلمان را مورد تجزیه و تحلیل و مقایسه قرار داد و نتیجه گرفت که برای جذب مردم به مراکز شهری، فراهم‌سازی محیط پیاده‌روی ایمن، خوشایند و مطلوب، ضروری است. ماتئوبابیانو (Mateo-Babiano)، سال ۲۰۰۳ در پژوهشی با عنوان «مدیریت فضای پیاده‌رو به عنوان راهبردی در دستیابی به جابه‌جایی پایدار»، عوامل مختلفی را که برای عابران پیاده در فضای شهری اهمیت دارند مطرح کرد. او مهم‌ترین نیازهای عابران پیاده را در قابلیت حرکت، حفاظت، آسودگی، لذت و هویت معرفی کرد و معیارهای سنجش آنها را نیز مشخص نمود. نیومن و همکاران (Newman et al) سال ۲۰۰۸ در پژوهشی با عنوان

«چالش‌ها و فرصت‌ها در ابتکار خیابان پیاده»، از سرمایه اجتماعی به عنوان ابزاری قدرتمند در ایجاد پیاده‌راه و نواحی پیاده یاد می‌کنند. موضوع جداسازی ترافیک سواره و پیاده در بسیاری از شهرها گسترش چشمگیری یافته و به شدت از سوی مردم پیگیری می‌شود. در ایران نیز مطالعات متعددی در این زمینه صورت گرفته است. در پژوهشی با عنوان «رفتار عابر پیاده، به منظور ارتقای کیفیت سازمان فضایی- عملکردی در مراکز شهری»، از طریق بررسی شاخص‌های مؤثر در افزایش پیاده‌روی به اندازه‌گیری پتانسیل پیاده‌رو، در ارتباط با مکان‌های پیاده‌روی در محیط‌های مسکونی و تجاری پرداخته است (معینی، ۱۳۸۶). کاشانی‌جو (۱۳۸۹) در تحقیقی به معیارهایی مثل استقرار خرده‌فروشی‌ها، اختلاط کاربری‌ها، پیوستگی، محافظت در برابر شرایط جوی در ارتقای کیفیت پیاده‌مداری فضاهای شهری اشاره می‌کند. سلطانی و پیروزی (۱۳۹۱) در مطالعه‌ای با عنوان «پیمایش قابلیت پیاده‌مداری محورهای فرهنگی-تاریخی» به تدوین معیارها و شاخص‌های پیاده‌مداری پرداخته و مؤلفه‌هایی چون امنیت، شرایط فیزیکی، امکانات رفاهی، جابه‌جایی و دسترسی، کیفیت و نگهداری را در ارتقای ارزش‌های پیاده‌مداری فضاهای شهری مهم می‌داند. در این راستا در این مقاله سعی شده است مؤلفه‌های تأثیرگذار در خیابان که پتانسیل پیاده‌راه شدن را فراهم می‌کند، بیان شود.

روش پژوهش

در این پژوهش یافته‌ها به شیوه توصیفی-تاریخی مورد بررسی قرار گرفته که با مراجعه به سیر تاریخی و تحولات کالبدی-کارکردی خیابان پرنسس، روند تغییرات و عوامل مؤثر بر شکل‌گیری این محور به عنوان پیاده‌راه بررسی و واکاوی می‌شود. از مقایسه تطبیقی دوره‌های مختلف می‌توان به روش استدلال استقرایی، در این باره نتیجه‌گیری کرد.

پیاده‌راه‌ها

پیاده‌راه‌ها، فضاهایی خطی در شهر هستند که با حداکثر نقش اجتماعی شکل می‌گیرند (Cohen, 2010). میچل (Mitchel) بر مبنای نظریه لفور (Lefebvre)، فضاهای شهری را در رابطه با زندگی روزمره یعنی کار، بازی، خرید و زندگی تعریف می‌کند. لاور (Low) نیز توضیح می‌دهد که مردم در حین تمرین اجتماعی، محیط کالبدی خود را برای پاسخگویی به نیازهای مختلف خود شکل می‌دهند و به عنوان عامل اجتماعی که واقعیات و معانی خودش را می‌سازد عمل می‌کنند (چرخچیان، ۱۳۹۶). همچنین نظریه دیدهای متوالی گوردون کالن (Gordon Cullen) در واقع تأکیدی

توصیف و تحلیل تاریخی

عملیات ساخت خیابان پرنسس در حدود سال ۱۷۷۰ میلادی توسط، معماری با نام جیمز کریگ (James Craig) آغاز شد و هم‌زمان با ساخت خیابان بلوک‌های مسکونی شهر جدید ادینبورگ در شمال خیابان ساخته شدند. در واقع این خیابان در ابتدا خیابان مسکونی بوده و تقریباً از حدود سال ۱۸۰۰ میلادی به بعد خیابان پرنسس تغییر ویژگی داد تا از یک خیابان مسکونی به یک خیابان تجاری تبدیل شود. از دهه ۱۸۸۰، این خیابان با داشتن چشم‌اندازهای جذاب و دیدنی به همراه دسترسی آسان به آن، به مکان بسیار مناسب و محبوبی برای احداث هتل‌ها بدل شد (تصویر ۱). شرکت‌های راه‌آهن، در هر دو انتهای شرقی و غربی و میانه خیابان هتل‌های بزرگی را ساختند. طرح ابرکرومبی (Abercrombie) در سال ۱۹۴۹، برای ایجاد انسجام بیشتر در ظاهر خیابان پیشنهاد تغییر نمای ساختمان را داد و در سال ۱۹۶۷ پیشنهاد طراحی یک پارچه به‌وسیله کنترل ارتفاع، مواد، سطوح کف، عرض نما و طراحی ارتفاعات داده شد. در طول ساخت شهر جدید، آب آلوده‌شده دریاچه نر (Nor) خشک شد و این ناحیه به باغ‌های خیابان پرنسس (Princes Street Gardens) مبدل شد. پس از آن، عرض خیابان پرنسس تا لبه شمالی باغ‌ها گسترش یافت. به علت موقعیت بسیار پایین‌تر باغ‌ها، یک خاکریز با شیب تند در سمت شمال باغ ایجاد شد که موجب ایجاد یک گردشگاه در سطح خیابان شد. خیابان پرنسس زمانی محل فروشگاه‌های شلوغ و تجاری بود و با گذر زمان تبدیل به محل بسیاری از ادارات، هتل‌ها و دفاتر بزرگ شهر شد و به تدریج از اهمیت بخش فروشگاه‌های آن کاسته شد. این ناحیه با موقعیت‌های شغلی و مشاغل پرچالش رها شده بود، تا اینکه مورد بازسازی قرار گرفت و برخی ساختمان‌ها در آن به آپارتمان تبدیل شدند، تا مردم بیشتری در این ناحیه زندگی کنند. افزایش تعداد افرادی که در اطراف این منطقه مشغول کار و زندگی هستند و تمرکز بر روی این ناحیه به عنوان بخش خلاق، موقعیت‌های تجاری آن را بهبود بخشید و یک هویت مشخص برای این ناحیه تعریف شد. تراموای ادینبورگ بین سال‌های ۱۸۷۱ تا ۱۹۵۶ وجود داشت، ولی از سال ۱۹۵۶ حمل‌ونقل عمومی شامل اتوبوس‌ها و شبکه محدود خطوط رفت‌وبرگشتی راه‌آهن جایگزین تراموا شدند. در اواخر قرن ۲۰ میلادی برای تسهیل در عبور و مرور در خیابان، تصمیم به احیاء شبکه تراموا شد (تصویر ۲) و این تصمیم در سال ۲۰۱۴ عملی شد. در سال‌های اخیر اقداماتی در جهت توجه بیشتر به عابران پیاده و جلوگیری از عبور وسایل نقلیه شخصی و ایجاد مؤلفه‌های کمی

بر ادراک فضایی و بصری در فضاهای شهری است. به باور او شهر مجموعه‌ای است که می‌توان در آن حرکت و به صورت «تباين پیوسته مناظر» آن را ادراک کرد؛ نه به صورت تصویری ثابت (Gosling, 1996: 43). کالن به این نکته اشاره دارد که برای آنکه مردم از حرکت در شهر و نگاه کردن به آن لذت ببرند، باید با اولویت دادن به پیاده‌روها و پیوستگی آنها، شهر را برای حرکت پیاده، آماده کرد. به اعتقاد او در حالی که شریان‌های سواره، هویت فردی را از بین می‌برند، وجود شبکه‌ای اندیشیده از راه‌های پیاده، الگویی انسانی به وجود می‌آورد (کالن، ۱۳۷۷). کالن با این باور که محیط شهری باید تجربه لذت بخشی برای همگان باشد، در طرح‌های خود بر اهمیت انسان و حضور او در فضاهای شهری تأکید می‌کند. پیاده‌راه‌ها در مقیاس شهر عمل می‌کنند و باید پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان با اندیشه و ادراک فضایی متفاوت باشند. این مسیرهای پیاده توأم با نشانه‌ها و نقاط عطف و تاریخی به مثابه مکانی برای قرائت سناریوی شهری و حفظ پایداری خاطره شهر تلقی می‌شوند (عاشوری، ۱۳۸۹: ۴۵). جین جیکوبز (Jane Jacobs) روزنامه‌نگار و صاحب‌نظر برجسته مسائل شهری در کتاب مرگ و حیات شهرهای بزرگ آمریکایی بر نقش فضاهای عمومی شهری در ایجاد تعاملات اجتماعی تأکید می‌کند. به باور او آنچه بیش از همه، از یک شهر به ذهن می‌ماند، فضاهای عمومی شهر به‌ویژه خیابان‌ها و پیاده‌روهای آن هستند. بنابراین، اهداف اجتماعی مهم‌ترین دلیل شکل‌گیری خیابان است: نیاز به امنیت، رشد، دلایل قومی، اقتصادی و ... ویژگی اصلی در نگاه منظرین به خیابان، نقش آن در تولید فضاست (آتشین‌بار، ۱۳۸۹). این فضاها رونق فعالیت‌های اقتصادی و تجدید حیات در مراکز شهرها را به دنبال دارند.

شناخت محدوده تحقیق

یکی از شاه‌راه‌های اصلی در شهر ادینبورگ (واقع در اسکاتلند) و اولین خیابان شهر جدید ادینبورگ، خیابان پرنسس است. این خیابان مطابق با طرح‌های رسمی برای ایجاد شهر جدید ادینبورگ طرح‌ریزی شده است. از نظر موقعیت قرارگیری، خیابان پرنسس جنوبی‌ترین خیابان شهر جدید ادینبورگ و مرکز اصلی خرید شهر و یک بخش حساس و بحرانی طرح شهر جدید است. زیرا در لبه (حاشیه) خارجی شهر، روبروی قلعه ادینبورگ و بخش قدیمی شهر (شهر قدیمی ادینبورگ) قرار دارد و یکی از ویژگی‌های بارز این محور عدم وجود بنایی در بخش جنوبی آن است که باعث ایجاد چشم‌انداز پانرمیک از بخش قدیمی شهر، قلعه ادینبورگ و دره بین آن شده است.



تصویر ۲: خیابان پرنسس در شهر ادینبورگ. عکس: امین لطف‌اللهی یقین، ۱۳۹۳.



تصویر ۱: کارآمد بودن و حضور افراد در فضا در خیابان پرنسس. مأخذ: Norman Parkingson, 1938.

شهری مناسب (امکانات) توانسته است تا حد زیادی امنیت، جذابیت و در نتیجه کیفیت فضایی مناسبی را فراهم کند.

مؤلفه‌های تأثیرگذار در پیاده‌مداری فضاهای شهری

از مؤلفه‌های مهم تأثیرگذار در فضاهای شهری، که باعث افزایش احتمال حضور افراد در فضا می‌شود، می‌توان به تنوع و اختلاط کاربری‌ها، مطلوبیت کیفیت‌های بصری و نفوذپذیری مکان، عملکردهای پیاده‌مدار و مجاورت با عناصر تاریخی اشاره کرد که با فراهم‌شدن این عوامل، حضور افراد در مکان برای معنابخشی به فضا شکل می‌گیرد. در ادامه، این مؤلفه‌ها در خیابان پرنسس بررسی شده است که نشان می‌دهد با وجود این عوامل و پتانسیل‌ها و حضور افراد، این خیابان می‌تواند پیاده‌راه موفق در فضای شهری ادینبورگ به‌شمار آید.

اختلاط کاربری‌ها، تجربه محیط

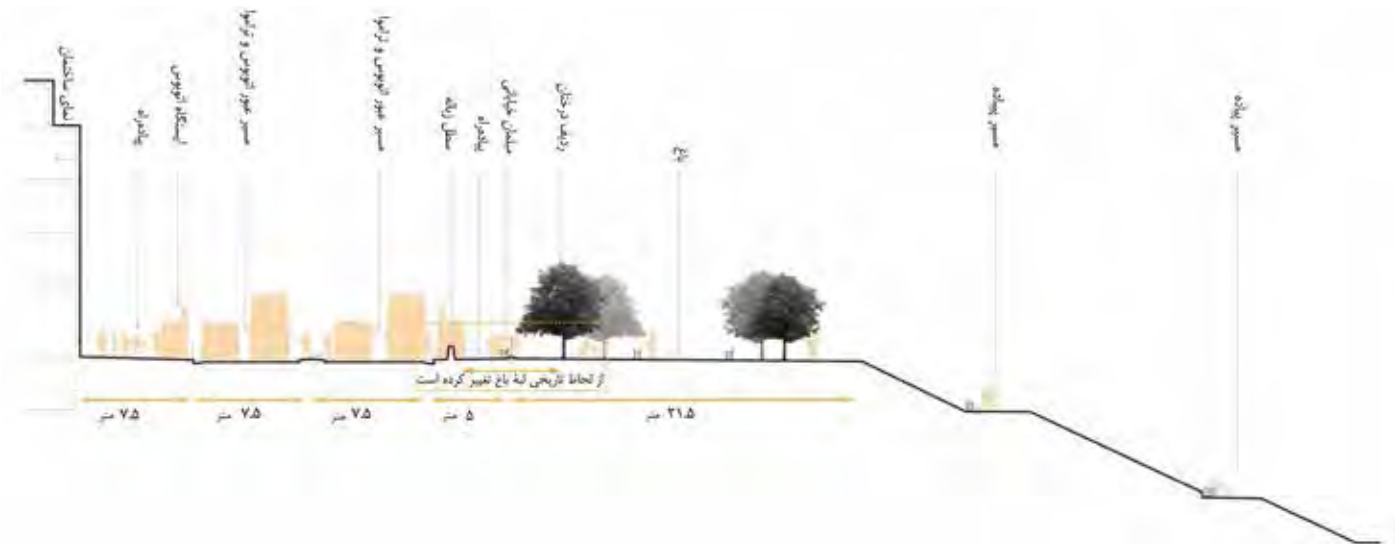
زندگی پیاده در شهر مایه اصلی شکل‌گیری اجتماع و روح شهر است و احساس تعلق به مکان و از آن خودداندستن محیط زندگی که موجب آرامش خاطر و تعادل روانی شهروندان می‌شود، وابسته به تجربه محیط شهری است (عاشوری، ۱۳۸۹: ۴۴). مردم به دلیل فعالیت‌های مختلف، که آقای جانگل این فعالیت‌ها را در سه گروه فعالیت‌های ضروری، انتخابی و اجتماعی قرار می‌دهد، در فضای عمومی که هر یک دارای خصوصیات ویژه‌ای در محیط فیزیکی است،

برای بالابردن کیفیت فضای شهری صورت گرفته است. در مجموع تبدیل خیابان پرنسس به یک خیابان پیاده‌مدار با کلاس جهانی موجب تقویت و بالابردن کیفیت فضای شهری شده و نیز افراد بیشتری را به حضور در این مکان تشویق می‌کند. این در حالی است که پیاده‌راه‌شدن، بخشی، از تمام اقدامات صورت گرفته در این خیابان است.

از فرایندهای طی‌شده می‌توان نتیجه گرفت تمام اقدامات از گذشته تا به حال باعث حضور افراد شده و پیاده‌راه‌شدن آن، تأثیر چندانی در جذب افراد نداشته، بلکه فعالیت‌ها، عناصر شاخص و اختلاط کاربری‌های موجود، آن را تبدیل به یک خیابان فعال کرده است. همچنین توجه به ابعاد کالبدی پیاده، بدون در نظر گرفتن این نکته که پیاده‌راه به‌تنهایی قادر به جذب افراد در یک فضا نیست، بلکه موجب بالارفتن کیفیت فضایی و تسهیل در عبور و مرور افرادی است که به دلایل مختلف در فضا حاضر می‌شوند، حائز اهمیت است.

تحلیل پهنه خیابان

خیابان پرنسس اصلی‌ترین مسیر حمل‌ونقل عمومی شرق و غرب از طریق مرکز شهر بوده اما به نظر می‌رسد که اندازه اتوبوس‌ها مانع فیزیکی و بصری برای دید به جنوب باشند. با این وجود، طبیعت «یک‌طرفه» خیابان توانسته یک محیط مناسب را برای افراد استفاده‌کننده فراهم کند. همان‌طور که در برش عرضی خیابان (تصویر ۳) مشخص شده است، با وجود پهنه وسیع پیاده در هر دو جهت خیابان (شرایط فیزیکی)، وجود ردیف درختان و مبلمان



تصویر ۳: برش عرضی از خیابان پرنسس در شهر ادینبورگ. مأخذ: نگارندگان.

و رشد شهر ادینبورگ، ساخت یک مرکز فرهنگی، هنری، فراغتی، تفریحی و یا یک مرکز با اهمیت بین‌المللی و همچنین هدایت این فعالیت‌ها به سوی سازگاری با مکان‌های اقامتی است. تمامی این‌ها کاربردهایی است که هر فرد انتظار دارد که آنها را در مرکز یک شهر بیابد. اوقات فراغت و گردشگری، نتیجه‌ی درست بازسازی ساختمان‌های منحصر به فرد است. همچنین تجدید حیات مناطق وسیع‌تر نتیجه‌ی بازسازی زندگی مرکز شهر و تصویر آن به عنوان شهر جشنواره است. یکی دیگر از کیفیت‌های مهم که منجر به سرزندگی پیاده‌راه می‌شود، تنوع فضاها است. با توجه به اینکه مسیر پیاده مختص حرکت آهسته عابر پیاده طراحی می‌شود، یکی از سیاست‌های رسیدن به تنوع در طول مسیر، نمادها و نشانه‌های شهری هستند. نشانه‌های شهری یا برگرفته از کالبد موجود شهر هستند و یا براساس شرایط و ارزش‌های بستر، تعریف می‌شوند و از این طریق مسیر را خوانا و واجد نشانگان شهری می‌کنند (حبیبی، ۱۳۸۰: ۴۸). کیفیت محیطی ادراک مکان به طور تمام‌وکمال است (Van Kamp, 2003: 7). کیفیت فضای شهری به عنوان محصول فرایند تعامل میان انسان، فعالیت و کالبد شهر تا حد زیادی به کیفیت مؤلفه‌های بصری آن وابسته است. مؤلفه‌های بصری فضای شهری به دلیل ماهیت عینی و ملموس خود توسط حواس انسان قابل درک هستند و زمینه‌ی ادراک، شناخت و ارزیابی محیطی شهروندان، را فراهم می‌آورند (حیدری و همکاران، ۱۳۹۲). مردم در خیابان پرنسس می‌توانند بهترین تجربه‌های فرهنگی مثل قلعه ادینبورگ (Edinburgh Castle)، باغ‌های خیابان پرنسس، گالری‌های ملی هنر اسکاتلند (Scottish National

حاضر می‌شوند. کیفیت بالا و قابلیت استفاده چندمنظوره و همگانی از فضاهای عمومی به معنای تنوع حداکثری کاربران و بهره‌برداران است. این قابلیت از طریق معیارهایی همچون ایمنی، سهولت دسترسی، فعالیت و رفتار در فضای عمومی تأمین می‌شود (حاجی‌علی‌اکبری، ۱۳۹۶).

خیابان پرنسس نیز به عنوان مرکز شهر توانسته محیطی برای هر سه گروه استفاده‌کننده فراهم کند. همچون بازدید از مکان‌های تاریخی، گالری‌ها و خرید به عنوان فعالیت انتخابی، تفریح در پارک پرنسس و استفاده از فضاهای جمعی به عنوان فعالیت اجتماعی، استفاده از ایستگاه راه‌آهن ویورلی (Waverley Wireline Station) و هتل‌ها و ادارات به عنوان فعالیت ضروری و تماشای جشنواره‌ها و فستیوال‌ها به عنوان فعالیت‌های انتخابی موقت. تمام این عناصر باعث سرزندگی، خوانایی و امنیت محیط شده است که از مؤلفه‌های اصلی کیفیت فضاهای شهری به‌شمار می‌آیند. بنابراین توجه به تفاوت کاربری‌های موجود (فرهنگی، مسکونی، اداری، تجاری، تاریخی و تفریحی) و اتفاقات در حال وقوع در اطراف آن، توانسته پاسخی مناسب برای پیاده‌راه‌شدن باشد.

انعطاف و تنوع

باید همواره زندگی اجتماعی در پیاده‌راه‌ها در جریان باشد و سرزندگی از ویژگی‌های اساسی و اصلی آن است. همچنین این فضا باید خود را همواره با رویدادهای درون خود هماهنگ سازد. بنابراین، انعطاف از ویژگی‌های مهم در پیاده‌راه است (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۸). موفقیت خیابان پرنسس مبتنی بر ترکیبی غنی از انواع فعالیت‌ها است. هدف از ارتقا



تصویر ۴: تنوع کاربری‌ها با رعایت اصل سازگاری در خیابان پرنسس در شهر ادینبورگ. مأخذ: نگارندگان.

سیاست‌ها و اقدامات، هم‌سو با ارزش‌دهی به پیاده

توجه به جنبه‌های منظرین راه، به‌جای توجه به جنبه‌های کالبدی صرف، نقش به‌سزایی در ارتقای کیفیت فضای شهر ایفا می‌کند. نگرش صرف کالبدی به پیاده‌راه بدون در نظر گرفتن پتانسیل‌ها و عوامل ذهنی منظر نمی‌تواند موجب ادامه حیات یک پیاده‌راه باشد. در واقع خیابان‌ها و پیاده‌راه‌ها به‌عنوان یکی از نمودهای فضای جمعی برای ادامه حیات خود باید پذیرای حضور مردم و محملی برای برقراری تعاملات اجتماعی باشند که نتیجه همه این عوامل، هویت‌بخشی به فضا است. با توجه به این نکته اهداف اصلی برنامه‌ریزی

بنای یادبود اسکات (Scott Monument)، یک بنای تاریخی بزرگ و پیچیده که به آقای والتر اسکات (Walter Sott)، نویسنده رمان‌های Waverley اختصاص داده شده و پس از آن ایستگاه قطار ویورلی، هتل‌ها و فروشگاه‌ها را که جزو مؤلفه‌های بصری مهم در این خیابان هستند، درک کنند (تصویر ۴). در واقع می‌توان گفت خیابان پرنسس یک خیابان مجسمه‌ای است که در یک محیط فوق‌العاده واقع شده که امکان مشاهده مکان‌ها، فعالیت‌ها، احساس شور و تحرک زندگی، کشف ارزش‌ها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهر را برای ساکنین فراهم می‌سازد.

جدول ۱: سیاست‌ها و اقدامات در جهت بهبود وضعیت پیاده خیابان پرنسس. مأخذ: نگارندگان

سیاست‌ها	اقدامات	فرصت‌ها
تعریف یک هویت معین	اولویت‌گذاری بهبود شرایط حضور عابر پیاده	فرصت‌هایی برای قدم زدن
	تأمین شرایط حضور دوچرخه‌سواران و تعبیه پارکینگ دوچرخه	فرصت‌هایی برای ایستادن و ماندن
	مدیریت و سامان‌دهی اتوبوس‌ها برای کاهش اثرات نامطلوب	فرصت‌هایی برای نشستن
	سامان‌دهی دسترسی و مسیرهای حرکت تاکسی‌ها	فرصت‌هایی برای دیدن
	فراهم‌کردن شرایط مناسب برای بهره‌برداری معلولین	فرصت‌هایی برای صحبت کردن و شنیدن
		فرصت‌هایی برای تفریح و ورزش
		تجارب حسی مثبت
		فراهم‌کردن فعالیت‌های دائمی و موقت
بازشناسی صنعت توریسم	افزایش کمی فضای سبز	
تمرکز بر خیابان به عنوان بخشی خلاق	توسعه بیشتر بخش مسکونی و اداری جان‌بخشی دوباره به فعالیت‌های خرده‌فروشی تلاش برای بهبود ارتباط پیاده با ایجاد فضاهای جمعی	

اقدامات صورت گرفته برای بهبود وضعیت پیاده راه

فضای شهری تنها یک مفهوم کالبدی نیست، بلکه کنش تعاملات شهروندی و فعالیت‌های شهری را نیز دربرمی‌گیرد و با حضور انسان و فعالیت او است که معنا می‌یابد (کاشانی‌جو، ۱۳۸۹). نفوذپذیری کیفیتی است که در ایجاد سرزندگی مسیر پیاده‌شهری بسیار مؤثر است. یکی از سیاست‌های رسیدن به این موضوع در داخل خود مسیر پیاده‌راه، ایجاد امکان رابطه متقابل بصری بین مسیر و بدنه است، تا با ایجاد تمایزات بصری، وحدت و پیوستگی مسیر را القا کند (Tibbalds, 1992: 39-47). بنابراین با در نظر گرفتن پتانسیل‌ها و ابعاد ذهنی منظر خیابان می‌توان اقداماتی برای پیاده‌راه کردن و ایجاد تعاملات اجتماعی هرچه بیشتر افراد در فضا را فراهم کرد. در یک فضای شهری مانند خیابان یا پیاده‌راه نمی‌توان افراد را مجبور به حضور در فضایی کرد که با آن مانوس نیستند. در جدول ۲ به برخی از اقدامات صورت گرفته در خیابان پرنسس برای باززنده‌سازی و افزایش نفوذپذیری مکان و تأثیر هر یک از آنها بر جذب بیشتر افراد به صورت مستقیم و یا غیرمستقیم اشاره شده است و همان‌طور که در تصاویر ۵ و ۶ مشخص است، در جبهه شمالی خیابان پرنسس بدنه بناها پیوستگی مسیر پیاده را القا می‌کنند.



تصویر ۵: دید از شرق به غرب و پهنه سبز و فضای جمعی مقابل گالری‌های هنر ملی که نمایی از شمال خیابان پرنسس در آن قابل مشاهده است. عکس: امین لطف‌اللهی یقین، ۱۳۹۳.



تصویر ۶: جبهه شمالی خیابان پرنسس با جداره‌های تجاری (پیوستگی مسیر). عکس: امین لطف‌اللهی یقین، ۱۳۹۳.

برای سامان‌دهی پیاده‌راه‌ها عبارت‌اند از ایمنی، امنیت، راحتی، پیوستگی، کوتاهی، آسایش، انسجام سیستم، جذابیت و زیبایی (منصوری و همکاران، ۱۳۹۱). در این میان با توجه به پتانسیل‌های موجود و حضور مردم به صورت فعال در خیابان پرنسس موجبات ایجاد سیاست‌ها و اقداماتی برای بهبود وضعیت خیابان و عابران پیاده صورت پذیرفت که از آن جمله محدود شدن بار ترافیکی این خیابان به ترامواها و وسایل نقلیه عمومی بود که آن را تبدیل به یک خیابان پیاده‌مدار کرد. به این معنی که برقراری تعادل میان حضور خودرو و عابر پیاده (انسان‌محور) از راه حمایت از تردد عابر پیاده با تقسیم‌بندی سطوح شهری به پیاده و سواره، با هدف پایداری محیط، مورد توجه قرار گرفته است. به این ترتیب می‌توان گفت ارتقاء قلمروی عمومی در امتداد خیابان پرنسس نشان‌دهنده افزایش فرصت برای امکان تغییر فضای شهری، به نفع مردم است. موفقیت خیابان پرنسس بستگی به ماهیت و کیفیت عرصه خرده‌فروشی یا صرف پیاده‌راه آن ندارد، بلکه حضور مردم موجب موفقیت آن شده و به‌علاوه جذابیت، پیوستگی و دسترسی ایمن و راحت به این فضا نیز، از عوامل موفقیت این خیابان بوده است. با در نظر گرفتن این جنبه‌ها در جدول ۱ به برخی سیاست‌ها و اقدامات صورت گرفته برای سامان‌دهی و بهبود ظاهر، جذابیت، نفوذپذیری و دسترسی خیابان که موجبات آسایش و ایمنی افراد پیاده شده، اشاره شده است.

اقدامات	تأثیر مستقیم	تأثیر غیرمستقیم
انتهای غربی	*	به‌حداکثر ساندن رابطه‌ی عابر پیاده در سراسر محل تقاطع خیابان
	*	گسترش نمای فعال
	*	بهبود نمای ساختمان‌های کلیدی
	*	بهبود ارتباط با فضاهای مجاور
	*	بهبود روابط فضای عمومی و فعالیت در اطراف کلیسای سنت‌جان
غرب خیابان	*	افزایش تعداد ورودی به غرب باغ پرنسس
	*	بهبود پیاده‌راه
	*	حفظ آرامش باغ
	*	بهبود نقاط دسترسی عابر پیاده
میانه خیابان	*	بهبود اتصال به شهر قدیمی
	*	تقویت رابطه با ایستگاه تراموا
	*	افزایش تعداد ورودی به باغ و بنای یادبود
شرق خیابان	*	بهبود نمای گالری
	*	بهبود حرکت عابر پیاده و به‌حداکثر ساندن فرصت‌های ارائه‌شده توسط باغ
انتهای شرقی	*	بهبود ارتباط با کوه و پل ویورلی
	*	بهبود نماها
	*	ایجاد یک فضای متفاوت
	*	کشف فرصت‌های ناشی از تغییرات خیابان لیت و سنت جیمز چهارم

تمام این اقدامات موجب باززنده‌سازی خیابان شده است. به عبارت دیگر، تنها با پیاده‌راه‌کردن و افزودن عوامل کالبدی و جزئی به فضا نمی‌توان به این مهم دست یافت. طرح‌های پیشنهادی برای ایجاد فضاهای عمومی متنوع و بالابردن کیفیت فضایی این خیابان، بیش از آنکه در جهت تغییر ماهیت خیابان باشد، در صدد ایجاد فضاهایی برای تعاملات اجتماعی بیشتر

افزایش قلمروی عمومی

یک استراتژی مهم در خیابان پرنسس در نظر گرفتن آن به عنوان یک قلمروی عمومی است که اولویت آن افزایش فضای عابر پیاده است. در واقع اقدامات صورت‌گرفته در خیابان در کنار حضور وسایل نقلیه عمومی برای حضور هرچه‌بیشتر مردم و تسهیل عبور و مرور و نیز افزایش جذابیت آن بوده که

اهداف	پیشنهادات	نتایج	معمار	شرکت
۱- ارائه یک «جایگزین واقعی» برای طرح گالری‌ها	۱- تخریب ۱۲ مورد از ساختمان‌های نامساعد موجود در این خیابان و تبدیل آنها به سه یا چهار خرده‌فروشی با کیفیت بالا	حدود نیم‌میلیون فوت مربع فضای اضافه برای خرده‌فروشی را با گسترش مناطق بین دو خیابان پرنسس و رز.	مالکولم فریسر (Malcolm Fraser)	انجمن کاکبر (Cockburn Association)
۲. تحریک بحث‌های عمومی	۲. ایجاد یک نمایشگاه عمومی			
۳. کنارهم‌قرار دادن و ارج نهادن به چشم‌انداز و کلیت شهری شهر جدید، شهر قدیمی، بناهای تاریخی و باغ‌ها در یک حوزه عمومی در کلاس جهانی	ارائه طرح جداگانه برای یک ورودی اصلی از ایستگاه قطار ویورلی به باغ‌ها و خیابان پرنسس	تبدیل ایستگاه ویورلی و پروژه گالری‌ها به نماد شهر	آلن موری (Allan Murray)	شرکت مشاور گروه EDI و توسعه‌دهنده هلندی MAB

است که در جدول ۳ به این اقدامات اشاره شده است.

نتیجه‌گیری

از احداث پیاده‌راه الزاماً امری مطلوب نیست. می‌توان نحوه شکل‌گیری پیاده‌راه‌ها را به دو صورت زیر در نظر گرفت:

چنانچه خیابانی از سر اجبار به دلیل ناتوانی در پاسخگویی به نیازهای افراد و فعالیت‌ها و تداخل نامناسب سواره با پیاده به دلیل جبر حاکم به یک‌باره تبدیل به پیاده‌راه شود (مانند تجربه پیاده‌راه ۱۵ خرداد در تهران)، علی‌رغم دارا بودن مهم‌ترین مؤلفه یعنی حضور افراد، به دلیل عدم برنامه‌ریزی و نبود امکانات، به یک فضای جمعی و با کیفیت تبدیل نمی‌شود. دسته دوم فضاهایی هستند که در آنها با برنامه‌ریزی و در یک بازه زمانی، مؤلفه‌های مورد نیاز برای ایجاد فضایی با کیفیت تعیین شده و پس از آن، خیابان برای تسهیل در بالارفتن کیفیت فضایی تبدیل به پیاده‌راه می‌شود؛ در هر دو حالت مؤلفه حضور افراد، رکن اصلی پیاده‌راه‌شدن است.

طرح پیاده‌راه‌سازی خیابان پرنسس در این تقسیم‌بندی با توجه به تحلیل‌ها و آنچه گفته شده جزء دسته دوم قرار می‌گیرد که با برنامه‌ریزی تبدیل به پیاده‌راه شده است. این خیابان با رویکرد ایجاد فضای جمعی، با وجود پتانسیل‌های فرهنگی و تاریخی توانسته به عنوان خیابان پیاده‌مدار ایفای نقش کند.

احداث پیاده‌راه، خود به‌تنهایی، هدف نیست، بلکه یک وسیله برای رسیدن به فضایی با کیفیت‌تر است. بنابراین ابتدا باید ضرورت آن تشخیص داده شود، در گام بعد باید ضمن توجه به بستر کالبدی، به شیوه‌های انگیزشی برای حضور افراد اندیشید و در نهایت -مانند نمونه بررسی‌شده- لازم است پایش مستمر وجود داشته باشد تا در گذر زمان نقاط ضعف و قوت شناخته شده و نسبت به اصلاح و تغییر آنها اقدام شود.

کالبد، جزء لاینفک طراحی پیاده‌راه در فضای شهری است، اما شرط کافی موفقیت آن نیست. اگر از جنبه‌های ناملموس مثل انگیزه افراد برای حضور در مکان، اجتماع‌پذیری، خاطره‌انگیزی و ... غفلت شود، پیاده‌راه به ضد خود تبدیل خواهد شد؛ به این معنی که به جای خلق یک فضای سرزنده شهری، یک فضای بلا تکلیف و نایمن را به وجود خواهد آورد.

قابلیت پیاده‌مداری در فضاهای شهری ارتباط مستقیم با کاربری‌ها، حمل‌ونقل، جذابیت محیطی، پیوستگی، امنیت، عوامل فرهنگی-اجتماعی و ... دارد. اما مهم‌ترین مؤلفه، حضور افراد است که به فضا معنا می‌بخشد. وقتی افراد در یک فضا حضور فعال دارند با در نظر گرفتن خصوصیات و ویژگی‌های عینی-ذهنی خیابان و نیازهای افراد می‌توان اقدام به پیاده‌راه‌سازی کرد. در واقع ایجاد پیاده‌راه به‌تنهایی توانایی جذب افراد به یک فضا را ندارد، بلکه عاملی برای تسهیل و بالابردن کیفیت فضای شهری است که موجب افزایش هرچه‌بیشتر تعاملات کاربران حاضر در خیابان و فضا می‌شود. ذکر مجدد این نکته ضروری است که عابر پیاده را با اعمال زور و اجبار نمی‌توان به حضور در فضایی وادار کرد که به آن تمایلی ندارد. همچنین توجه صرف به کالبد، نمی‌تواند پاسخی مناسب برای احیای منظر یک خیابان باشد چرا که منظر خیابان نزد شهروندان، کلیتی درهم‌تنیده از کالبد و معنا است.

پیاده‌راه‌ها امری تحمیلی یا تزئینی نیستند و در پاسخ به یک نیاز یا ارتقای کیفیت شهری شکلی می‌گیرند. لذا هر شکل

فهرست منابع

- آتشین‌بار، محمد. (۱۳۸۹). منظر خیابان، تحلیل نسبت کالبد و معنا در خیابان انقلاب. *مجله منظر*، ۲(۱۱): ۳۸-۴۳.
- پاکزاد، جهانشاه. (۱۳۸۶). مقالاتی در باب طراحی شهری. گردآورنده: الهام سوری. تهران: نشر شهیدی.
- چرخچیان، مریم. (۱۳۹۶). زندگی روزانه در خیابان. *مجله منظر*، ۹(۳۹): ۶۰-۷۹.
- حاجی‌علی‌اکبری، کاوه. (۱۳۹۶). شناسایی شاخص‌های مؤثر بر تحقق پایداری محله از جنبه کارکردی؛ موردپژوهی: محلات دارای بافت فرسوده در شهر تهران. *مجله باغ نظر*، ۱۴(۵۱): ۴۵-۶۰.
- حبیبی، سیدمحسن. (۱۳۸۰). مسیر پیاده‌گردشگری. *فصلنامه هنرهای زیبا*، ۹: ۴۳-۵۹.
- حیدری، علی‌اکبر، امیرحاجلو، الهام، کارخانه، معصومه. و احمدی‌فرد، نرگس. (۱۳۹۲). ارزیابی نقش منظر فضاهای جمعی در کیفیت شهری، نمونه موردی: منطقه یک تهران. *آرمان شهر*، ۱۱(۵): ۳۲۳-۳۳۵.
- شیخی و رضایی. (۱۳۹۶). ارزیابی کیفیت محیطی فضاهای شهری پیاده‌مدار و پاسخدهی اجتماعی (نمونه موردی: خیابان فردوسی شهر ایلام). *نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، ۲۹: ۹۳-۸۳.
- عاشوری، علی. (۱۳۸۹). بررسی نقش پیاده‌راه در حیات شهر. *مجله منظر*، ۲(۸): ۴۷-۴۴.
- کاشانی‌جو، خشایار. (۱۳۸۹). بازشناخت رویکردهای نظری به فضاهای عمومی شهری. *هویت‌شهر*، ۴(۶): ۱۰۶-۹۵.
- کالن، گوردن. (۱۳۷۷). *گزیده منظر شهری*. ترجمه: منوچهر طیبیان. تهران: دانشگاه تهران.
- معینی، سیدمحمد مهدی. (۱۳۸۶). رفتار عابر پیاده، در ارتباط با مکان‌های مسکونی و تجاری، مطالعه موردی: منطقه ۶ شهرداری تهران. تهران، نشریه هنرهای زیبا، ۳۲: ۲۶-۱۵.
- منصوری، سیدامیر، کریمی‌مشاور، مهرداد و نگین‌تاجی، صمد. (۱۳۹۱). طراحی پیاده‌راه‌ها در شهر تهران، با تمرکز بر نیازهای اجتماعی. تهران: مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهر تهران.
- Cohen, N. (Ed.). (2010). *Green cities: An A - to-Z guide* (Vol. 4). California: Sage
- Gosling, D. (1996). *Gordon Cullen: Vision of Design*, Academy Editions. Hoboken: Wiley.
- Hayden, D. (1995). *The power of Place: Urban Landscapes as Public History*. Cambridge: MIT Press
- Hassklau, C. (1990). *the pedestrian and city Traffic*. London: Belhaven press.
- Jacobs, J. (1965). *the Death and Life of Great American Cities*. Harmondsworth: Penguin.
- Mateo-Babiano, I. (2003). *Pedestrian Space Management as a Strategy in Achieving Sustainable Mobility*. Available from: <http://www.oikos-international.org> (accessed 25 May 2018).
- Newman, L. Waldorn, L. Dale, A. Carriere, K. (2008). Sustainable urban community development from the grassroots: Challenges and opportunities in a pedestrian street initiative. *Local Environment*, 13, (2): 129-139.
- Tibbalds, F. (1992). *Making People Friendly Towns: Improving The Public environment in Towns and Cities*. Harlow: Longman Press.
- Van Kamp, I. (2003). Urban environmental quality and human well-being Toward a conceptual framework and demarcation of concepts: a literature study. *Landscape and Urban Planning*, 65: 5-18.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

COPYRIGHTS

Copyright for this article is retained by the authors with publication rights granted to Manzar journal. This is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



نحوه ارجاع به این مقاله

تشکری، لیلا و مهربانی گلزار، محمدرضا. تکوین یک پیاده‌راه؛ مؤلفه‌های کالبدی یا رفتار جمعی. *مجله منظر*، ۱۰(۴۴): ۴۰-۴۹

DOI: 10.22034/manzar.2018.76863
URL: http://www.manzar-sj.com/article_76863.html

