

سر آغاز

در این خصوص نشریه رصد در صدد ارائه تجربیات موفق در حوزه‌های شهرسازی و معماری، مدیریت و توسعه شهری و برنامه ریزی جهان می‌باشد.

بنابراین رسالت این نشریه انتشار رویکردهای نوین در خصوص تجارب نو از منابع علمی داخلی و خارجی خواهد بود.

نشریه رصد به عنوان زبان گویای رصدخانه نهاد پایش و راهبردهای شهرسازی و معماری اداره مطالعات و برنامه‌ریزی شهری معاونت شهرسازی و معماری، به منظور کمک به ارتقاء سطح پژوهش و نهادینه کردن آن در بین کارشنان شهرداری و جامعه علمی، اقدام به انتشار جدیدترین مطالب و یافته‌های علمی پیرامون مباحث مختلف شهری با دوره انتشار گاهنامه دو تا سه شماره در ماه خواهد نمود. در این راستا در شماره اول خود که مقارن با ایام پر فیض و برکت ماه مبارک رمضان و در زادروز طلوع دل انگیز خورشید فروزان منظومه امامت، حضرت امام حسن مجتبی (ع) است. با نگاهی نو به معماری و شهرسازی جهان، در این شماره مطالبی پیرامون شهرهای آینده، «شهرهای مردم‌پسند» (شهر دوچرخه‌ها) ارائه خواهد شد.

در پایان ضمن معطوف داشتن به اندیشه‌های نو در مدیریت شهری جهان، شایسته است مدیران رده‌های مختلف برنامه‌ریز در شهر، کارکنان، اندیشمندان و زحمت‌کشان این حوزه، ضمن بهره‌مندی از مطالب این نشریه علمی و آموزشی، زمینه تغییر و ارتقاء عملی را به منظور بهره‌گیری در برنامه‌ریزی‌ها و سیاست‌گذاری فعالیت‌های آینده در حوزه‌های تخصصی و اجرایی خود بوجود آورند. امید است این حرکت علمی مبنایی برای تحول و توسعه نگرش‌های نوین در مدیریت شهری و ارائه دستاوردهای آن، در شهرداری اصفهان به‌ویژه در زمینه شهرسازی و معماری باشد.

نور صالحی

معاون شهرسازی و معماری

توسعه و تعالی جایگاه شهرهای امروزی در گرو رشد و پیشرفت علمی مدیران، کارکنان و اندیشمندان این حوزه می‌باشد، از آنجا که انتقال یافته‌های علمی و اطلاع از نتایج تحقیقات پژوهشی عامل تعیین‌کننده‌ای در خدمات رسانی مطلوب‌تر شهرداری‌ها و اعتلای سطح آرامش شهروندان است؛ از این‌رو به منظور بهره‌مندی از جدیدترین رویکردهای جهان در رابطه با مدیریت شهری، نیازمند رصد روندها، رویدادها، نوآوری‌های علمی و اطلاع از آخرین تحولات و پیشرفت‌های تاثیرگذار بر عرصه شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری در داخل و خارج کشور هستیم. برآیند این تفکر شناخت دقیق فرصت‌ها و تهدیدهای پیش روی آینده شهر به‌منظور ارتقاء توان علمی و اجرایی شهرداری در بهره‌گیری از فرصت‌ها و مقابله با تهدیدها خواهد بود.

با دیده‌بانی از سازه‌های فکری جدید و پایش روند توسعه علوم و فنون مرتبط با شهر، مدیریت مسیر و خط سیر علمی شهرداری جهت دستیابی به نقطه‌ای مطلوب فراهم خواهد شد.

در این راستا استفاده از تجربیات شهرداری‌های جهان در مباحث نوین مدیریت شهری، رصد و پایش تجربیات موفق با هدف ارتقای سطح علمی پژوهشگران، مدیران و کارکنان شهرداری و آشنایی با جدیدترین طرح‌ها و ایده‌های جهان، پیرامون مباحث شهرسازی و معماری و برنامه‌ریزی شهری ضروری به‌نظر می‌رسد.



شهرداری مهنان
معاونت شهرسازی و معماری
اداره مطالعات و برنامه ریزی شهری
نهاد پایش و راهبردهای
شهرسازی و معماری

شهرهای آینده؛ شهرهای مردم پسند

رشد مداوم شهرها در سرتاسر جهان، سبب شده است تا «شهر دوچرخه‌ها»^۱ به بخشی از یک استراتژی کلی در جهت توسعه پایدار و گرایش به سمت «شهرهای سبز»^۲ تبدیل شود. توسعه شبکه‌های مسیر دوچرخه که بخش تکمیل‌کننده سیستم حمل و نقل عمومی می‌باشد، که می‌تواند اثر قابل توجهی بر کاهش میزان آلودگی‌ها داشته باشد. به عنوان مثال، دوچرخه‌سواران در کپنهاک، سالانه سبب کاهش ۹۰ هزار تن، آلودگی دی‌اکسید کربن می‌شوند.

شهر دوچرخه‌ها، شهرهای بسیار مردم‌پسند هستند و برنامه‌ریزی شهری که عابران پیاده و دوچرخه‌سواران را در کانون توجه خود قرار می‌دهد، اثر تعیین‌کننده‌ای بر «شهر انسان‌گرا»^۳ در آینده خواهد داشت.

یک شهر انسان‌گرا و مردم‌پسند، قبل از هر چیز، یک شهر قابل دسترس است که در آن امکان جابجایی برای همه‌ی افراد ساکن در آن وجود دارد. بسیاری از شهرهای امروز با معضل شلوغی و ترافیک مواجه‌اند و غالباً در نواحی شهری با میزان تراکم جمعیت بالا، سریع‌ترین شیوه برای رسیدن به مقصد، استفاده از دوچرخه است.

دوچرخه، کارآمدترین وسیله در حمل و نقل است. در کپنهاک، نتایج یک سرشماری نشان داده است که اکثریت دوچرخه‌سواران، به این دلیل، این وسیله حمل و نقل را انتخاب می‌کنند که آنها را سریع‌تر به مقصد می‌رساند و این یکی از مهم‌ترین دلایلی است که نشان می‌دهد چرا آنها به جای خودرو از دوچرخه استفاده می‌کنند. استفاده از دوچرخه به عنوان یک وسیله کارآمد در حمل و نقل و همچنین در حال رواج در دیگر مناطق جهان از جمله «مکزیکوسیتی» است که به عنوان یکی از بدترین شهرها از نظر شلوغی و ترافیک، شناخته می‌شود.

شلوغی ترافیک، یک مسئله مهم اقتصادی است؛ زیرا بسیاری از ساعات کاری روزانه شهروندان، در ترافیک سپری می‌شود.



شهرهای مردم‌پسند، مستلزم وجود امکان جابجایی برای همه افراد جامعه است.

۱ Cities of bicycles

۲ Green cities

۳ Humanistic city



این برخورداراری اجتماعی در عمل می‌تواند به شیوه‌های مختلفی صورت بگیرد.

دوچرخه به عنوان عامل یکپارچه‌سازی اجتماعی

در مکزیکو سیتی، مسأله‌ی «جدا گزینی فضایی»^۵ سبب ایجاد تمایز شدید میان قشر متوسط و مرفه ساکن در نواحی مرکزی شهر و نواحی فقیرنشین جمعیت شده است که عموماً در سکونت‌گاه‌های غیررسمی واقع در پیرامون شهر ساکن شده‌اند. در استراتژی دوچرخه که از سوی گروه معماران «گل» ارائه شده است، این مسئله قرار است از طریق ایجاد یک شبکه‌ی جامع مسیر دوچرخه حل شود که از جمله اهداف آن، ایجاد امکان جابجایی در بین نواحی نزدیک به هم و از این رو ایجاد روابط متقابل بین گروه‌های مختلف اجتماعی است.



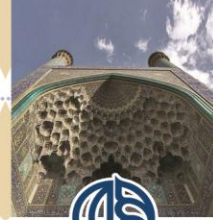
همچنین یک شبکه‌ی توسعه‌یافته‌ی مسیر دوچرخه، می‌تواند کمکی به برخورداراری اجتماعی در بین گروه‌های سنی جمعیت شود؛ حتی در شهرهای بسیار ثروتمند، اکثریت مردم را کودکان، جوانان و سالخورده‌گان تشکیل می‌دهند که جابجایی‌شان به شدت محدود است؛ زیرا فضای شهری، برای خودروها طراحی شده است؛ یعنی یک وسیله‌ی حمل و نقل که آنها نمی‌توانند از آن استفاده نمایند.

میانگین سرعت حرکت خودرو در مکزیکو سیتی، در ساعت‌های اوج ترافیک، ۴ کیلومتر در ساعت است؛ در حالی که سرعت متوسط دوچرخه‌ها، ۱۰ کیلومتر در ساعت می‌باشد. به منظور کاهش مسائل مهم ترافیکی و همچنین ایجاد یک محیط عمومی بهتر در شهر، حکومت محلی، در حال آماده‌سازی یک استراتژی دوچرخه با همکاری «دانشگاه خودگردان ملی مکزیک» و «گروه معماران یان گل»^۴ است. دوچرخه، علاوه بر اینکه از نظر زمان یک وسیله‌ی کارآمد در حمل و نقل محسوب می‌شود، ارزان قیمت نیز می‌باشد. بر خلاف خودرو، حتی فقیرترین افراد جامعه نیز توان خرید آن را دارند؛ بنابراین، برنامه‌ریزی یک شهر دوچرخه - پسند می‌تواند به ایجاد یک شهر برخوردارتر و عادلانه‌تر کمک نماید؛ به طوری که اکثریت افراد ساکن در آن از امکان جابجایی در شهر، محروم نشوند.



۴ یان گل ۱۹۳۶- (Jan Gehl) معمار معروف دانمارکی است. از جمله مهم‌ترین آثار وی «زندگی در بین ساختمان‌ها» (۱۹۸۷/۲۰۰۶)، «فضاهای عمومی - زندگی عمومی» (۱۹۹۹)، «فضاهای جدید شهر» (۲۰۰۰) و «شیوه مطالعه زندگی عمومی» (۲۰۱۳) است.

۵ spatial segregation



چنین انگیزه‌هایی در ایجاد فرهنگ دوچرخه در شهرها، اهمیت دارد؛ زیرا در صورت نبود آنها، این امر مهم، امکان‌پذیر نخواهد بود.

همچنین اهمیت ایجاد یک محیط شهری مناسب و باکیفیت، در این است که سبب جذابیت حرکت به صورت پیاده و دوچرخه می‌شود. زمانی که وجود و حضور افراد پیاده و دوچرخه‌سوار به شکل قابل توجهی بر زندگی در سطح شهر و جذابیت آن اثر می‌گذارد، این روند، تبدیل به یک فرایند خود-تداوم بخش می‌شود.



بر خلاف رانندگان، دوچرخه‌سواران و افراد پیاده به لحاظ آهنگ حرکت، دارای ویژگی‌های مشترکی هستند که آنها را در یک چشم‌انداز شهری، قابل رویت می‌سازد. همچنین، دوچرخه‌سواران در زمان تغییر وضعیت از حالت یک دوچرخه-سوار به حالت یک فرد پیاده، انعطاف‌پذیر هستند. این گونه عوامل، سبب ایجاد شرایطی می‌شود که مردم می‌توانند همدیگر را در شهر ببینند و ملاقات کنند. همچنین لازم است بر این موضوع تأکید نمود که هم دوچرخه‌سواران و هم افراد پیاده به صورت فیزیکی در فضاهای عمومی حضور دارند؛ بر خلاف رانندگان که اساساً از دیگر شرایط فیزیکی‌شان جدا هستند. با این حال، تمایل به حرکت در یک شهر به صورت پیاده یا با استفاده از دوچرخه به خودی خود ایجاد نمی‌شود و نیازمند وجود یک محیط شهری مردم‌پسند است.

همچنین شهرهایی که برای خودروها طراحی شده‌اند دارای فواصل طولانی [بین مقصدها] و محدودیت‌های بسیاری هستند که مانع حرکت به صورت پیاده و یا استفاده از دوچرخه می‌شود. بهبود شرایط برای افراد پیاده و دوچرخه‌سوار این اطمینان را به وجود می‌آورد تا افراد بیشتری بتوانند در شهر جابجا شوند. در برخی از مادرشهرهای جهان، فواصل بین مقصدها آن‌چنان زیاد است که حتی ایجاد یک شبکه‌ی مناسب مسیر دوچرخه، به منظور اطمینان از امکان جابجایی برای همه افراد، ناکافی است. این چالش نه تنها در مکزیکوسیتی، بلکه در پکن نیز وجود دارد.



یک شهر پایدار و مردم‌پسند؛ اما چگونه؟
طبیعی است که شهر دوچرخه‌ها، نیازمند زیرساخت‌های صحیح از جمله: مسیرهای دوچرخه و پارکینگ دوچرخه، به علاوه، برخی ابتکار عمل‌ها در زمینه‌ی ارتباطات؛ از جمله: ایجاد رقابت و تلاش‌هایی در زمینه‌ی بهبود فرهنگ دوچرخه‌سواری، آموزش کودکان و ایجاد برخی انگیزه‌های هدف‌مند برای گروه‌هایی است که در حالت عادی از دوچرخه استفاده نمی‌کنند.



به عنوان بخشی از دورنمای ۲۰ ساله‌ی شهر، «برنامه‌ی نیویورک برای یک نیویورک سبزتر و بهتر»^۶ گروه معماران «گل»، کار مشاوره در آماده‌سازی استراتژی «خیابان‌های رده جهانی»^۷ را برای شهر برعهده داشته‌اند که شامل تبدیل تعدادی از فضاهای عمومی و برنامه‌ای برای ایجاد یک شبکه‌ی جامع مسیر دوچرخه است. بدین منظور، تعدادی پروژه‌های آزمایشی به منظور پی بردن به شیوه‌های جدید تفکر و برنامه‌ریزی برای فضاهای عمومی شهر، به اجرا گذاشته می‌شود.



«مکزیکوسیتی» با قبول اینکه در حال حاضر دارای یک فرهنگ قوی استفاده از دوچرخه نیست، شروع به آماده‌سازی استراتژی‌های متفاوتی برای انواع گروه‌های هدف، با همکاری مسئولین شهر و دانشگاه خودگردان ملی مکزیک نموده است. در پکن، مسئله، دقیقاً برعکس است. این شهر اگرچه دارای یک فرهنگ غنی استفاده از دوچرخه است؛ اما مسئله این است که این فرهنگ به مثابه‌ی یک مانع در برابر تمایل دولت به پیشرفت و رشد نگریسته می‌شود. در سناریوهای آینده‌ی چین، خودرو به عنوان یک نماد مهم پیشرفت در نظر گرفته شده است؛ در حالی که بسیاری از دوچرخه‌هایی که همچنان بر فضای خیابان غلبه دارند به عنوان یک یادگار از گذشته و چهره‌ای نازیبا از چشم‌انداز شهری نگریسته می‌شوند.

افراد پیاده و دوچرخه‌سوار در معرض انواع شرایط آب و هوایی (آفتاب، باد و باران) قرار دارند و تا حد امکان، لازم است این قبیل شرایط در برنامه‌ریزی پیاده‌راه‌ها و مسیرهای دوچرخه در نظر گرفته شود. به علاوه، حضور و حرکت در یک شهر باید از طریق ایجاد محیط‌های شهری جالب و جذاب تشویق شود. مسیرهای طولانی، یکنواخت و خسته‌کننده باید به فواصل نزدیک‌تر تقسیم شوند و جزئیاتی ارائه نماید که بتواند در حد ارتفاع بلندی قامت افراد دیده شوند؛ از جمله: اشکال جالبی که در سطح و کف زمین ایجاد می‌شود. این قبیل ویژگی‌ها، جزء اصول مهمی هستند که می‌تواند در سرتاسر جهان مورد استفاده قرار گیرند. با این حال، مسلم است که شهرهای متفاوت، نیازمند استراتژی‌ها و انگیزه‌های متفاوتی هستند.



مادرشهرهای جهانی اولین گام‌های مهم را برمی‌دارند.

در شهر «نیویورک» بهبود کلی محیط عمومی، از بالاترین اولویت برخوردار بوده است.

^۶ PlanNYC for a greener and greater New York

^۷ World Class Streets



جنبه های متفاوت یک موضوع واحد
نگاه به شهر دوچرخه‌ها به عنوان یکی از عوامل اثرگذار که می‌تواند منجر به بهبود یک محیط شهری جذاب شود، نشان‌دهنده‌ی اهمیت و تأثیر آن است: دوچرخه‌ها، شهر افراد پیاده، شهر سالم، شهر جذاب و شهر قابل دسترس همگی جنبه‌های یک موضوع واحد هستند. بنابراین، برنامه‌ریزی برای افراد پیاده و دوچرخه‌سوار، نقطه‌ی شروع روشنی برای ایجاد یک شهر پایدار و مردم‌پسند است.

ملبورن

مسیر دوچرخه «به سبک کپنهاک» در ملبورن، استرالیا. یک مسیر کناری برای پیاده‌راه که از طریق خودروهای پارک شده و یک منطقه‌ی حائل برای باز و بسته شدن درهای خودرو، از جریان اصلی ترافیک، جدا شده است.



منبع:

<http://denmark.dk/en/green-living/bicycle-culture/the-cities-of-the-future-are-people-friendly-cities>

با این حال، حکومت محلی در حال بهبود شرایط دوچرخه‌سواری به عنوان یک فعالیت لازم و پایدار برای پیشرفت شهر است که بتواند کمکی به حل مسائل بزرگ ترافیکی باشد که در ۱۰ سال گذشته به وجود آمده است. هدف این است که دوچرخه‌ها قبل از هر چیز به عنوان تکمیل‌کننده‌ی سیستم حمل و نقل عمومی توسعه یافته عمل کنند.



با ارائه‌ی مشاوره از سوی گروه معماران «گل»، شهرداری ملبورن به دنبال بهبود و تقویت زندگی شهری است و در اینجا مسیرهای دوچرخه «به سبک کپنهاک» صرفاً به عنوان یکی از انواع ابتکار عمل‌ها در این زمینه، مدنظر قرار گرفته است. چنین تلاشی نتایج قابل توجهی در ۵-۱۰ سال گذشته، به همراه داشته؛ به طوری که شهر، سرزنده‌تر شده و یک مرکز شهر پُر انرژی و بانشاط ایجاد نموده است.

