

نگاهی به احداث پروژه پیاده‌راه حداقل

پیاده‌راه‌ها گامی به سوی

فهمیده

نفس کشیدن در شهری که چهار چرخ‌های فلزی به حد انفجار ر شهر نمی‌تواند بار افراتر از پیاده‌روهای کمی حس آرامش در خیابان‌ها تراوش کند. این نکردن شهر سازی در آن زمان مسیرهای شهری بود، بهتر می‌فهمند. مسیرهایی که توسعه یافته دنیا که فناوری معکوس را پیش مردم به فناوری معنا بدهد. در این شهر ها پیاده‌راه‌ها باز کرده تا روح بر زندگی شهری بند پیاده‌راه‌ها قسمتی از فضا های شهری هستند در تمام یا بخشی از ساعات شبانه روز کاملاً به‌طور کامل به حرکت عابران پیاده اختصاص پیاده‌راه‌ها تنها به خاطر عملکردهای فیزیکی کاربری‌ها و مسائل اقتصادی نبوده و به فرهنگی - اجتماعی - ایجاد می‌شوند.

یکی دیگر از شهرهای امن جهان برای عابران پیاده و دوچرخه سواران «ژنو» است. این شهر توسعه پیاده‌راه‌ها و طراحی مسیرهای دوچرخه سواری را اولویت قرار داده است. شهروندان این شهر ترجیح می‌دهند پای پیاده یا با دوچرخه، مسیرها را طی کنند. همین موضوع در کنار گسترش شبکه حمل و نقل عمومی مانند تراموا و BRT و معاینه فنی دقیق و دائم خودروها باعث شده کیفیت هوا در سطح بسیار خوبی باشد. پایتخت هلند هم از شهرهای پیاده محور جهان است؛ خیابان اصلی و چند خیابان دیگر «آمستردام» بدون تردد خودرو است و مردم بیشتر از دوچرخه یا تراموا استفاده می‌کنند. در خیابان استقلال «استانبول» ترکیه، پیاده‌راهی سه کیلومتری احداث شده که در آن انواع بوتیک‌ها، فروشگاه‌های موسیقی، کتاب فروشی‌ها، نگارخانه‌های هنری، سینماها، تئاترها، کتابخانه‌ها، کافه‌ها، کلوپ‌های شبانه و رستوران‌های فراوان، وجود دارد. در لندن هم مجموعه‌ای از محله‌های جالب توجه وجود دارد که فرصت‌های زیادی برای پیاده‌روهای جذاب به ارمغان می‌آورد.



تاریخچه‌ای بر احداث پیاده‌راه در دنیا

پیاده‌راه برای اولین بار در سال ۱۸۵۰ در محدوده پارک مرکزی نیویورک احداث شد. در این پارک فضای سبز گسترده‌ای وجود داشت که وسط آن آپارتمان‌ها و ساختمان‌های بلندی ساخته شده بود و در اقدامی، زمین این پارک را برای حرکت پیاده، سنگ فرش کردند. همچنین بعد از جنگ جهانی دوم که بسیاری از شهرهای اروپا تحت تأثیر جنگ تخریب شده بر خیابان‌ها بسته شده بودند تا دوباره ساخته شوند اما به صورت ناخواسته تبدیل به پیاده‌راه شدند و رفته رفته مردم متوجه شدند این فرهنگ مناسبی برای کپنهاگ یکی از شهرهای بزرگ پیاده محور دنیا است. در برنامه‌ای ۴۰ ساله «استروگت»، خیابان اصلی «کپنهاگ»، به یک محدوده کاملاً پیاده رو تبدیل شده، به طوری که پیاده محوری آن در این چهار دهه به شش برابر افزایش یافته است.

پیاده‌راه در ایران

چند سالی است زمینه ساخت پیاده‌راه‌ها در شهرهای مختلف ایران نیز به گوش می‌رسد. از ساخت بزرگ‌ترین پیاده‌راه جهان در شهر رشت گرفته تا پیاده‌راه ساخته شده در خیابان سپه سالار تهران که هر کدام سعی دارند شلوغی و شهرسازی مبتنی بر خودرومحوری را تعدیل کنند. نمونه‌ای کوچک این طراحی شهری را می‌توان در کلان‌شهر مشهد در خیابان جنت نیز مشاهده کرد. از آنجا که این پیاده‌راه با نگاه مالی و اقتصادی پرداخته شده و موضوع زیبایی شناسی در آن توجه نشده است نسبت به مکان‌های مشابه خود در سایر نقاط دنیا، نمونه‌ای ناموفق تلقی می‌شود و همین باعث شده شهر مشهد با وجود داشتن ظرفیت پیش رفتن به سمت شهرسازی نوین دنیا در این باره مثال قابل توجهی نباشد.

یازدهمین تکه شهر مشهد با رویکرد پیش رفتن به سمت شهرسازی نوین و تطفیف زندگی شهری قصد دارد اولین پیاده‌راه منطقه با ساختارهای مدرن شهرسازی را در محدوده بین چهارراه آزادشهر و تقاطع جلال آل احمد عملیاتی کند. این پیاده‌راه در ابتدا قرار است در یک طرف خیابان اجرایی و از چهارراه آزادشهر به پارک سروش منتهی شود. محدوده‌ای تجاری که کسبه این خیابان در صورت اجرای طرح بیشترین تأثیر را خواهند گرفت. از این‌رو به محل رفته و با کسبه و برخی از عابران در این باره نظر سنجی کرده و مشکلات احتمالی را جویا می‌شویم.

اگرچه تعدادی از شهروندان خیلی با مفهوم پیاده‌راه آشنا نیستند اما تقریباً همگی آن‌ها از تصور اینکه مکان‌هایی مانند خیابان جنت بدون عبور و مرور وسایل نقلیه وجود داشته باشد، استقبال می‌کنند. آن‌ها معتقدند در این صورت می‌توانند با آرامش بیشتری به خرید بروند. عده‌ای از کسبه موافق ایجاد پیاده‌راه در محدوده مورد نظر بوده و تعدادی هم معتقدند چنین پروژه‌ای قابلیت اجرا ندارد. موافقان معتقدند در صورت ایجاد پیاده‌راه، بر تعداد مشتری‌ها افزوده می‌شود و مراجعان پارک ملت هم گذری بر این خیابان خواهند داشت اما مخالفان می‌گویند بیشتر مردم تمایل دارند با خودرو تاد در محله بمانند و اگر پیاده‌راه زده شود، تعداد مشتری‌ها و رفت و آمد مردم کم می‌شود.

لزوم در نظر گرفتن امکانات اولیه و رفاهی

یکی از کسبه این خیابان با بیان اینکه در صورتی اجرای این طرح مفید خواهد بود که امکانات اولیه مانند پارکینگ، مسجد، سرویس بهداشتی، وسایل بازی بچه‌ها، میز و صندلی، کافی‌شاپ و زیباسازی محیط در آن رعایت شود

اظهار می‌کند: اگر قرار باشد تنها مسیری مسدود شود بدون آنکه مسائل جانبی آن در نظر گرفته شود، بیشتر نارضایتی مردم را به دنبال خواهد داشت.

سید حسن سلیمی، همچنین به نیاز کسبه مبنی بر آوردن بار به داخل مغازه اشاره کرده و اضافه می‌کند: در پیاده‌راه باید یک زمان مشخص را برای عبور و مرور خودروها آزاد بگذارند تا کسبه بتوانند بارشان را بیاورند در غیر این صورت، آن‌ها با مشکلات مختلفی روبه‌رو خواهند شد.

این کاسب ۶۲ ساله که به شهرهایی مانند کاشان سفر داشته ادامه می‌دهد: از شهر کاشان به سمت فین کاشان، در سمت چپ و راست جاده، ساختمان‌هایی زیبا به سبک سنتی ساخته شده که هر کدامشان یک طرح دارد و آن قدر جذاب و

متنوع است که توجه هر رهگذری را جلب می‌کند حال اگر مسئولان می‌خواهند مکانی را به عنوان پیاده‌راه در نظر بگیرند باید در آن، بافت مغازه‌ها و معماری را تغییر داده و

با بهره‌گیری از طرح‌های شهرهایی مثل اصفهان، کاشان، قم، تهران و ... معماری‌های متنوعی را خلق کنند

که عابر از قدم زدن در آن لذت ببرد و به آرامش برسد.

ظرفیت بالای بلوار معلم برای احداث پیاده‌راه

جواد صفرزاده یکی دیگر از کسبه که پیاده‌راه‌های چند کشور را از نزدیک دیده، معتقد است ایجاد پیاده‌راه برای شهروندان و کسبه بسیار خوب است و بعد از چند ماه، استقبال از آن زیاد می‌شود به شرط آنکه فقط با هدف تجاری احداث نشده باشد.

او توضیح می‌دهد: سرگرمی‌های مختلفی مانند کتاب، نقاشی چهره، اجرای نمایش، موسیقی، کارهای ورزشی و ... باید در مسیر پیاده‌راه فراهم باشد تا محیطی جذاب و آرامش بخش برای شهروندان مهیا شود.

صفرزاده که ۵۴ سال سن دارد و از دوسال قبل در این خیابان مغازه دارد، اظهار می‌کند: یکی از مسیرهای خوب برای ایجاد پیاده‌راه در مشهد همین محدوده است چرا که نزدیک پارک ملت بوده و مراجعه کننده زیادی دارد و استقبال خوبی از آن می‌شود.

اجرای طرح پس از بررسی مشکلات

علیرضا چمنی نیز ایجاد پیاده‌راه را ایده خوبی می‌داند و می‌گوید: در صورتی که تمام جوانب کار در اجرای این طرح در نظر گرفته شود و زیر ساخت‌هایی مانند پارکینگ فراهم شود، نتیجه خوبی به دنبال خواهد

