



تجربہ  
پیمانہ  
پیروی

۹۳ ۷۷۱

---



دانشگاه شهید بهشتی  
دانشکده معماری و شهرسازی  
گروه معماری منظر

پایان نامه جهت اخذ درجه کارشناسی ارشد

عنوان:

تجربه پیاده روی در منظر شهری  
(منظر شهری تهران)

استادان راهنما:

جناب آقای مهندس خراسانی زاده  
جناب آقای مهندس شیبانی

استاد مشاور:

سرکار خانم دکتر بدیعی

گردآوری:

سیامک احمدزاده بزاز

زمان:

تابستان ۱۳۸۶

۱۳۸۶ / ۱۲۸ / ۲۵

تجربه  
پیاده روی

۴۳۷۶۱

تقدیم به :

پدرمهربانم

مادر عزیزم

مهسا زیبایم

و

بابک همیشه کنجکاو

به پاس همه چیز،

به پاس همیشه بودنتان در کنارم

در نگاهم

و در فاطرم

سیامک

پاییز ۱۳۸۶





من که باشم که بر آن خاطر عاطر گذرم  
لطفها می کنی ای خاک درت تاج سرم....

به رسم ادب و به پاس قدر نهادن بر زحمات بی شائبه اساتید گرانقدرم بر فود فرض می دانم که  
صمیمانه ترین امساعات قلبی فود را نثار آنان کنم و متواضعانه بر دستان پر مهر بزرگوارانی که در  
تعلیم و آموزش من و سایر دوستانم همت گماشته اند بوسه زدم:

اساتید عزیزم:

جناب مهندس شیبانی مدیر گروه مترجم گروه معماری منظر و استاد راهنمای پایان نامه:

جناب مهندس فراسانی زاده استاد راهنمای پایان نامه:

آقایان: دکتر تقوایی، دکتر نمازیان، دکتر صبری، دکتر مسنی، دکتر قبادیان، دکتر مشیری، مهندس زهزاد و  
مهندس محمودیان.

خانمها: سرکار خانم دکتر اعتضادی، سرکار خانم دکتر بدیعی و سرکار خانم دکتر ترک زاده

و البته بسیاری دیگر از اساتید بزرگوار دانشکده که در طول مدت تمصیل از مضورشان بهره گرفته ام.

و همچنین

هم کلاسهایم:

آقایان: پژمان امجدی، ابوذر پورهاشمی، علی درفش، سعید اکبری، محمد غفاری، نیما فرزانه، امسان  
نیکنام و خانمها: سمر طوفان، فاطمه عارف نظری و سمیرا فداکاری

و سایر دوستانی که تجربه همکاری با آنها را در دوره های پس از فود داشته ام و من را مرهون لطف  
فود کرده اند. آقای مهدی خالصی که در تهیه و آماده سازی بخش تمقیقات میدانی این پژوهش یاریگر  
من بود و همچنین دوست فوبم آقای امید ریسمانچیان که با در اختیار گذاشتن منابع بسیاری بخش  
مطالعات کتابخانه ای این مجموعه را پربارتر نمود.

با تشکر صمیمانه :

سیامک امدزاده بزاز

پاییز ۱۳۸۶



## فهرست مطالب:

### منظر اول

فراهم سازی طرح تمقیق و مبادی پژوهش

- ۱-۱ پیش‌نوشتار
- ۲-۱ اهمیت موضوع و ضرورت طرح مساله
- ۳-۱ روش تمقیق
- ۴-۱ جمع‌آوری اطلاعات از طریق مشاهده (پژوهش میدانی)
- ۵-۱ روش نمونه‌گیری
- ۶-۱ جمع‌آوری اطلاعات از طریق کتابخانه (پژوهش کتابخانه‌ای)

### منظر دوم

مبانی نظری، کلیات و تعاریف

- ۱-۲ زمینه تاریخی و اجتماعی
- ۲-۲ جنبش "پیاده گستری"
- ۳-۲ نگاهی به تجربه‌های جدید جهانی
- ۱-۳-۲ آرام سازی ترافیک
- ۲-۳-۲ "وونرف" تجربه هلند
- ۴-۲ مبانی برنامه ریزی و طراحی پیاده
- ۵-۲ اهداف کلی برنامه ریزی پیاده
- ۱-۵-۲ بهبود مدیریت ترافیک
- ۲-۵-۲ بهبود سیمای کالبدی شهر
- ۳-۵-۲ بهبود وضع زیست محیطی
- ۴-۵-۲ بهبود وضع فرید و خدمات
- ۵-۵-۲ بهبود زندگی اجتماعی و فرهنگی
- ۶-۲ کیفیت‌های اصلی حرکت پیاده
- ۱-۶-۲ روانشناسی عابر پیاده

۲-۶-۲ ویژگیهای حرکت پیاده

۷-۲ مبانی تمایل و معیارها

۸-۲ ساماندهی پیاده راهها

۹-۲ مفاهیم و تعاریف

## منظر سوم

تجربه پیاده روی و قابلیت های محیطی منظر شهری

### ۱-۳ محیط

۱-۱-۳ تصویر محیط

۲-۱-۳ عوامل مؤثر در تشکیل تصویر محیط

۳-۱-۳ قابلیت های محیط

۴-۱-۳ محیط سافته شده

۵-۱-۳ قابلیت های محیط سافته شده

### ۲-۳ منظر

۱-۲-۳ معماری منظر در شهر

۲-۲-۳ منظر شهری : تجربه هر روزه

۳-۲-۳ منبع منظر

۴-۲-۳ نقش و تاثیر ناظر

۵-۲-۳ ادراک منظر

۶-۲-۳ ادراک و ناظر متمرک

### ۳-۳ فضاهای شهری

۱-۳-۳ شهر سالم

۱-۱-۳-۳ تعریف شهر سالم

۲-۳-۳ کیفیت زندگی شهری

۳-۳-۳ معیارهای کیفی سنجش فضا

۴-۳-۳ عوامل مؤثر در ناکارآمدی فضا

۵-۳-۳ رفتار

۱-۵-۳-۳ تاثیر رفتار بر کیفیت فضا

۳-۳-۶ نیاز

۳-۳-۷ سلسله مراتب نیازها

## منظر چهارم

پیاده روی بستر ارتباط انسان و محیط

۴-۱ حرکت پیاده در مراکز شهری

۴-۱-۱ ضرورت توجه به حرکت پیاده در مراکز شهری

۴-۱-۲ ضرورت توجه به تهدید "ایمنی" انسان پیاده

۴-۱-۳ ضرورت توجه به تهدید "سلامت" زندگی اجتماعی

۴-۱-۴ ضرورت توجه از منظر "معماری منظر"

۴-۲ سود مندیهای حرکت پیاده در مراکز شهری

۴-۲-۱ امکانات از دید "ادراک محیطی"

۴-۲-۲ امکانات از دید "سلامت جسمی و رومی"

۴-۲-۳ امکانات از دید "اجتماعی، فرهنگی و کالبدی"

۴-۲-۴ امکانات از دید ممل و نقل شهری"

۴-۳ مسائل و مشکلات سیستم حرکت پیاده در فیابانه‌های مراکز شهری

۴-۳-۱ مسائل فیزیکی عابر پیاده

۴-۳-۲ مسائل شهرسازی

۴-۳-۳ مسائل سازمانی، مدیریتی و برنامه ریزی

۴-۳-۴ مسائل آموزشی و ایمنی

۴-۳-۵ مسائل قوانین و مقررات

۴-۳-۶ مسائل محیط زیست

۴-۴ مسیر

۴-۴-۱ پیاده راه

۴-۴-۱-۱ توقعات موردی از پیاده راه

۴-۴-۱-۱-۱ سرزندگی

۴-۴-۱-۱-۲ انعطاف

۴-۴-۱-۱-۳ ایمنی

۴-۵ ضوابط عام طرح بهسازی و نوسازی پیاده راهها

۲-۱-۸-۴ برنامه اقدام جهانی برای معلولین  
۳-۱-۸-۴ پیدایش دیدگاه های جدید در ایران  
۲-۸-۴ مشکلات موجود در تامین دسترسی و تردد ناتوانان جسمی

۱-۲-۸-۴ مشکلات حرکتی

۱-۱-۲-۸-۴ پیاده روها

۱-۱-۲-۸-۴ عرض مفید پیاده رو

۲-۱-۲-۸-۴ شیب عرضی و طولی پیاده رو

۳-۱-۲-۸-۴ پوشش کف

۴-۱-۲-۸-۴ موانع حرکتی در پیاده روها

۵-۱-۲-۸-۴ نبودن پل ارتباطی در مسیرهای طولانی

۶-۱-۲-۸-۴ مشخصات فنی نا مناسب پلهای ارتباطی

۷-۱-۲-۸-۴ امداد پل بدون توجیه به محل قط گشی عابر

۸-۱-۲-۸-۴ امداد پل و موانع فیزیکی

۹-۱-۲-۸-۴ موانع در مسیر حرکت از گذرگاه عابر پیاده

۱۰-۱-۲-۸-۴ عرض محل عبور عابر پیاده

۱۱-۱-۲-۸-۴ پلهای هوایی عابر پیاده

۲-۱-۲-۸-۴ توقفگاهها

۱-۲-۱-۲-۸-۴ مشکلات توقفگاههای موجود

۲-۲-۸-۴ مشکلات استفاده از تجهیزات فیابانی و وسائل حمل و نقل عمومی

۱-۲-۲-۸-۴ وسایل نقلیه عمومی

۲-۲-۲-۸-۴ تجهیزات فیابانی و میلان شهری

۱-۲-۲-۲-۸-۴ تلفن عمومی

۲-۲-۲-۲-۸-۴ سرویس های بهداشتی

۳-۲-۲-۲-۸-۴ پارکومتر، آیفوری، نیمکت

۳-۲-۸-۴ - مشکلات دیداری - شنیداری و علایم ویژه

۱-۳-۲-۸-۴ پوشش سطح

۲-۳-۲-۸-۴ نصب کلید های ویژه نابینایان

۳-۳-۲-۸-۴ تجهیزات کمکی

۴-۳-۲-۸-۴ آذیرهای اقباری

۵-۳-۲-۸-۴ اطلاع رسانی عمومی به معلولین



۹-۴ بررسی نقش پیاده راهها از نظر زیبایی منظر:

۱-۹-۴ تمول مفهوم زیبایی و زیبا سازی در فضاهای شهری

۲-۹-۴ سیمای شهر از منظر انسان سواره و پیاده

۳-۹-۴ مظاهر عمده زیبایی شهر

۱-۳-۹-۴ نماهای عمومی

۲-۳-۹-۴ میدان

۳-۳-۹-۴ خیابان

۴-۳-۹-۴ مبلمان شهری

۵-۳-۹-۴ فضاهای باز

۴-۹-۴ مبانی زیباسازی در فضاهای شهری

۱-۴-۹-۴ مقیاس انسانی

۲-۴-۹-۴ انطباق رومی و روانی و فرهنگی

۳-۴-۹-۴ هویت فضایی

۴-۴-۹-۴ انگیزش روانی و ذوقی

## منظر پنجم

بررسی و معرفی نمونه ها

۱-۵ بررسی نمونه های موفق داخلی و خارجی

۱-۱-۵ محور پیاده تربیت در شهر تبریز

۲-۱-۵ محور پیاده استاد شهریار در شهر تبریز

۳-۱-۵ محور پیاده جنت در شهر مشهد

۴-۱-۵ تجربه پیاده راه تربیت و استاد شهریار تبریز

۵-۱-۵ تجربه پیاده راه جنت مشهد

۶-۱-۵ مرکز پیاده روی در کپنهاگ دانمارک

۷-۱-۵ مرکز پیاده روی در استانبول ترکیه

۸-۱-۵ تجربه فنلاند در ایجاد امنیت برای عابران پیاده و دوچرخه سواران

۹-۱-۵ جمع بندی و نتیجه گیری

## منظر ششم

معرفی مدل سلسله مراتب نیازهای پیاده روی آلفونزو

- ۱-۶ سلسله مراتب نیازهای پیاده روی
- ۲-۶ زمینه اجتماعی - اکولوژیکی تأثیر گذار
- ۳-۶ رده های مدل سلسله مراتب نیازهای پیاده روی
  - ۱-۳-۶ امکان پذیری
  - ۲-۳-۶ دسترسی
  - ۳-۳-۶ ایمنی
  - ۴-۳-۶ آرامش
  - ۵-۳-۶ لذت بخشی

## منظر هفتم

بررسی نمونه مطالعاتی: پیاده روی در منظر شهری تهران

- ۱-۷ پیشینه پیاده روی و طراحی پیاده راهها در شهر تهران
- ۲-۷ بررسی نمونه مطالعاتی
- ۳-۷ نتایج به دست آمده از بررسی نمونه مطالعاتی

## منظر هشتم

نتیجه گیری

- ۱-۸ تدوین چارچوب نظری ماصلا از نتایج بررسی (نتیجه گیری)
- ۲-۸ جدول اهداف راهبردها و سیاست ها
- ۳-۸ سخن آخر
- ۴-۸ پژوهشی در ادامه...

## پیوست ها

- پیوست ۱. جدول تئوریهای ارائه شده در زمینه تجربه پیاده روی در شهر
- پیوست ۲. پرسشنامه
- پیوست ۳. فهرست منابع و مآخذ
- پیوست ۴. چکیده پژوهش به زبان انگلیسی



## منظر اول

فراهم سازی طرح تحقیق و مبادی پژوهش

تجربه  
پیاده روی

## ۱-۱ پیش‌نوشتار

منظر هر روزه شهری در برگیرنده فضاهای نسبتاً اجباری است که مردم از آنها می‌گذرند. عرصه‌های عمومی که بیشتر افراد در سفرهای هر روزه خود از خانه به محل کار تجربه می‌کنند مانند خیابان‌ها، چهارراه‌ها، پیاده‌روها، پارک‌ها و فضاهای باز از این دسته‌اند!

اندیشه فضائیت وجود انسان که در آن حیات انسانی را در ارتباط با طبیعت و تعریف ساختار مکان میسر می‌داند توسط شولتز و تحت تاثیر از تفکرات هایدگر در بسیاری از آثار و کتابهایش به چشم می‌خورد. آشنایی با این اندیشه و طرز تلقی شولتز از مفهوم مکان و تحلیل رابطه بین انسان و محیط او سبب شد تا اندیشه‌های او را به عنوان زیرساخت و مبنای نظرات فلسفی این پژوهش در نظر بگیریم و فرضیه ارائه شده را هم بر اساس توجه به نظرات او تبیین نمایم.

این نوع تعریف و نگاه مفهومی توسط کریستوفر الکساندر نیز مورد توجه قرار گرفته است؛ الکساندر فلسفه زیبایی در طبیعت را در مطابقت کامل ظرف با مطروف آن می‌داند؛ وی معتقد است که هر ظرفی به نسبتی که به این تطابق نائل آید یعنی به میزانی که "در آنچه هست" با "آنچه که باید باشد" قرابت بیشتری برقرار کند، زیباتر است. او این اندیشه را راز ساختن در همه شئون و حوزه‌های آن می‌داند؛ در حیطه معماری اگر معماری ظرف زندگی انسان باشد، پس نیل به معماری خوب مستلزم شناخت خصوصیات مطروف آن یعنی محیط و قابلیت‌های آن است. به عبارت دیگر شرط رسیدن به معماری خوب برای رسیدن به مکان‌هایی زنده و جاودانه، شناخت زندگی است. رسیدن به آنچه که او از آن به عنوان کیفیت بی‌نام یاد می‌کند، تنها از طریق شناختن زبان الگوی مستتر در پدیده‌ها و در واقع جوهره و ماهیت سازنده آنها امکان پذیر است؛ او این شناخت را رمز پایداری و بقا آن کیفیت بی‌نام می‌داند. کیفیت بی‌نام در حقیقت با کیفیت حاصل از داشتن ویژگیهای مکان در آثار شولتز قرابت نزدیکی دارد و همان یار معنایی را پرورش می‌کشد.

شولتز معتقد است که اوضاع بحران کنونی نه به یاری برنامه ریزی عظیم بلکه با نگهداری از آنچه که در کنارمان واقع گشته یعنی "چیزها" در مسیر بهبود خواهد یافت. به گفته او تمام اماکن به واسطه این چیزها مشخص می‌گردند. وی عشق به مکان و به زمین را بخشی از "هستی در جهان" خوانده و آن را بر موضوعات فنی ارجح می‌داند.

در حالیکه شولتز در کتاب مفهوم سکونت، "موجودیت یافتن از طریق گزینش جهانی کوچک و از آن خود را در کنار آزمودن زندگی به عنوان عرصه امکانات گوناگون و نیز توافق با دیگران در پذیرش مجموعه‌ای از ارزشهای مشترک" به عنوان مفهوم سکونت معرفی می‌نماید. هایدگر برقراری پیوندی پر معنا بین انسان و محیطی مفروض را سکونت می‌نامد؛ این تعبیر در واقع از تلاش برای کسب هویت یعنی به مکانی احساس تعلق داشتن ناشی شده است و همان مفهوم را در بطن خود دارد.

شولتز در گفتگوی خود در باب سکونت، از آن به عنوان مفهومی دال بر برقراری رابطه صمیمی با مکان طبیعی یاد می‌کند؛ این تعریف با نگرشی که این پژوهش به موضوع پیاده روی به عنوان محمل برقراری ارتباط بین انسان شهری و محیط (جغرافیایی و فرهنگی) دارد، سازگاری فراوان دارد و به نوعی این نتیجه را در ذهن تداعی می‌کند که بستر پیاده روی می‌بایست دارای ویژگیهای مکان قابل سکونت نیز باشد؛ یعنی مکانی که با کیفیتهای عرضه کننده خود با انسان ارتباط برقرار کند و او را به سمت خود جذب نماید.

چشم انداز و هدف غایی از این پژوهش نیز رسیدن به الگویی از ویژگیهای مکانی قابل استفاده در طراحی مکانهای پیاده روی در منظر شهری می باشد؛ به نحوی که ارتباط انسان با محیطش را از طریق تشویق و ترغیب او به انجام فعالیت پیاده روی به خوبی میسر سازد.

## ۲-۱ اهمیت موضوع و ضرورت طرح مساله:

منظر شهری یعنی حس شهر و شعر این منظر انتقال بار احساسی فضا به کاربران- مردم- است. در مسیر هر روزه خانه به اداره بیشتر وقت‌ها خاطره ای در ذهن انسان ایجاد نمی‌شود. اما يك لکه كوچك فضاي سبز با يكي دو نيمكت و يك آبناي سنگي هر روز و هر روز نگاه انسان را به خود مي‌كشاند و هر روز و هر روز تازه است و پرخاطره!

نیاز به آرامش روان و سلامت جسم در زندگی پر تنش انسان شهری امروز، کاهش ارتباط انسان ماهیتاً طبیعت گرای شهری با طبیعت و محیط بیرونی خود؛ تغییر الگوهای زندگی و رفتاری مردم در ارتباط نا مناسب با محیط پیرامونی در طول سالهای اخیر و منبعت از تسلط اتومبیل بر زندگی انسان؛ از بین رفتن حس تعلق خاطر به محیط زندگی - به یک مکان - و به تبع آن مشکلات هویتی و نیز فقدان عرصه ای کارآمد برای خلق خاطره و انبساط خاطر در زندگی شهری ضرورت این پژوهش را ایجاب می‌کند.

با توجه به ضرورت بیان شده پاسخگویی به سوال زیر محوریت این تحقیق را شکل می‌دهد:

**متغیرها و کیفیتهای تاثیر گذار بر فرآیند پیاده روی در یک محیط شهری که باعث جذب شدن و تشویق مردم به انجام فعالیت پیاده روی می‌شوند کدامند؟**

فرضیه اولیه حاکی از آن است که رسیدن به ویژگیهای عرصه پیاده روی به عنوان یک مکان می‌تواند آن جذابیت را برای داشتن تجربه پیاده روی ایجاد نماید.

### ۳-۱ روش تحقیق :

چارچوب کلی مورد استفاده در این تحقیق، رویکرد پدیدار شناسی است. رویکرد پدیدار شناسی که از اواخر دهه ۱۹۷۰ در مطالعات و پژوهش‌های معماری و شهرسازی مقبولیت یافته و يك رویکرد توصیفی است که مبتنی بر مشاهده دقیق و تارویل مورد مشاهده توسط مشاهده گران اندیشمند قرار دارد. در این رویکرد، پدیده با شرایط خود آن بررسی می‌شود. در این رویکرد که قالبی تجربی دارد، هدف، ارائه توصیفهای کمی و جمع‌آوری اطلاعاتی که بر مبنای آن بتوان قوانینی کنوین کرد تا اقدامات و رفتارها را پیش‌بینی کند، نیست، بلکه درک ماهیت اصلی وجود انسان (در رابطه با مکان و فضا) مورد نظر است. منظر شهری بر این اساس و با آموختن از پدیدار شناسی در جستجوی معانی رویدادها و نه علت آنها است.

به این ترتیب در رویکرد پدیدار شناسی، شهر به عنوان پدیده ای کالبدی- فضایی در نظر گرفته می‌شود که مسائل آن با شرایط خود آن مورد بررسی قرار می‌گیرد. این نحوه نگرش، موضوع پدیده شناسی محیطی را تشکیل می‌دهد. در پدیدار شناسی محیطی، هدف درک اساس مضمون محیط است. این که محیط چه معنایی برای مردم دارد؟ پدیدار شناس با درگیری عاطفی با محیط به دنبال ارتباط انسان اصیل با محیط است و بدین ترتیب به توصیفات کیفی می‌رسد. به عبارتی آن چه در پدیدار شناسی محیطی جستجو می‌شود این است که فضا چگونه به مکان تبدیل می‌شود.

۴-۱ جمع‌آوری اطلاعات از طریق مشاهده (پژوهش میدانی):  
 همه ما در هر لحظه از زمان بیدای شاهد وقایعی هستیم که در حول و حوش ما رخ می‌دهد و چه بسا که یک مشاهده ساده اولین قدم برای شروع مبحث جدی در علم باشد. البته مشاهدات در حالت عادی کمتر شکل علمی دارند، بدین معنا که مشاهده ما منظم و مدون نیست، مگر آن که قبل از شروع، نظامنامه‌ای برای چگونگی مشاهده خود تنظیم کنیم و براساس آن مشاهده را آغاز نماییم. مهم‌ترین حسن مشاهده مستقیم، ثبت و ضبط دقیق وقایع در حین آنها است.  
 در این پژوهش از این روش برای جمع‌آوری اطلاعات راجع به تحلیل کیفیت‌های احساسی منظر شهری استفاده شده است.

#### ۵-۱ روش نمونه‌گیری:

با استفاده از کلیه اطلاعات مستند قابل دسترسی به صورت مطالعه میدانی و بررسی آماری، پرسش‌نامه تهیه و طی ۶ مرحله از ۱۷۷ نفر، از هر دو جنسیت مرد و زن و با دامنه سنی بین ۸ تا ۷۴ سال مصاحبه به عمل آمد.

۶-۱ جمع‌آوری اطلاعات از طریق کتابخانه (پژوهش کتابخانه‌ای):  
 در عمل همه دانش‌های انسانی را در کتاب‌ها و کتابخانه‌ها نمی‌توان یافت. برخلاف حیوانات که با پیدایش هر نسل زندگی از نظر آغاز می‌شود، نوع انسانی زندگی خود را براساس دانش و معارفی که از گذشته جمع‌آوری و نگهداری کرده بنا می‌کند.

بخش عمده‌ای از پژوهش حاضر براساس مطالعات کتابخانه‌ای تنظیم شده است. این مطالعات و داده‌های اولیه پژوهش را تکمیل کرده و بستری فراهم آورده‌اند که نتایج نهایی پژوهش متکی بر آنها است.

مراحل تحقیق در این پژوهش به شرح زیر است:

- ۱- جستجو در منابع اطلاعاتی از کتابخانه‌ها، سایت‌های اینترنتی، نقشه‌ها و عکس‌ها.
- ۲- شناسایی، بررسی و تعیین مراجع مطالعاتی از میان منابع اطلاعاتی.
- ۳- استخراج و انتصاب داده‌ها به اطلاعات بجا و مربوط از مراجع اطلاعاتی
- ۴- تعبیر و تفسیر اطلاعات تهیه شده
- ۵- تحلیل اطلاعات میدانی براساس مطالعات کتابخانه‌ای

مورد مطالعاتی این پژوهش بررسی پیاده روی در منظر شهری تهران است؛ بدین منظور سه ناحیه از شمال (حد فاصل بین کامرانیه، فرماتیه و الهیه) مرکز و غرب (حد فاصل بین صادقیه، پونک و باغ فیض) و جنوب (حد فاصل بین خانی آباد، یاخچی آباد و نازی آباد) مورد بررسی و تهیه نمونه‌های آماری قرار گرفتند.



## منظر دوه

مبانی نظری، کلیات و تعاریف

تجربه  
بیاده  
پیروی



## نقش و جایگاه پیاده راه ها و پیاده روی در برنامه ریزی و طراحی شهری:

برنامه ریزی و طراحی فضاهای پیاده سابقه چندانی در جهان ندارد و به تبع آن در ایران نیز کمتر شناخته شده است. به همین دلیل در این بخش، مباحث و مسایل عمده مر بوط به آن آورده شده است:

### زمینه تاریخی و اجتماعی

#### جنبش پیاده گستری

#### تجربه های جهانی

#### مبانی برنامه ریزی و طراحی پیاده

#### مفاهیم و تعاریف

یکی از تحولات اخیر و گرایش های جدید در شهرسازی جهان، توجه و بازگشت به یک موضوع فراموش شده مهم شهری یعنی حرکت پیاده و نیازهای آن است. تاکید بیش از حد بر حرکت سواره و حل مسایل آن و غفلت از برنامه ریزی و سازماندهی حرکت پیاده، یکی از نقایص شهر سازی دوران معاصر محسوب می شود. در دو سه دهه اخیر، به عنوان یک واکنش ناگزیر، گرایش نوینی در شهرسازی به ظهور رسیده که به صورت جنبش " پیاده گستری" یا گسترش فضاهای پیاده در " برنامه ریزی پیاده" در سراسر جهان رو به گسترش دارد.

این غفلت و کمبود در سنت کم سابقه شهرسازی ایران به صورتی بارز هم در عرصه مطالعات نظری و هم در عرصه برنامه ریزی و طراحی شهری دیده می شود. از این رو پرناختن به این موضوع و وارد کردن آن در فرهنگ شهرسازی رایج در ایران، گامی موثر در جهت اعتلای شهرسازی و بهبود مسائل و مشکلات آن خواهد بود.

در این بخش، به منظور آشنایی با قلمرو موضوع و دستیابی به الگوهای نظری مورد نیاز برای این مطالعات، برخی از مسائل عمده مربوط به پیشینه و دیدگاهها و تجربیات مختلف در زمینه برنامه ریزی پیاده مطرح می گردد.

### ۱-۲ زمینه تاریخی و اجتماعی:

تا قبل از انقلاب صنعتی، شکل و بافت شهرها به طور کلی تابع عوامل جغرافیایی و مسیر رودها و راهها بود و شهر سازی از مقیاس های انسانی و مسائل حرکتی غیرماشینی پیروی می کرد. به همین دلیل نقشه شهرها تحت تاثیر حرکت عابرین پیاده شکل می گرفت. فضاهای شهری نظیر میدان، خیابان، بازار، کوچه و... نیز در سیاست با این نوع حرکت طرح ریزی می گردید. پس از انقلاب صنعتی و به ویژه بعد از رواج وسائل حمل و نقل ماشینی، بنیادهای شهرسازی بکلی تحول پیدا کرد؛ در نتیجه، بعد و مقیاس بناها، فضاها و شبکه راهها تحت تاثیر عملکرد، اقتصاد صنعتی و وسائل جدید حمل و نقل قرار گرفت. به همین دلیل دانش و فن شهرسازی به تدریج زیر سلطه بی چون و چرای حرکت سواره و ضرورتهای آن در آمد.

به این ترتیب بسیاری از فضاهای شهری که محل زندگی اجتماعی بود به گذرگاه و توقفگاه وسائل ماشینی بدل شد و خیابانهای وسیع و طولی در مقیاس حرکت ماشینها بوجود آمد و به تدریج تمام ساختار کالبدی و اجماعی شهر زیر

نفوذ عملکرد وسائل نقلیه قرار گرفت. در نتیجه مقیاسهای انسانی و عملکرد حرکت پیاده و نیازهای انسان پیاده به فراموشی سپرده شد.

تحولات سریع و پر جنبه شهرنشینی و شهرسازی عصر صنعت، در طول قرن نوزدهم ابتدا در شهر پاریس به اجرا درآمد و سپس در همه جا مورد اقتباس قرار گرفت. اما از همان اواخر قرن نوزدهم تنگناها و مسائل شهرسازی جدید بروز پیدا کرد که در نتیجه در نیمه اول قرن بیستم به پیدایش انواع دیدگاهها و ابداع الگوهای مختلف جدید شهرسازی منجر گردید. توجه به فضاهای شهری و از جمله فضاهای پیاده و نیازهای حرکت پیاده، یکی از محورهای است که همواره مورد نظر شهرسازان و برنامه ریزان آینده نگر قرار گرفته است.

در سال ۱۸۹۳ "کامیلو سیتِه" معمار و شهر ساز اطریشی در انتقاد از وضع شهرسازی زمان خود کتابی منتشر کرد با عنوان "برنامه ریزی شهری بر طبق اصول هنری" که در آن نیازهای عاطفی و ذوقی انسان شهرنشین را مورد تاکید قرار داده و خواستار احیای فضاهای قدیمی در شهرها شده است. در سال ۱۹۰۲ "بنزر هاوارد"، نظریه پرداز انگلیسی، الگویی یک شهر جدید آرمانی به نام "باغشهر" را مطرح ساخت که هدف آن نزدیکی و یگانگی شهر با طبیعت بود.

با وجود این در نیمه نخست قرن بیستم به دلایل مختلف اقتصادی و اجتماعی، توسعه وسائل حمل و نقل شهری و شبکه ارتباطی سواره گسترش یافت به گونه ای که نهایتاً حیات عمومی شهرها و شهرنشینان در معرض خطرات زیست محیطی ایمنی و فشارهای روانی قرار گرفت. بر این میان توسعه انواع بزرگراهها، آزادراهها، تندرگاهها و افزایش روز افزون تصادفات ترافیکی، فضاهای پیاده و عابران پیاده را با تنگناها و خطرات بیشماری روبرو ساخت.

در آمریکای امروز از همان آغاز کودکی استفاده از چرخ، چهار چرخه، سه چرخه و دو چرخه آغاز می شود که یکی جای دیگری را می گیرد تا به موتورسیکلت و سرانجام به اتومبیل که سلطان همه چرخههاست می رسد. پرداختن اجباری ما به اتومبیل چنان است که فرهنگ ما را فرهنگ "اتومبیل گرا" ساخته است. به نحوی که حتی آشکارترین ناراحتی های مورد توجه قرار نمی گیرد (جرمایف و الکساندر، ۱۹۶۵).

اینک پاهای ما از کار افتاده است. اگر آدمی به اختراع وسیله ای می نشست که راه رفتن را به کلی متروک کند، بهتر از اتومبیل وسیله ای نمی توانست اختراع کند. برآستی هم اکنون نیز راه رفتن از زندگی روزانه ما حذف شده است. امروزه برای رسیدن به مرکز شهر با یک اتومبیل با قدرت ۲۵۰ اسب بخار، همان قدر وقت لازم است که در هشتاد سال پیش برای یک کالسکه یک اسب لازم بود (جرمایف و الکساندر، ۱۹۶۵).

اثرات زیانبار زیست محیطی ترافیک سواره بسیار مورد مطالعه قرار گرفته است و برای همگان روشن است. در سالهای اخیر ابعاد دیگری از آن نیز مورد توجه قرار گرفته است؛ زیانبارتر از تاثیراتی که ترافیک در اثر ایجاد آلودگی زیست محیطی بر بهداشت عمومی دارد، تاثیراتی است که از طریق ایجاد تهدید و ترس بر بهداشت جسمی و روانی وارد شده و موجب اعمال محدودیت برای تحرکات غیر موتوری می گردد. به همین دلیل فشار سیاستهای ایمنی جاده ای در انگلستان متوجه تفکیک ترافیک سواره از پیاده بوده است. اگر میزان تصادفات در بزرگراهها کمتر است، به خاطر ایمنی بیشتر آنها نیست، بلکه

دلیل آن اینست که این راهها آنچنان خطرناکند که افراد پیاده و دوچرخه سواران جرئت عبور از آن را ندارند

بررسی آثار محدودیتهای تخمینی بر جابجایی های غیر موتوری نشان می دهد که بین سالهای ۱۹۷۰-۱۹۹۰ نسبت کودکان ۷-۹ ساله که مجاز بوده اند بدون همراه از به مدرسه بروند، عمدتاً به دلیل ترس والدین از ترافیک، از ۸۰ درصد به ۹ درصد تقلیل یافته است. به نظر می رسد اعمال چنین محدودیتهایی بر تحرك مستقل کودکان، تأثیرات بارزی در رشد و تحول ایشان داشته باشد.... افزایش میزان ترافیک موجب کاهش فرصت های پیاده روی و دوچرخه سواری برای تمام افراد- نه فقط کودکان- شده است. (سازمان نوسازی شهر تهران، ۱۳۸۲).

طبق بررسیها تعداد تماسهای اجتماعی در خیابانها با افزایش ترافیک کاهش میابد؛ چنین تماسهایی در خیابانهای دارای کمترین ترافیک سه برابر پر ترافیک ترین خیابان است (سازمان نوسازی شهر تهران، ۱۳۸۲).

## ۲-۲ جنبش "پیاده گستری"

در تاریخ شهرسازی معاصر، حرکت پیاده و نیازهای آن کمتر مورد توجه برنامه ریزان و طراحان بوده است و معابر پیاده نه به عنوان بخش مستقلی از فضاهای شهری، بلکه به عنوان تابعی از حرکت سواره به حساب آمده است. در واقع در سنت شهرسازی رایج، برنامه ریزی برای ماشین، همواره مقدم بر برنامه ریزی برای انسان بوده است. بطوریکه پژوهشگران و منتقدان سالهای اخیر اشاره کرده اند، در شهرسازی معاصر "انسان پیاده، انسان فراموش شده ای است". و همه چیز حکایت از آن دارد که "پیاده راه نروید". در واقع با سلطه همه جانبه وسایل موتوری بر حیات شهر، نیازهای انسان پیاده در برابر انسانی که پشت فرمان نشسته نادیده گرفته شده است. معابر پیاده به طور مداوم در مقابل هجوم اتومبیلها عقب می نشینند و علایم راهنمایی فقط به سواره ها توجه دارند. در مراکز شهری و نواحی شلوغ، بسیاری از فضاها به پارکینگ بدل می شوند و لی برای پیادگان به ندرت مکانی برای استراحت و گریز از ازدحام در نظر گرفته می شود.

اما در طول دو سه دهه اخیر، در نتیجه اوج گیری و حاد شدن مشکلات زندگی شهری، مثل آلودگی محیط زیست، دشواری و کندی رفت و آمد، عدم ایمنی و افزایش تصادفات، تخریب و انحطاط مراکز تاریخی شهر، کاهش امکانات رفاهی و تبدیل فضاهای باز مثل خیابان، میدان و کوچه به کانال حرکت اتومبیل، مشکلات خرید روزمره و تأمین خدمات ضروری، مشکلات رفت و آمد کودکان و ناتوانان جسمی، افزایش فشارهای روانی و مانند اینها، واکنش گسترده ای را علیه سلطه حرکت موتوری و محدودیت فضاهای پیاده بوجود آورده است. اینک برنامه ریزان شهری، به تدریج عابر پیاده را نه به عنوان یک "وسيله نقلیه" بلکه به عنوان یک انسان شهروند، به رسمیت می شناسند و به تأمین نیازهای او نیز می اندیشند.

توجه به حرکت پیاده و پیاده راهها به نیم قرن پیش بازمی گردد. در آن زمان در اروپا به منظور بازسازی خرابیهای ناشی از جنگ و حفظ مراکز تاریخی شهرها و نیز در ساختن نو شهرها، اندیشه جداسازی راهها و فضاهای پیاده و سواره مطرح گردید. در ایالات متحده آمریکا، با اهداف دیگر، یعنی احیاء اقتصادی مراکز خرید و تسهیل خدمات خرده فروشی، به تقویت پیاده راهها روی آوردند.

اما در سالهای بعد این گرایش به تدریج اهداف مهمتر و متنوع تری را پیدا کرد و در مطالعات شهری و شهرسازی مورد توجه جدی قرار گرفت تا جاییکه در برنامه ریزی شهری جای مستقلی به "برنامه ریزی پیاده" اختصاص داده شد.

نخستین اقدام در زمینه ساماندهی عبور و مرور به اواخر قرن نوزدهم بر میگردد که به صورت "جداسازی سواره و پیاده" مطرح گردید. در سال ۱۸۵۸، "المستد"، در طراحی پارک مرکزی شهر نیویورک برای عبور پیادگان، پلی از سنگ بر روی جاده وسایل نقلیه بنا نهاد که بعدها در دوران رواج اتومبیل اهمیت آن آشکار گردید.

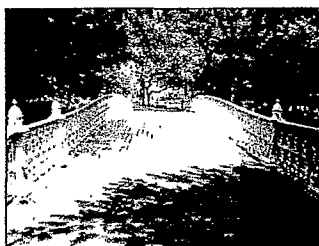


تصویر ۱. پل سنترال پارک نیویورک

یکی از پیشروان شهرسازی جدید در سالهای نخست قرن بیستم، در زمینه برنامه ریزی و طراحی شبکه معابر، "اوژن هنارد" فرانسوی است که با توجه به مشکلات ترافیکی پاریس کوشید که یک نظریه عام و عملی برای ساماندهی ترافیک شهرهای بزرگ تدوین کند. هنارد نه تنها انواع ترافیک را بر اساس شش اصل (ترافیک مربوط به امور خانه داری، امور حرفه ای، امور اقتصادی یا تجاری، امور اجتماعی یا تفریحی، امور جشنها و اعیاد و رفت و آمدهای استثنایی) تفکیک کرد بلکه بر اساس کیفیت یا وجه مشخصه ای که همه نوع از رفت و آمد ها دارا بودند، نیز، آنها را به دسته هایی تقسیم کرد؛ مانند: رفت و آمدهای موقتی یا دائمی، رفت و آمدهایی که به طور یکنواخت توزیع می شوند، رفت و آمدهای همگرا یا واگرا، اولین راه حل وی ساختن تقاطع های دو طبقه بود که امروزه به صورت روگذر و زیر گذر چند طبقه در آمده است. دومین پیشنهاد طرح "فلکه" به همراه راهروهای زیر زمینی برای پیاده ها بود. هنارد، همچنین با تاکید بر ضرورت هوا خوری و گردش برای شهروندان، پیشنهاد می کند که فضاهای سبز بزرگ و کوچک در سراسر شهر پاریس ساخته شود به نحوی که همگان با طی مسیری در حدود نیم تا یک کیلومتر امکان دسترسی به آنها را داشته باشند.

در اواخر قرن بیستم، برای حل بخشی از مشکلات تداخل حرکت سواره و پیاده "باغراه" یا "پارک وی" در شهرسازی مطرح گردید که بسیار مورد توجه قرار گرفت.

زیگفرید گیدنین شهرساز و معمار مشهور در کتاب "فضا، زمان، معماری"، نظریه پارک وی را مقیاس جدیدی در شهرسازی به حساب می آورد و می نویسد: "پارک وی جدید که بی شک یکی از عوامل شهرهای آینده خواهد بود، جاده ای است که هم برای وسایل نقلیه و هم برای عابران بدین معنی که در پارک وی جاده و پیاده رو از یکدیگر کاملاً متمایز هستند و وسایل نقلیه سبب اختلال عبور و مرور پیاده روندگان نمی شوند و بالعکس...."



تصویر ۲. پل سنترال پارک نیویورک، ۲۰۰۵

در سال ۱۹۲۸ برای جداسازی معابر سواره و پیاده، الگوی یک شبکه جدید ارتباطی بوسیله شهرساز آمریکایی "اشتاین" پیشنهاد گردید که برای اولین بار در شهر رادبرن آمریکا به اجرا درآمد و از این جهت به طرح رادبرن معروف شده است. دو اصل اساسی در این طرح عبارتند از:

- تقسیم شهر به محله ها یا واحدهای زیستی بدون ترافیک عبوری
- جدایی کامل مسیرهای سواره و پیاده و استفاده از پلهای روگذر در تقاطع ها