

نشست علمی تخصصی هنر، معماری و شهرسازی عصر پنجشنبه‌ها

محل برگزاری: سالن اجتماعات مهندسين مشاور هرم پی

زمان: پنجشنبه ۲۲ آذر سال ۱۳۹۷

عنوان: پیاده راه - واژه‌ای در قفس

سخنرانان و اعضای پنل: دکتر لیدا اسلامی، دکتر ساغر منصوری و دکتر محبوبه خلوق

چکیده‌ای از سخنرانی‌ها:

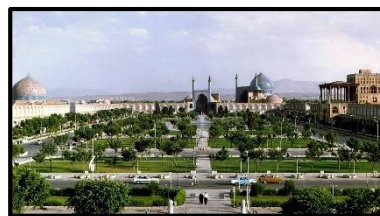
سخنران اول: دکتر لیدا اسلامی



همواره ناراضی‌هایی زیادی از معقولی پیاده راه‌ها مطرح بوده است. در اینجا به سیر تطور پیاده‌راه‌ها می‌پردازیم و همچنین بررسی می‌کنیم پیاده‌راه چه پتانسیل‌هایی را در جواب به چالش‌های امروزی زندگی بشر دارد.

پتانسیل بلقوهای که پیاده‌راه‌ها در پاسخ به چالش‌های امروز زندگی بشر دارند. یکی از مهم‌ترین موضوعات در مورد مسئله پیاده‌راه‌ها است. ترافیک آلودگی افزایش وزن ضعف تعاملات اجتماعی افسردگی و... که امروزه رشد فزاینده‌ای در زندگی انسان پیدا کرده است. در ابتدا می‌خواهیم بگوییم که پیاده راه‌ها می‌توانند به چنین مشکلاتی پاسخ

بدهند و در جهت بهبود آن مفید واقع شوند. پیاده‌راه و پیاده‌رو از لحاظ واژه‌شناسی تفاوت چندانی با یک دیگر ندارند تنها با این تفاوت که در پیاده‌راه اولویت با عابر پیاده است و فضایی با کیفیت امن عریض و خاطره‌انگیز که افراد در آن احساس آسایش می‌کنند. در چنین مسیرهایی حرکت اتوموبیل‌ها در خطوط باریک‌تر در طرفین قرار دارد که سرعت حرکت این ماشین‌ها بسیار کمتر است. منظور از آسایش روحی در واقع نداشتن احساساتی نظیر هراس، ترس از زمین خوردن، ترس از گنگ بودن فضا، عدم مسیریابی و... که اینها تهدیدهایی هستند که ممکن است افراد با شرایط سنی بالاتر را تهدید کند اما در پیاده‌راه افراد کمتر دچار چنین تهدیدهایی می‌شوند. در پیاده راه‌ها نسبت به پیاده‌روها کیفیاتی مثل نور، رنگ، نشانه رویدادهایی اجتماعی و فضاهای مکث بسیار پررنگ‌تر هستند. و معمولاً پیاده راه‌های به یک اثر فاخر معماری ختم می‌شوند. از این دست فضاها می‌توان به پیاده‌راه چهار باغ عباسی اصفهان اشاره کرد. از دیگر نمونه‌های این فضاها می‌توان به پیاده راه رامپلا در شهر بارسلونا اسپانیا که دارای ویژگی‌های نظیر محور گردشگری شبیه چهار باغ اصفهان دارد و تردد مردم و گردشگران را در فضای محقق می‌سازد که در اطراف آن دو خیابان باریک جانبی برای تردد خودروها بدون توقف و با سرعت حرکت انسانی در دو مسیر رفت و برگشت تعبیه شده است. در زیرزمین متروی شهر قرار دارد که به راحتی امکان تغییر مدها را برای افراد امکان پذیر می‌سازد. مرکز شهر واشنگتن دیسی در آمریکا نیز دارای محوری است که کاربری‌های فرهنگی در یک سمت محور و کاربری‌های دولتی، ادارات و وزارتخانه‌ها در سوی دیگر، فضای پراهمیت و چند منظوره شهری قرار گرفته است. در پیاده‌راه چهار باغ اصفهان نیز بنای جهان نما در شمال و سی و سه پل در جنوب محور آن قرار گرفته است و از مدول‌هایی با اندازه ۵۰۰ متر ۵۰۰ متر آرایش یافته است که در این فواصل نقطه عطفی در فضای شهری برای ایجاد جذابیت مسیر ایجاد شده است که به این قطعات می‌توان از دروازه دولت تا آمادگاه، بخش نخست و از آمادگاه تا میدان انقلاب، بخش دیگر، آمادگاه و پاساژ افتخار اشاره کرد.



حال به این می‌پردازیم که چه شد فضاهای با کیفیت این چینی پیاده‌راه‌ها از بین رفتند. در اوایل قرن بیستم با روی کار آمدن ماشین‌ها و افزایش جمعیت شهرها، شهرها ناسالم شدند بیماری‌های نظیر وبا، سل، دیفتری شیوع یافتند سیستم فاضلاب ناکار آمد و... همه و همه در نامطلوب کردن فضاهای شهری نقش به سزایی داشتند. پس از این اندیشمندان به دنبال چاره‌اندیشی افتاد که چگونه این مشکلات را برطرف سازند آنها به دنبال مدرن‌سازی مسکن، بهبود شرایط بهداشت، رفع شکاف پزشکی مدرن و ارتقای استاندارد سلامت در شهرها و مسکن افتادند. صنعتی‌سازی و رشد اقتصادی ارتقای، قابلیت مالی افراد، دستیابی به رویای مالکیت خانه مدرن، میل به نور، هوا را در افراد زنده کرد در نتیجه با توجه به اینکه در شهر تمام فضاها تنگ و ترش در کنار یکدیگر بودند امکان دستیابی به چنین مکان‌های مهیا نبوده بنابراین مهاجرت از مرکز شهر به حومه‌ی شهرها اتفاق افتاد و این پدیده منجر به کم‌رنگ شدن پویایی شهرها شد. فواصل در شهر بیشتر و در واقع مردم کمتری در واحد سطح در شهرها حضور داشتند. به دنبال این فواصل ماشین‌ها زیاد شدند و مردم نسبت به هم فاصله‌ی بیشتری گرفتند و زندگی ماشینی فرصت تحرک را از افراد صلب کرد و مشکلاتی دیگر در پی آن رخ دادند.

با ارتقای کیفیت پیاده‌راه‌ها، بهبود مدیریت ترافیکی اتفاق می‌افتد و در پی آن با افزایش تحرک رفت و آمد در مرکز شهر، تشویق شدن افراد برای استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی، بهبود دسترسی به مراکز عمده شهری و در نتیجه‌ی توسعه پارکینگ‌های عمومی دیده می‌شود و ماشین‌های کمتری در خیابان به صورت پراکنده و رها دیده می‌شود. همچنین بهبود سیمای کالبدی شهری از طریق احیاء بافت‌های تاریخی، حفظ ارزش‌های معماری و فرهنگی شهر، زیباسازی منظر شهری، ساماندهی تجهیزات خیابانی، بهبود روشنایی، بهبود دسترسی‌ها و بهسازی و حفظ سیمای شهر اتفاق می‌افتد. بهبود وضع زیست‌محیطی از طریق کاهش منابع آلودگی هوا و صدا، افزایش ایمنی، توسعه فضای سبز، گسترش فضاهای باز، کاهش تراکم و ازدحام در مراکز فعالیت و تجاری رخ می‌دهد. بهبود وضع خرید و خدمات از طریق حل دشواری دسترسی به مراکز خرده‌فروشی و تأمین خدمات روزمره مورد نیاز شهروندان، رونق مراکز خرده‌فروشی سنتی و جدید، دسترسی آسان به خدمات جزئی محقق می‌شود. در انتها بهبود زندگی اجتماعی و فرهنگی نیز با توسعه مراودات اجتماعی، آسایش سالمندان، بازی کودکان، گذراندن اوقات فراغت جوانان و دیگران، امنیت رفت‌وآمد کودکان، تشویق تفریح و گردش، جذب توریسم و... محقق می‌شود.

برای ارتقای سطح کیفیت پیاده‌راه‌ها لازم است از نظر سه سطح ساختاری، فرایندی و کیفیتی مورد توجه قرار گیرد. از نظر ساختاری، توجه به ابعاد مناسب بخش‌های اصلی پیاده‌راه‌ها که شامل منطقه آزاد، که منطقه تردد افراد است، منطقه خدمات که محل قرارگیری مبلمان شهری (نیمکت، چراغ، سطل زباله) و منطقه انتقال که مفصل ارتباطی و دسترسی افراد داخل پیاده‌رو به ساختمان‌هاست توجه شود. درک رابطه درست بین این عناصر، نکته اساسی در طراحی پیاده‌راه‌هایی با اندازه مناسب و پویاست.



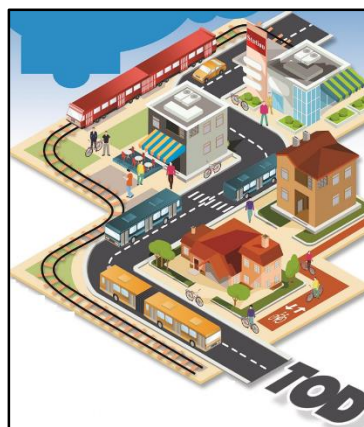
از دیگر موارد مهم این سطح می‌توان به کیفیت مناسب سطوح جنس کف پیاده‌راه‌ها از مصالح استوار، محکم، با ثبات و مقاوم در برابر لغزش. توجه به چگونگی ساخت و کیفیت اجرای آن اشاره کرد. همچنین به زهکشی کارآمد، دسترسی همگانی، ارتباطات ایمن، فضاهای جذاب، امنیت دائمی در شبانه روز، وجود علائم شفاف اشاره کرد.

مورد بعدی، بررسی سطوح غیرساختاری است که در مرحله‌ی اول به سطح فرایندی می‌پردازیم نور، زمان، آب و هوا جزء عوامل غیرساختاری هستند که بر کیفیت پیاده‌راه‌ها اثرگذار هستند. این موارد در ترکیب با کالبد پیاده‌راه می‌تواند عاملی برای آمد و شد به این فضا و یا عامل تهدیدی باشد وجود جزئیات‌های فضایی در مقایسه شهری عاملی است که باعث حس کوتاه شدن زمان می‌شود و یا عدم وجود جذابیت‌ها باعث طولانی‌تر شدن مسیر می‌شود. مسیر پیاده‌ی مطلوب مسیری است که هر پنج حس اصلی را درگیر کند در خصوص مطلوب کردن فضا لازم است به

ویژگی‌های جسمانی زنان و مردان توجه شود و برای هر دو گروه هم زمان مورد نظر واقع شوند. با توجه به آن جزئیات فضایی بهتری را برای افراد در نظر گرفته شود.

سطح سوم بررسی سطح پایش است که ساده‌ترین و ارزان‌ترین راه پایش راه مشاهده است. مد دیگر آن دوربین‌ها هستند که می‌توان از طرق آن مانیتورینگ روی تعاملات شهری انجام داد. نقشه‌برداری رفتاری که از طریق دیالکتیکی که بین رفتار و عمل صورت می‌گیرد بررسی می‌شود بطور مثال اگر کسی که در حال راه رفتن موبایلش زنگ می‌خورد کجا را برای ایستادن انتخاب می‌کند؟ کنار درخت یا کنار ستون و یا در ورودی یک پارک. پایش این اطلاعات ما را به این نکته می‌رساند که چه فضاهایی برای مردم امن‌تر تلقی می‌شود. از روش‌های پایش حرکتی از طریق ردگیری حرکتی است که به کمک جی‌پی‌اس به دست می‌آید و در اختیار طراحان برای طراحی مورد استفاده قرار می‌گیرد. شبیه‌سازی از دیگر مواردی هستند که به کمک ما در طراحی پیاده‌راه‌ها می‌آید این شبیه‌سازی‌ها می‌توانند محیطی باشند و یا در شبیه‌سازی تعاملات رفتاری کمک کنند.

در این بررسی پنج سوال به افراد کمک می‌کنند چه تعداد؟ تعداد افرادی که در یک منطقه می‌ایستند و یا حرکت می‌کنند می‌تواند به ایجاد فضاهای مکث و یا حرکت کمک کند. چه کسانی؟ سن و جنس افراد گذرکننده می‌تواند به شناخت امنیت و سایر عوامل شناخت کمک کند. کجا؟ چه جاهایی برای حرکت مناسب است و چه جاهایی برای قرارگیری مبلمان شهری مناسب هستند. چه فعالیتی را انجام می‌دهند؟ چه مدت؟ همه مواردی هستند که به طراح برای انتخاب و تصمیم‌گیری فضا کمک می‌کند.



وجود مجسمه، هنرمندان خیابانی و یا مواردی از این دست می‌تواند تعاملات اجتماعی بین افراد را فرام سازد که البته جای چنین مواردی در میان خیابان نیست بلکه در پیاده‌راه‌هاست کیفیت مسیر با سرعت آن ارتباط معکوس دارد یعنی هرچه حرکت سریع‌تر کیفیت مصالح کمتر است البته موارد دیگری نظیر زمان در سرعت حرکت افراد پیاده تأثیرگذار هستند بطور مثال در اول صبح افراد بیشتر با سرعت بیشتری در حال حرکت هستن تا به محل‌های کار و یا تحصیل خود برسند. همچنین در ساعات پایانی روز برای رسید به متروها و... سرعت در روزهای بارانی و یا آفتابی نیز متفاوت است. حتی ویژگی‌های فیزیولوژی افراد نظیر چاقی یا لاغری نیز در این سرعت متفاوت است.

در رویکردهای جدید مدیریت شهری امروزه TOD بسیار مطرح است که در این راستا می‌توان به وارد زیر اشاره کرد:

- ۱- پیاده‌محوری، توسعه محلات شهری بر مبنای رفت و آمد پیاد
- ۲- دوچرخه‌سواری، اولویت‌بخشی به شبکه حمل‌ونقل غیرموتوری
- ۳- ایجاد ارتباط و نفوذپذیری، ایجاد شبکه‌ای متراکم از معابر و راه‌ها
- ۴- حمل‌ونقل همگانی انبوه، طرح‌های توسعه در نزدیکی شبکه حمل‌ونقل همگانی با کیفیت و ظرفیت بالا
- ۵- اختلاط کاربری‌ها، طراحی براساس تخصیص کاربری مختلط
- ۶- افزایش تراکم، بهینه‌سازی و هماهنگی تراکم کاربری و فعالیت و ظرفیت شبکه حمل‌ونقل همگانی
- ۷- توسعه شهری فشرده
- ۸- تغییر رویکرد از طراحی خودرو محور به طراحی مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی رویکرد جدید مدیریت شهری

شهرهای هوشمند دیگر متعلق به آینده نیستند. یک شهر هوشمند از سنسورهای اینترنت اشیا در اجزای درون شهر استفاده می‌کند که بر هر لایه‌ای از یک شهر، از پایین سطح خیابان‌ها تا هوایی که شهروندان نفس می‌کشند را تحت تأثیر قرار می‌دهد. داده‌های مربوط به تمام بخش‌ها مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و الگوها از داده‌های جمع‌آوری شده حاصل می‌شوند. احیای فرهنگ پیاده‌مداری با تأمین زیرساخت و تلفیق با تکنولوژی روز راهکار کلیدی در زیست‌پذیری شهرها و پاسخی هوشمندانه به چالش‌های قرن بیست و یکم.

سخنران دوم: دکتر ساغر منصوری



پس از مطرح شدن موضوع نشست که با عنوان پیادراه واژه‌ای در قفس است سفری داشتیم به یکی از شهرهای ترکیه که در آن پروژه‌ای با عنوان احیای پیاده‌راه در بافت تاریخی مطرح شده است. لذا این همسویی را غنیمت شماردم تا در این نشست یافته‌هایم را از بازدید از این شهر و بافت تاریخی با حاضرین در میان بگذارم.

شهری که ارائه می‌شود قاضیان تپ ترکیه در ۹۷ کیلومتری شهر حلب و در جنوب شرقی کشور ترکیه واقع شده است. این شهر دارای بافت متراکم است و در طبقات پایینی آن کارکردهای تجاری روایت می‌شود. هسته و بافت قدیمی شهر در مرکز شهر و در

پیرامون قلعه قدیمی قرار دارد. جمعیت شهر حدود ۵/۱ میلیون نفر می‌باشد و شهر پناهنده ۵۵۰ هزار پناهجوی سوری بوده است. از قطب‌های مهم اقتصادی ترکیه به‌شمار می‌رود. اغلب اهالی این شهر ترک زبان و حنفی‌مذهب هستند و اقلیتی کرد زبان و عرب‌زبان هم دارد. این شهر در زمان جنگ جهانی دوم یک سوم جمعیت خود را از دست می‌دهد و بعد از آن عنوان قاضیان تپ یا شهر جنگ زنده را به خود می‌گیرد.

این شهر در حال حاضر ششمین شهر توریستی ترکیه است و جاذبه‌ها توریستی زیادی را دارد. این شهر بخش توریستی خود را در سمت غذاها گسترش داده است و کل ناحیه‌ی تاریخی خود را با هزینه‌ای برابر با ۲ میلیون دلار احیا و بازآفرینی کرده‌اند. که این مبلغ برابر با ۲۲ میلیارد تومان است و با مبلغی ناچیز ضمن بازسازی اساسی شهر می‌تواند به خوبی خود را به دنیا معرفی کنند. در این محدوده‌ی تاریخی پیاده‌راه بلندی را تعریف کرده‌اند که در کنار این پیاده‌راه تمام موضوعات تاریخی‌شان را به موزه‌های رایگان برای عموم مردم تبدیل کرده‌اند، که در طی قدم‌زدن و بازدید از این مجموعه می‌شود از این بناها دیدن کرد. در این راه می‌توان حمام‌ها غذا خانه‌های سنتی و در کل معماری شهر که تلفیقی از معماری دوره بیزنس و اسلامی است به چشم می‌خورد. در این مکان امکان دیدن پرسپکتیوهای متعدد و درک فضایی شهر در سکانس‌های مختلف را یکی پس از دیگری بوجود می‌آید. (درک کل به جزء) که چنین درکی تنها در هنگام پیاده‌روی امکان‌پذیر است و در ماشین این امکان حس کردن سکانس‌های فضایی وجود ندارد. به از آن فرصت مقایسه خود با فضا و بقیه انسان‌ها را با فضا به فرد می‌دهد.

فرصت مشاهده جزئیات که به درک و کنجکاوی می‌انجامد دیده می‌شود. در پیاده‌روی بررسی از طریق حواس پنجگانه اتفاق می‌افتد و در پی آن تطبیق با آموخته‌های شخصی که از کودکی در حافظه‌ی ما ثبت شده است منجر به درک محیط می‌شود. به این طریق درک کردن فضا با موفقیت اتفاق می‌افتد و در این روند از طریق ادراک حواس بیشتری تحریک می‌شوند. در واقع آموزش فرهنگ یک قوم یا شهر از طریق پیاده‌روی امکان‌پذیر می‌شود و در این راه امکان ارائه سبیل‌های فرهنگی و تاریخی، افتخارات قومی و نمایش تمدن مردمی برای بیگانگان و ارائه سبک زندگی رایج جامعه امکان‌پذیر می‌شود. همچنین در این راه خاطره ذهنی از شکل شهر ایجاد می‌شود و در آن حضور انسان به‌عنوان یکی از عوامل شکل دهنده و معنا بخش فضا کاملاً حس می‌شود و می‌تواند کیفیت زندگی فردی و اجتماعی را بطور کامل درک کرد.



مسیر آزادی در قلب شهر بوستون یک جاده پیاده ۴ کیلومتری است این مسیر ۱۶ نقطه ارزشمند تاریخی را در شهر به هم وصل می‌کند. این نقاط در درجه اول مکان‌هایی هستند که به دلیل نقشی که در نهضت استقلال آمریکا داشته‌اند، اهمیت دارند. ولی بسیاری از تحولات قرن بیستم نیز در این مسیر وجود دارد پروژه در اصل به سال ۱۹۵۱ در نتیجه فشاری که مردم با رهبری یک روزنامه‌نگار به نام ویلیام شوفیلد از روزنامه بوستون هرالد تربییون وارد آوردند شروع شد. شوفیلد با نوشتن سرمقالاتی ناشناخته بودن نقش بوستون را در تاریخ ایالات متحده آمریکا مورد نقد قرار داده و ساختن مسیر را تبلیغ کرد. وی حمایت جان هینز شهردار بوستون را جلب کرد. ساختن این مسیر، قدرت ایده‌های ساده و عملی را در رشد و توسعه طرح‌های متنوعی از عرصه عمومی آشکار کرد. مسیر یک موفقیت عمده به شمار می‌رود. هر سال بیش از ۴ میلیون نفر از آن عبور می‌کنند. به محض اینکه محلی در امتداد مسیر شکل می‌گیرد، گردشگران بیشتری به آن جلب می‌شود. پیش‌بینی شده که ۴۰۰ میلیون دلار به بوجه ۹ میلیارد دلاری صنعت جهانگردی بوستون در هر سال کمک کند. قدم زدن در این مسیر برای آمریکایی‌های وطن‌پرست و همچنین بسیاری از جهانگردان بین‌المللی، یک تجربه عاطفی است. پروژه، آگاهی شهروندان بوستون از تاریخ شهرشان و به ویژه حفاظت تاریخی از ساختمان‌های مهم را بالا برده است. وجود این مسیر بطور غیرمستقیم موجب ارتقای کیفیت کلی شهر شده است.



محور پیاده تربیت در قلب شهر تبریز و درون بافت تاریخی آن قرار دارد و هسته مرکزی شهر را از خیابان امام خمینی (خیابان اصلی شهر) به بازار تبریز پیوند می‌دهد. مهم‌ترین مراکز پیرامون این محور میدان ساعت (که عمارت قدیمی شهرداری تبریز در آن واقع است) و بازار تبریز می‌باشد. تا پیش از پیاده‌سازی، نماهای قدیمی و معماری خاصی که بدنه‌های این خیابان را تشکیل می‌دهند، رو به فرسودگی داشت و بار ترافیکی سنگینی نیز در این منطقه پر ازدحام به چشم می‌خورد. برای حل مشکل ترافیک این خیابان و نیز نجات، بازسازی و پردازش معماری سنتی و نماهای آن، ضرورت حذف این محور از شبکه ترافیکی منطقه و اختصاص آن به عابران پیاده احساس می‌شد محور پیاده تربیت با باغچه و آب‌نماهایی که در طول مسیر طراحی شده است، از تنوع خاصی برخوردار است و هر باغچه که بصورت مارپیچ طراحی شده‌اند.

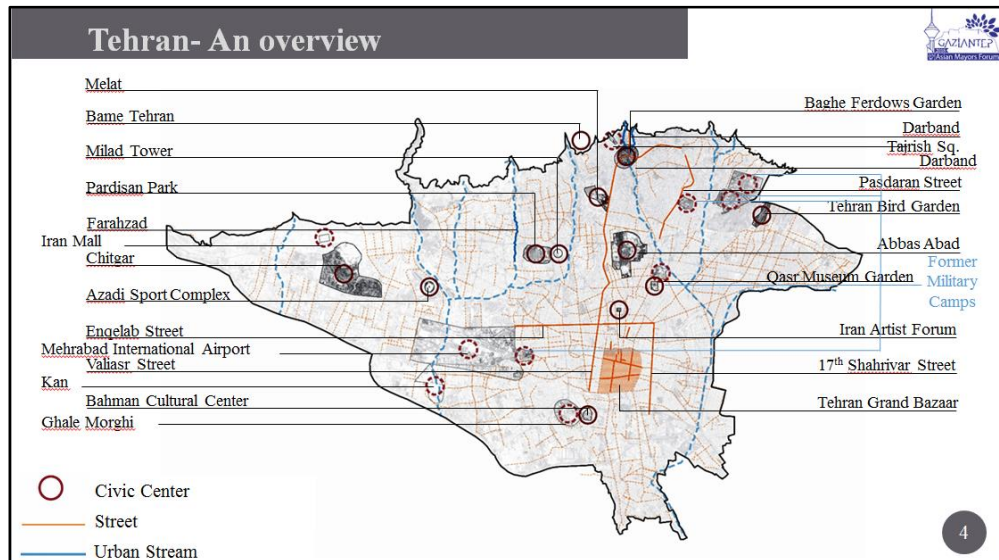
اگرچه فضای سبز مارپیچ در این معبر تنوعی را در منظر عابر پیاده ایجاد کرده است اما به عقیده برخی از کارشناسان مسائل شهری، این نوع طراحی آرامش حرکت عابر پیاده را برهم می‌زند و به دلیل زاویه کم و دایره‌هایی که شعاع نسبتاً کمی دارند، حرکت سریع و روان ورودهای اضطراری را نیز دچار اختلال می‌کند.

کوچه مروی در بافت مرکزی و تاریخی شهر تهران حداقل دو خیابان ناصرخسرو و پامنار قرار دارد طول ۳۵۰ متر از حدود ۳ سال قبل و پس از آراستگی بدنه‌ها، بهسازی کف، اصلاح و ایجاد خدمات شهری مناسب، بازگرداندن نمای دیرین، احیای دوباره بازار سنتی و مرمت بناهای تاریخی از جمله مسجد و مدرسه مروی بطور کامل بر روی حرکت سواره بسته شد در عین حال که امکان دسترسی ماشین‌های خدماتی در هنگام اضطرار در آن پیش‌بینی گردید. در حال حاضر و پس از بازگشایی این پیاده‌راه، ارزش اقتصادی مغازه‌ها و املاک همجوار به شدت افزایش یافته و از این رو، مغازه-داران از این امر بسیار استقبال نموده و در نگهداری و زیباسازی آن به شدت می‌کوشند.



پیاده راه مسیر میراث در احمدآباد هندوستان که شهر در سال ۱۴۱۱ توسط احمدشاه ایجاد شده و از نظر ساختمان‌ها و مکان‌های تاریخی بسیار غنی است شهر بر روی محور اصلی گردشگری هند قرار ندارد و بسیاری از کسانی که از آن دیدن می‌کنند، یا علاقمند به دیدن اشرام ماهاتما گاندی هستند و یا به معماری لوکوربوزیه و لویی‌کان که شهر به خاطر آن شهرت پیدا کرده علاقه دارند. هدف اصلی از توسعه مسیر میراث تنها یادمان‌های عمده شهر (که اکثراً اسلامی‌اند) نیست بلکه کوی‌ها هم هست. کوی (پل‌ها) محلات دروازه‌دار، بن‌بست‌دار، خودکفا و به هم فشرده از گروه‌های طبقاتی (و شغلی) است. این مسیر یکی از برجسته‌ترین ساختمان‌های مدرن یعنی فروشگاه کالیکو را هم در خود دارد. (این بنا که در سال ۱۹۶۲ ساخته شد، ساختمانی است کم ارتفاع و گنبدی شکل که توسط گواتام و گیراساراب‌های که با فرانک لوید رایت در تالیسن کار کرده‌اند، طراحی شده است). علاوه بر این، پل فرناندز به‌عنوان یک پل هوایی (که زندگی خیابانی شهر را می‌توان از آن مشاهده کرد) نیز در اینجا قرار دارد در امتداد راه چیزی در واقع طراحی نشده است. آنچه طراحی شده تنها ایده مسیر بود نه یک عنصر کالبدی. معرفی و انتشار طرح مسیر موجب افزایش تعداد جهانگرد به منطقه شده و بنیاد را ترغیب کرده که حدود ۳۰۰۰۰ بنای با ارزش قابل حفاظت را فهرست‌برداری کند.

اگر شهری نتواند پویای در مسیرهای حرکت را به وجود آورد و هویت‌های مختلف شهری هر منطقه را به آن بشناسد هیچگاه نمی‌تواند از پویای و تحرک شهرهای زنده برخوردار شود تهران به عنوان یکی از کلان شهرهای بزرگ در ایران با عدم مدیریت شهری درست در حال حاضر از نداشتن پیاده‌راه‌های مختلف با هویت‌های گوناگون رنج می‌برد این پیاده‌راه‌ها می‌توانند در مناطق ۱۱ و ۱۲ که هسته و مرکز اصلی تهران هستند و قابلیت‌های زیادی برای ارائه تاریخ و فرهنگ تاریخی شهر تهران مناسب باشند، یا در مناطق ۶ و ۷ که امکان وجود پیاده‌راه‌هایی با هویت فرهنگی وجود و یا در مناطق جدیدتر و مدرن‌تر مثل منطقه ۳ نیز پیاده‌راهی با هویت منطقه وجود ندارد. که لازم است که به چنین فضایی در مدیریت شهری توجه شود همچنین همانطور که سخنران قبلی خانم دکتر اسلامی فرمودند با تعریف شدن پروژه‌ای با عنوان TOD در شهر توجه به پیاده‌راه‌ها از اهمیت خاصی برخوردار شده است. که نیاز به پرداخت اساس دارد. در حال حاضر شبکه بهم پیوسته‌ی شهری نداریم و یا شبکه‌ی هویت‌مندی نداریم که می‌تواند با هویت‌های مختلف در نقاط مختلف تعریف شود و لازم نیست کل مساحت شهر تهران را درگیر کند. بدین‌منظور لازم است شهرداری‌های هر منطقه بدانند که پتانسیل‌های توسعه در چه سمتی درحال اتفاق است و منطقه به چه سمتی می‌رود، بر این اساس نیاز به برنامه‌ریزی و اقدام محتوایی است. نیازمند برنامه‌های واقعی چند زمانه هستیم که در آن شکل‌گیری تدریجی را مشخص می‌کند. برای تحقق این برنامه‌ها مشارکت سه عضو مردم خصوصی و دولتی بسیار مهم است که از نیازهای اساسی محسوب می‌شود.



برای جمع‌بندی در انتها مواردی نظیر عدم برنامه‌ریزی شبکه پیاده‌راه‌های متصل و ایجاد ارتباط پتانسیل‌های پیاده شهری و ایجاد دسترسی به نقاط مهم شهری. عدم پشتیبانی شبکه حمل‌ونقل عمومی شهری از دسترسی‌های پیاده و مشکلات خود شبکه حمل‌ونقل شهری. بی‌توجهی به پتانسیل‌های فرهنگی و تاریخی و ایجاد محرک‌های توسعه پیاده‌راه‌ها. عدم وجود برنامه‌ریزی مناسب حضور و گردش توریسم در حوزه‌های شهری. ایجاد خیابان‌های و همسایگی‌های سرزنده و متنوع مورد توجه است.

سخنران سوم: دکتر محبوبه خلوق



در حال حاضر با نگاه دولتی و امنیتی به تمام دغدغه‌های موجود و تنها توانستیم آرمان شهری را در سخنرانی‌هایمان داشته باشیم و مدینه‌ی فاضله‌ای را برای خود تصور کنیم ولی در عمل به این موارد توجه نمی‌کنیم و رفرنس‌های بومی با توجه به شرایط موجود ندارند و تنها می‌توانیم از منابع خاص که در کشورهای خارجی مرتبط با موضوع‌های خودشان تهیه شده است استفاده کنیم.

یکی دیگر از اشتباهات موجود در این زمینه همانطور که خانم‌های دکتر در سخنرانی‌های خود گفتند برای انجام یکی پروژه به سه ضلع مردم دولت و بخش خصوصی نیازمندیم که در ایران بخش خصوصی هنوز ناشناخته باقیمانده است و ضلع

مردم هم اصلاً مورد توجه نیست و در واقع تنها ضلعی که کار می‌کند ضلع دولت است وقتی مجری پیمان کار و طراح و... همه جزئی از یک بدنه هستند مشخص است که برای

منفعت بخش‌های دیگر اهمیت قائل نمی‌شوند و یا اصلاً به غیر عمد دیده نمی‌شود به شخص به عنوان یک معلول که به عنوان نماینده ایران عضو سازمان ملل و همچنین یکی از اعضای هیئت زنان معلول هستم کارهایی که در کشورهای دیگر انجام می‌شود را به‌طور دقیق مشاهده کرده‌ام در ایران پس از انجام گرفتن مناسب‌سازی پیاده‌راه بازار علائم شد که این پیاده‌راه می‌تواند برای همه‌ی افراد در همه‌ی اقشار جامعه مورد استفاده قرار گیرد اما به شخصه پس از بازدید نتوانستم از آن استفاده کنم پس از علائم این موضوع گفته شد که با جمع‌آوری نقاط ضعف به بهبود مشکلات آن خواهیم پرداخت و این سوال برای من ایجاد شد که چرا نباید یک کار رو از اول درست انجام بدهیم و با صرف هزینه و فقط دوباره کاری و سه باره کاری انجام دهیم تا شاید به یک نتیجه درست برسیم. آیا در انجام این چند مرتبه کاری‌های سودی برای کسی نهفته است؟! پس از انقلاب صنعتی که تمام کشورهای دنیا به نوعی از آن بهره‌مند شده‌اند کشورهای توسعه یافته اغلب پیش از ایجاد یک پدیده‌ی جدید ابتدا

فرهنگ استفاده از آن را به جامعه معرفی می‌کنند. به‌طور مثال در وین با توجه به اینکه شهر کوچکی هم هست تمام موارد مرتبط با کنوانسیون معلولین رعایت شده است در آن و به راحتی می‌توان از آن برای همه‌ی اقشار استفاد نمود.



اما آمریکا با بیان اینکه یکی از سخت‌ترین قوانین را برای مناسب‌سازی معلولین دارد به کنوانسیون نپیوسته است. طبق بازدیدهایی که از شهر نیویورک در طی یک سخنرانی داشتم متوجه شدم که نگاه به پیاده‌راه‌های این شهر یک نگاه کاملاً تجاری است و اصلاً به معلولینی مثل من توجه نشده است در نتیجه یکی از سخت‌ترین سفرها را در این کشور داشتم.

در پی بازدیدهای مختلف از شهر استانبول که البته فاصله پنج یا شش ساله بین سفر و اول و دوم وجود داشت در سفر اول استفاده از این شهر برای معلولین در شرایط مناسبی نبود و لی کاملاً متوجه شدم که تمامی اقشار آن برای جذب توریست اعزامشان را جزم کردند که شهر را مناسب کنند که در سفر بعدی به جد شگفت زده شده بودم که در این شهر از کوچک‌ترین قسمت‌ها تا بناهای تاریخی همه برای استفاده معلولین مناسب‌سازی شده است. در حالی که ما در تهران در ساختمان شهرداری ساختمانی که در آن جلسات مناسب سازی پیاده راه‌های تهران برگزار می‌شود یک سرویس بهداشتی مناسب معلولین وجود ندارد و در ابتدای امر حتی وارد شدن به این ساختمان هم اصلاً کار چندان آسانی نبود تا بعد از اینکه جک در کنار پلکان با فشارهای ما نصب شد. در طی سفری که برای مسابقات معلولین در شهر سئول بود، خانم رئیس جمهور چندین بار از ما بخاطر مناسب نبودن شهرشان برای معلولین عذرخواهی کرد و این تصور را در ما به وجود آورد که با چه مشکلاتی در این شهر مواجه خواهیم شد. اما واقعیت آن بود که ما معلولین در آن شهر با هیچ مشکلی مواجه نشدیم. این نشان می‌دهد که شهری مثل تهران در واقع خود شهر مشکل ندارد بلکه مدیران شهری هستند که باعث می‌شوند شهر با مشکلات زیادی مواجه شود و یا مشکلات آن بر طرف نشود. کشورهای توسعه یافته کشورهایی هستند که تفکرشون توسعه یافته است و بحث حقوق شهروندی رو با تمام گوشت و پوست و خنوشون باور دارند.

در انتها باید اشاره کرد که برای پیشرفت یک جامعه باید مطالبه‌گر باشیم و تمام خواسته‌هایمان را مطالبه کنیم تا به درخواست‌هایمان جواب داده شود و در ادامه مهم است که اگر مشکلی دیده شد حتماً به طراح سازنده و مسئول گوش زد کنیم که آقا یا خانم مهندس خراب کردی راه این نیست. و در این راه خساست نداشته باشیم همچنین اگر پژوهشی انجام می‌شود با خساست فقط برای خودمان نگه نداریم لازم است که به منفعت عام توجه شود و در انتها از اندیشکده‌ی هرمپی که انسان‌های دغدغه‌مند را کنار هم جمع کرده است تشکر می‌کنم این اندیشکده جزء معدود اندیشکده‌هایی است که این چنین به بررسی مسائل تخصیص می‌پردازد.