دانش‌آموخته شهرسازی دانشگاه تهران؛

محصول شهرسازی در ایران؛ شهرهای معیوب، ناقص و نامطمئن

سپهرغرب، گروه شهر – طاهره ترابی‌مهوش: دانش‌آموخته شهرسازی از دانشگاه تهران گفت: امروزه به‌دلیل آنکه شهرهای ما را شهرسازان نمی‌سازند، به‌عنوان محصول شهرسازی کالای معیوب، ناقص و نامطمئن هستند.

با وقوع زلزله در گوشه‌ای از کشور، تا مدت‌ها بحث درباره مقاوم‌سازی ساختمان‌ها و ایمنی در برابر زلزله داغ می‌شود، کارشناسان و مسئولان جلساتی تشکیل می‌دهند و راهکارهایی ارائه می‌شود. همه به‌خاطر می‌آورند که نقاطی از شهرها ایمن نیستند و حتی در خانه‌هایمان نیز هیچگونه آمادگی برای مواجهه با شرایط بحرانی نداریم.

متأسفانه با اینکه ایران منطقه‌ای زلزله‌خیز است و شهرهای آن بر روی گسل‌های بسیاری قرار گرفته‌اند، اما هنوز هم اقدامات کافی برای ایمن‌سازی صورت نگرفته است.

به دیگر سخن با همه تغییرات مثبت ناشی از تحولات و رشد علم و فناوری، زیست شهری همچنان در محاق آسیب قرار دارد و به‌دلیل غفلت از عوامل ناشی از تأمین امنیت ذهنی شهروندان، سیاست‌گذاری‌های صورت‌گرفته از قبیل مقاوم‌سازی در مقابل حوادث طبیعی و مقابله با امور مشابه در نظام برنامه‌ریزی و شهرسازی همچنان با مشکل روبه‌رو است که گزارش سازمان‌های معتبر جهانی در خصوص تبعات بلایای طبیعی همچون زلزله در جای جای ایران خود گواهی بر این واقعیت است، از طرفی با رشد سریع جمعیت شهرنشین و در نتیجه گسترش بی‌رویه شهرها، آن‌ها به مراکز ناهمگن جمعیتی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی تبدیل شده‌اند که ضرورت سیاست‌گذاری با محوریت پیشگیری به‌منظور تأمین (امنیت شهری) را بیش از پیش عیان ساخته است.

بر این اساس با توجه به اهمیت موضوع برآن شدیم تا در خصوص ساز و کار ایمنی شهر در برابر زلزله با دانش‌آموخته شهرسازی دانشگاه تهران گفت‌وگویی ترتیب دهیم که در ادامه می‌خوانید:

اسماعیل صالحی با بیان اینکه گرچه ما نمی‌توانیم زمان وقوع زلزله را مشخص کرده و تخمین بزنیم اما طبق داده‌های زمین‌شناسی مکان آن قابل پیش‌بینی است، گفت: متأسفانه آنچه در این بین مسئله‌ساز است اینکه اغلب این موضوع در شهرسازی جدی گرفته نمی‌شود.

وی افزود: از آنجا که دوره بازگشت زلزله می‌تواند طولانی‌مدت باشد و حتی در یک منطقه و شهر تا چند نسل این اتفاق نیفتد (۱۸۰ تا ۲۰۰) پس توجه به مقوله زمین‌شناسی و مباحث مرتبط با آن در عرصه شهرسازی و توسعه شهرها، مورد بی‌توجهی قرار می‌گیرد این در حالی است که مکان زلزله قابل پیش‌بینی است، به گونه‌ای که هرجا گسلی وجود داشته باشد نباید روی آن شهرسازی انجام شود و یا اینکه اگر شد، می‌بایست از یکسری الزامات شهرسازی تبعیت کند.

این دانش‌آموخته شهرسازی با اشاره به اینکه متأسفانه اغلب این الزامات در بیشتر شهرها نادیده گرفته می‌شود، تشریح کرد: وقتی روی گسل‌های فعال زلزله بلندمرتبه‌سازی صورت می‌گیرد و حتی حریم این گسل‌ها نیز رعایت نمی‌شود، یک مکانسیم طبیعی، با عدم مدیریت و کار اصولی، به بلایای طبیعی بدل می‌شود این در حالی است که به‌واقع این اتفاق بلا نیست.

صالحی با اشاره به اینکه درواقع بلا آن تصمیمی است که افراد برای رسیدن به منافع خود و یا عدم آگاهی می‌گیرند، افزود: درواقع یک مکانیزم طبیعی و شناخته زمین در پی نادیده انگاشتن آن در حوزه شهرسازی، به بلا بدل می‌شود.

وی با تأکید بر اینکه شهرسازی درست و منطقی از یکسری اصول تبعیت می‌کند، ابراز کرد: اگر این اصول در مکان‌یابی کاربری‌ها، همجواری آن‌ها و همچنین طراحی شبکه‌های ارتباطی مورد توجه قرار گیرد بخش اعظمی از تبعات ناگوار زلزله را می‌توان مدیریت کرد.

این دانش‌آموخته شهرسازی با بیان اینکه متأسفانه ما در تمامی بخش‌های عنوان‌شده در ارتباط با اصول شهرسازی با مشکل مواجهیم، تشریح کرد: به‌کارگیری اصول برنامه‌ریزی کاربری اراضی شهری (مکان‌یابی مناسب کاربری‌ها با توجه به وجود گسل‌ها و مناطق پرخطر، همجواری و تناسب کاربری‌ها با یکدیگر و غیره) می‌تواند ضریب آسیب‌پذیری سکونتگاه‌های انسانی را در مقابل زلزله کاهش دهد.

صالحی با اشاره به اینکه طبق اصول شهرسازی، افزایش مقدار شاخص‌هایی نظیر تراکم ساختمانی، تعداد طبقات و فاصله از فضاهای عمومی موجب افزایش میزان آسیب‌پذیری پهنه‌های کاربری می شود، اظهار کرد: در مقابل، افزایش مقدار شاخص‌هایی نظیر فاصله از گسل، سازگاری پهنه‌های کاربری با یکدیگر و با زمین واقع‌شده در آن موجب کاهش میزان آسیب‌پذیری می‌شود.

وی با بیان اینکه یکی از مهم‌ترین عناصر مؤثر در آسیب‌پذیری، به‌صورت کنشی و واکنشی، قلمرو شبکه دسترسی در شهرها است، تشریح کرد: آنچه مسلم است دسترسی مناسب به معبر و مراکزی مانند فضاهای باز، مراکز امداد و نجات و ایستگاه‌های آتش‌نشانی، نقش مؤثری در کاهش تلفات و آسیب‌پذیری در هنگام وقوع زلزله احتمالی و پس از آن دارد.

وی با بیان اینکه چنانچه بتوان طبق اصول متعارف شهرسازی، شبکه دسترسی را به‌طور مطلوب سامان داد، از میزان آسیب‌پذیری احتمالی تا حد زیادی کاسته می‌شود، تشریح کرد: برای رسیدن به این خواسته، انجام عملیات ارزیابی محیطی عامل پایه است و در این راستا می‌توان از شیوه‌های مختلفی استفاده کرد.

این دانش‌آموخته شهرسازی با اشاره به اینکه اصولاً ما در ایران شهرسازی صحیحی نداشته‌ایم ابراز کرد: آنچه بیشتر باعث تأسف است اینکه این روند اشتباه همچنان ادامه دارد.

صالحی با تأکید بر اینکه بنده به‌عنوان کسی که در این زمینه مطالعه داشته و دیدن مسائل ریز و درشتی که هر روز اتفاق می‌افتد، چشم‌انداز مناسبی را برای شهرسازی در ایران ترسیم نمی‌کنم، گفت: آنچه امروز بیشتر جای اصول و قواعد شهرسازی را گرفته، مسئله بورس‌بازی زمین و مسائل اقتصادی است.

وی با تأکید بر اینکه امروز شهرها را شهرسازان نمی‌سازند، خاطرنشان کرد: درواقع این امر بیشتر توسط بساز و بفروش‌ها و با همکاری شهرداری در تصمیم‌سازی‌ها بر سر انتفاع بخش اندکی از جامعه انجام می‌شود.

وی با بیان اینکه علیرغم وجود قوانین و مقررات مناسب در حوزه شهرسازی، متأسفانه بنا به دلایل مختلف در اجرا با مشکل مواجهیم گفت: ازجمله این دلایل می‌توان به مسائل اقتصادی و تنگناها در همه بخش‌های مرتبط با ایمن‌سازی شهر در برابر زلزله اشاره کرد، درواقع این امر چندوجهی است.

این استاد دانشگاه با بیان اینکه ناایمن بودن شهرها در برابر این اتفاقات و مکانیزم‌های طبیعی یک معادله چندبعدی است، خاطرنشان کرد: مسائل فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، فنی و مؤثر در شهرسازی باعث می‌شود تا شهرها که محصول شهرسازی هستند مناسب نباشد. متأسفانه امروزه محصول شهرسازی ما کالای معیوب، ناقص و نامطمئن است.

مع‌الوصف با توجه به آنچه گفته شد، زلزله ارتباط تنگاتنگی با موضوع مسکن و صنعت ساخت و ساز دارد. این دو گزاره به طرز عجیبی به هم مربوط و درهم تنیده‌اند. از طرفی اساساً ترس از زلزله به‌دلیل آوارهایی است که به‌جا می‌ماند و یا به تعبیر بهتر به‌دلیل تصاویر دهشتناکی است که شکل می‌گیرد و دلهره‌هایی که باقی می‌ماند. از این منظر طبق تجربه‌های نامیمون، شهرهای ایران با شرایط خوف‌انگیزی روبه‌رو هستند که برای نمونه می‌توان به زلزله کرمانشاه، بم و خوی اشاره کرد که در بیشتر موارد آنچه در حوزه شهرسازی آن‌ها به‌عنوان شهر یعنی محصول این علم قابل مشاهده است در مواجهه با اتفاقات واکنش‌ها طبیعی همچون زلزله به معنای واقعی معیوب و ناقص و ناایمن بوده و از تاب‌آوری لازم برخوردار نبودند؛ بنابراین انتظار می‌رود این موضوع به‌صورت جدی از سوی مدیران مرتبط مورد توجه قرار گیرد زیرا این خطر هر لحظه به‌عنوان یک فاجعه بالقوه قابلیت بالفعل شدن را دارد.

یک کارشناس شهرسازی مطرح کرد:

تحقق شهر انسان‌مدار با کاهش سلطه خودروها بر فضاهای شهری

سپهرغرب، گروه شهر: یک کارشناس شهرسازی گفت: یکی از چالش‌های اساسی شهرنشینی عصر حاضر که شهرهای کشور ما را نیز تحت تأثیر قرار داده، سلطه خودروها بر شهرها است، در حالی که فضاهای شهری باید پیاده‌مدار و شهروندگرا باشد.

زهرا مهدوی اظهار کرد: یکی از چالش‌های اساسی شهرنشینی عصر حاضر، سلطه خودروها بر فضاهای شهری است، فضاهایی که زمانی بستر حیات جمعی شهروندان بود و با نفوذ خودرو تا حدود زیادی نقش سازنده خود را در ارتقای کیفیت زندگی شهروندان از دست داد.

وی افزود: یکی از مهم‌ترین سیاست‌هایی که طی سال‌های اخیر جهت تقلیل این سلطه مورد توجه قرار گرفته، پیاده‌مدار کردن خیابان‌های شهری است، از آنجا که مدیریت شهری با محدودیت‌های مالی، فنی و عمرانی روبه‌رو است، اولویت‌بندی پیاده‌مدارسازی خیابان‌های شهر حائز اهمیت است.

این کارشناس شهرسازی خاطرنشان کرد: اولویت ایجاد محورهای پیاده‌مدار در شهرها تحت تأثیر سه مؤلفه زیربنایی چیدمان فضا، دسترسی به اختلاط کاربری‌های فراغتی و دسترسی به اختلاط کاربری‌های مرتبط با نیازهای روزمره یا کاری قرار دارد.

مهدوی تصریح کرد: مسیرهای عابر پیاده به‌عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از سیستم حمل‌ونقل شهری و ارتباط‌دهنده مبدا و مقصد با سواره‌رو است، با توجه به مشکلاتی که وسایل نقلیه موتوری درون‌شهری به وجود آورده‌اند، توجه جدی به پیاده‌مداری می‌تواند با کاهش مصرف سوخت، کاهش آلودگی هوا، کاهش معضلات ترافیکی و هزینه خانوارها همراه باشد.

وی ادامه داد: هدف افزایش قابلیت پیاده‌مداری مسیرهای عابر پیاده در خیابان‌های شهرها است و گسترش پیاده‌مداری سبب افزایش سلامت جسمی و روحی شهروندان و خلق فضاهای شهری با کیفیت مناسب خواهد شد.

این کارشناس شهرسازی گفت: امروزه بیشتر فضاهای عمومی شهرها و خیابان‌ها به دلیل افزایش بی‌رویه وسایل نقلیه و وابستگی الگوی زندگی شهری به آن‌ها به شدت تحت سلطه خودرو درآمده است، شکل‌گیری و توسعه بیشتر فضاهای شهری، خیابان‌ها و حتی کوچه‌ها در شهرهای جدید ایران بر مبنای مقیاس سواره و مسائل مربوط به ترافیک است.

مهدوی تصریح کرد: محورهای کم‌عرضی که در حاشیه محورهای سواره‌رو در خیابان‌های شهری به‌عنوان پیاده‌رو وجود دارد، گویا پس‌مانده‌هایی از فضای اصلی سواره‌رو است که تنها برای ترددهای ضروری شهروند پیاده باقی مانده است، در حالی که فضاهای شهری پیاده‌مدار و شهروندگرا باید ویژگی‌هایی از جمله اجتماع‌پذیری، امنیت اجتماعی و روانی، خوانایی، دسترسی راحت، پویایی و سرزندگی، حس تعلق و خاطره‌انگیزی مکان، احیای هویت‌های تاریخی و اجتماعی، مسیرهای پیاده و دوچرخه، کیفیت منظر شهر، کیفیت عناصر طبیعی و مبلمان شهری را با خود به همراه داشته باشد.

وی گفت: این ویژگی‌های پیاده‌مدار تأثیر بسیار زیادی بر شکل‌گیری کمی و کیفی انواع تعاملات اجتماعی و ارتقای کیفیت زندگی شهروندی دارد.

نقش پارکلت‌ها و مبلمان خیابانی در احیای فضاهای عمومی

سپهرغرب، گروه شهر: امروزه بسیاری از مدیران شهرهای سراسر دنیا در تلاش هستند از طریق نصب مبلمان شهری و پارکلت‌ها به جبران کمبود فضاهای سبز در شهرها کمک کنند و از این طریق، چشم‌اندازهای کلی مناطق را نیز بهبود بخشند.

روند زندگی در شهرهای جهان به طور مدام در حال تغییر است که این امر، طراحی شهرها را به طور قابل توجهی تحت تأثیر قرار داده است. شهروندان از یک‌سو ماندن در منازل خود را به‌عنوان مکان‌هایی امن به حضور در فضاهای بیرونی ترجیح می‌دهند و از سوی دیگر همواره نیازمند برقراری ارتباط با هم‌نوعان خود در بیرون از منازل هستند تا از این طریق، نیازهای عاطفی خود را برطرف کنند. در این راستا، معماری شهرهای سراسر جهان با گذر زمان متحمل تغییرات بی‌شماری شده و اغلب با نیازهای روزمره شهرنشینان سازگار شده است. به‌نظر می‌رسد که در این میان، مبلمان و پارکلت‌ها بیشترین نقش را در تغییر فضاهای عمومی و چشم‌اندازهای شهری ایفا کرده، ضمن این‌که روابط میان شهروندان را نیز تحت تأثیر قرار داده است.

در واقع بسیاری از معماران سراسر دنیا با هدف افزایش گرایش مردم به حضور در فضاهای عمومی، به توسعه مبلمان و پارکلت‌های شهری پرداخته و از این طریق توانسته‌اند در رونق اقتصادی شهری نیز سهیم شوند، ضمن اینکه بهبود کیفیت زندگی شهروندان از مهم‌ترین پیامدهای ناشی از نصب مبلمان و پارکلت‌ها در بسیاری از شهرهای جهان بوده است.

■ زندگی بین فضاهای داخلی و بیرونی

طی چند دهه گذشته، توسعه باغ‌های اجتماعی و باشگاه‌هایی با فضاهای باز به یک گرایش بسیار محبوب در میان معماران سراسر دنیا تبدیل شده است که احداث چنین سازه‌هایی به ایجاد نوعی سازگاری میان فضاهای داخلی منازل شهروندان و محیط‌های بیرون از آن‌ها منجر شده است. گزارش‌ها حاکی از آن است که همواره بر گرایش طراحان به ایجاد فضاهای بیرونی پرشور افزوده می‌شود، به‌طوری که این افراد بسیار بیشتر از گذشته در تلاش هستند آشپزخانه‌های سیار و سایر سازه‌های مشابهی را توسعه دهند تا مردم را به گرد هم آمدن در بیرون از منزل دعوت کنند. یکی از جالب‌ترین اقداماتی که تاکنون در این زمینه در جهان اتفاق افتاده، استفاده چندمنظوره از میزهای تنیس شهری توسط ساکنان بارسلونای اسپانیا بوده است؛ به این صورت که این تجهیزات ورزشی باکیفیت، هنگام صبح به‌عنوان میزهایی برای سرو صبحانه افراد هنگام تفریح و در بیرون از منزل مورد استفاده قرار گرفته است، حال آن‌که دوستداران ورزش هنگام عصر به انجام رقابت‌های تنیس روی آن‌ها مشغول شده‌اند.

■ پارکلت‌ها و خیابان‌ها، مکان‌هایی اجتماعی برای حضور گسترده مردم به‌شمار می‌رود

بشر از زمان پیدایش خود تاکنون موجودی اجتماعی بوده است که همواره کوشیده است در داخل یا بیرون از منزل به برقراری ارتباط با هم‌نوعان خود بپردازد. البته توسعه شهری به دنبال افزایش جمعیت، وجود فضاهای سبز را در بسیاری از شهرهای متراکم جهان به حداقل رسانده است، با این حال آگاهی روزافزون مردم از مزایای چنین مکان‌هایی، مدیران را به نوآوری‌هایی نظیر نصب پارکلت‌ها و مبلمان خیابانی سوق داده است. در واقع، مدیران در بسیاری از شهرهای جهان تلاش کرده‌اند از کمترین فضاهای موجود شهری برای نصب نیمکت‌هایی بهره بگیرند که به گرد هم آمدن شهروندان کمک می‌کند و این در حالی است که پیدایش پارکلت‌ها تا حد زیادی نبود دسترسی مردم به فضاهای سبز را جبران کرده و شور شهروندی را برای مناطق به ارمغان آورده است.

برنامه‌ریزان در بسیاری از شهرهای جهان به نصب پارکلت‌ها یا مبلمانی با قابلیت جابه‌جایی پرداخته‌اند تا از این طریق، نیازهای مردمی با کمترین دسترسی به فضاهای سبز و عمومی را برطرف کنند. این فضاهای کوچک با طراحی‌های متفاوت و با کاربردهای مختلف مانند زمین‌های بازی، فضاهای سبز، پارکینگ‌های دوچرخه و مکان‌هایی برای گرد هم آمدن مردم، بخش‌هایی از خیابان‌های شهری را از آن خود کرده و از این طریق به تغییر چشم‌اندازهای شهری نیز منجر شده است. تجربه نشان داده است که در شهرهای پرجمعیت جهان با بیشترین دسترسی مردم به پارکلت‌ها و فضاهای عمومی، شور شهروندی در سطح بالایی قرار دارد، ضمن این‌که حضور بیشتر افراد در چنین فضاهایی به افزایش بازدید آن‌ها از فروشگاه‌های شهری منجر شده است که این امر به سهم خود، رونق اقتصادی را برای شهرهای میزبان به ارمغان آورده است.

■ نقش مبلمان شهری در ایجاد چشم‌اندازهای هنری برای شهرها

اگرچه مبلمان و پارکلت‌های شهری به هر نحوی که طراحی شود، افراد بسیاری را به حضور در خود دعوت می‌کند، با این حال چنین فضاهایی زمانی که با ذوق هنری تلفیق شود، علاوه بر کاربری خود ایجاد چشم‌اندازهایی شگفت‌انگیز را در شهرها به‌دنبال خواهد داشت. در واقع، کاربرد رنگ‌های شاد و طرح‌های بی‌نظیر در ایجاد چنین سازه‌هایی، افراد بیشتری را به حضور در این مکان‌ها دعوت می‌کند که این امر می‌تواند کاهش عبور و مرور وسایل نقلیه در خیابان‌های میزبان را به‌دنبال داشته باشد و در نهایت، از معابر شهری، پیاده‌راه‌هایی محبوب به‌وجود بیاورد.

■ مبلمان شهری، سازه‌هایی برای احیای فضاهای عمومی

بدیهی است که توسعه شهرهای امروز رویدادی بی‌پایان است که بر اساس نیازهای دائماً در حال تغییر شهروندان، تحولات بسیاری را تجربه می‌کند. معماران همواره تلاش کرده‌اند سازه‌ها و فضاهایی عمومی را با بیشترین قابلیت بهبود کیفیت زندگی مردم به وجود بیاورند که به‌تازگی نصب مبلمان و پارکلت‌های شهری چالش آن‌ها را در خصوص کمبود فضا برای تحقق این اهداف تسهیل کرده است، ضمن این‌که به احیای فضاهای عمومی نیز منجر شده است.

گرایش روزافزون جهان به پیاده‌راه‌سازی خیابان‌ها

سپهرغرب، گروه شهر: شواهد حاکی از آن است که به‌دنبال افزایش گرایش مدیران سراسر دنیا به افزایش مالکیت شهروندان بر معابر عمومی از طریق تبدیل خیابان‌ها به پیاده‌راه‌ها، به‌زودی تحولی فراگیر در سراسر چشم‌اندازهای عمومی جهان به وقوع خواهد پیوست.

همه‌روزه بر آگاهی شهرنشینان و مدیران در مورد مزایای تردد سبز و کاهش حداکثری عبور و مرور به وسیله خودروهای موتوری افزوده می‌شود و همین امر، برنامه‌ریزان را به طراحی دوباره معابر شهری برای افزایش سازگاری آن‌ها با گرایش‌های جدید حمل‌ونقل سوق داده است. در واقع، مدیران در اغلب شهرهای جهان عزم خود را جزم کرده‌اند تا زیرساخت‌های شهری را به گونه‌ای تغییر دهند که زمینه را برای تشویق هرچه بیشتر مردم به اتخاذ تردد سبز سوق می‌دهد و به‌دنبال آن، نه‌تنها رفاه جسمی و روانی برای آن‌ها به ارمغان می‌آید، بلکه تردد سبز به کاهش انتشار گازهای آلاینده و تحقق اهداف پایداری شهری منجر می‌شود.

پنتبدرا در شمال اسپانیا، یکی از بهترین نمونه شهرهای جهان با بیشترین قابلیت پیاده‌روی به‌شمار می‌رود که طی چند دهه گذشته به‌عنوان الگویی برای سایر شهرهای جهان به‌منظور توسعه مسیرهای پیاده‌روی عمل کرده است. مدیران شهر در سال ۱۹۹۹ مرکز آن را به مساحت ۳۰۰ هزار متر مربع به طور کامل به پیاده‌راه تبدیل کردند و از این طریق منافع اقتصادی، اجتماعی و سلامت بی‌شماری را برای شهروندان به ارمغان آوردند. سال‌ها بعد، مدیران مادرید در اسپانیا به پیروی از طراحی جدید پنتبدرا، مدعی شدند که از الگوی مشابهی برای حذف تردد خودروهای شخصی در شهر بهره خواهند گرفت و معابر شهری را به مالکیت مردم در خواهند آورد.

هلسینکی در فنلاند نیز از دیگر شهرهای موفق جهان در زمینه توسعه معابر سبز به‌حساب می‌آید که برنامه‌ریزان آن از گسترده‌سازی تردد پاک تا سال ۲۰۲۵ خبر داده و مدعی شده‌اند تا تاریخ ذکر شده، عبور و مرور خودروهای خصوصی در بسیاری از مناطق شهر به‌طور کامل ممنوع خواهد شد.

بدیهی است که توسعه تردد سبز تنها به شهرهای اروپایی محدود نمی‌شود بلکه فرایندی فراگیر است که همه‌روزه بر طرفداران خود در سراسر جهان می‌افزاید. به عنوان مثال، بوگوتا در کلمبیا هر هفته روزهایی بدون خودرو را تجربه می‌کند که به بیش از یک میلیون نفر جمعیت امکان تنفس هوای پاک را در معابری با تردد کاملاً سبز می‌دهد. در واقع طی یک دهه گذشته، پایتخت کلمبیا به عنوان یکی از نمونه‌های بین‌المللی تردد سبز عمل کرده است که مردم آن بیشترین بهره را از عبور و مرور در خیابان‌های بدون خودرو برده‌اند و نسبت به سایر پایتخت‌های کشورهای همسایه خود، بالاترین کیفیت زندگی را تجربه کرده‌اند.

■ توسعه پیاده‌راه سازی معابر شهری

پیاده‌راه‌سازی معابر شهری یک رویکرد محلی است که به سرعت در سراسر جهان در حال گسترش است و پیامدهای مثبت بسیاری را برای شهرها و شهروندان نظیر کاهش انتشار گازهای آلاینده، تشویق مردم به انجام فعالیت‌های فیزیکی و به‌دنبال آن بهبود سلامت جسمی و روانی، ایجاد شهرهای پایدار و توسعه چشم‌اندازهای سبز را به دنبال داشته است.

در شهری همچون پنتبدرا به‌عنوان یکی از مناطق بدون خودروی جهان، وقوع سوانح خیابانی از زمان ممنوعیت عبور و مرور از طریق وسایل نقلیه شخصی به حداقل رسیده است، ضمن این‌که رفتار اجتماعی بهبود قابل‌توجهی را تجربه کرده است. علاوه بر این، پایداری شهری به‌طور چشمگیری افزایش یافته است، چراکه انتشار گاز دی‌اکسید کربن از زمان پیاده‌راه‌سازی معابر به میزان بیش از ۷۰ درصد کاهش یافته است.

بدیهی است از آن‌جا که انتشار گازهای گلخانه‌ای یکی از مهم‌ترین مشکلات شهری به‌شمار می‌رود که به وقوع بحران‌های آلودگی هوا و تغییرات اقلیمی منجر شده است، مدیران می‌توانند از طریق پیاده‌راه‌سازی معابر اثرات آن را در شهرها به حداقل برسانند زیرا بخش اعظمی از این گازها ناشی از تردد وسایل نقلیه موتوری در معابر شهری است.

جالب است بدانید که پیاده‌راه‌سازی معابر شهری می‌تواند مزایایی فراتر از کاهش انتشار گازهای آلاینده را برای شهرها و شهروندان به ارمغان بیاورد که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به رونق اقتصادی اشاره کرد. مطالعاتی که توسط گروهی از محققان اهل بریتانیا در مورد ترویج تردد سبز در لندن انجام شد حاکی از افزایش رونق ۴۰ درصدی در اقتصاد شهری بود و جالب اینکه، بهبود وضعیت اقتصادی نیویورک به‌دنبال توسعه مسیرهای پیاده‌روی و کاهش فضاهای تجاری بدون استفاده تا ۴۹ درصد نیز افزایش یافت. از سوی دیگر، گزارش‌ها حاکی از آن است که تبدیل خیابان‌های مکزیکوسیتی به پیاده‌راه‌ها، افزایش ۳۰ درصدی فعالیت در مراکز تجاری و کاهش ۹۶ درصدی وقوع جرم را به‌دنبال داشت.

■ نگاهی اجمالی به تردد در جهان

گزارش‌ها حاکی از آن است که از زمان توسعه خودروهای خصوصی در دهه ۱۹۵۰، زیرساخت‌های شهری به منظور سازگاری هرچه بیشتر با وسایل نقلیه، تغییرات بی‌شماری را تجربه کرد که به دنبال آن، مالکیت شهرها از آن خودروها و نه مردم شد. حاکمیت وسایل نقلیه بر معابر شهری همچنان ادامه یافت تا این‌که دولت هلند در سال ۱۹۷۳ و به‌دنبال وقوع بحران انرژی اوپک (سازمان کشورهای صادرکننده نفت) دستور ممنوعیت عبور و مرور تمام خودروها را در روزهای یکشنبه و به مدت سه ماه صادر کرد، پس از آن، مدیران بوگوتا در سال ۱۹۷۴ به اعمال اقدام مشابهی در شهر پرداختند. اگرچه بسیاری از شهروندان از این استراتژی‌ها استقبال می‌کردند، با این حال به نظر می‌رسید که در هر دو منطقه ذکر شده، راحتی تردد از طریق وسایل نقلیه، گرایش بخش اعظم شهرنشینان را همچنان به عبور و مرور از طریق خودروها سوق می‌داد.

افزایش سریع مالکیت خودروها توسط مردم و کاهش گرایش آن‌ها به عبور و مرور از طریق وسایل نقلیه عمومی در نیمه دوم قرن بیستم، به بحران‌های آلودگی هوا و تغییرات اقلیمی منجر شد و تداوم خود را حفظ کرد تا این‌که یک بار دیگر، به‌ویژه پس از شیوع بیماری کووید –۱۹، مدیران بر ترویج تردد سبز به عنوان یکی از کارآمدترین روش‌های مبارزه با آلودگی هوا و تغییرات اقلیمی تأکید کرده‌اند که به دنبال آن، توسعه پیاده‌راه‌ها به گرایشی جهانی تبدیل شده است.

شواهد نشان می‌دهد که همه‌روزه بر تعداد افرادی افزوده می‌شود که به تردد سبز از طریق پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری، استفاده از اسکوترها و وسایل نقلیه روی می‌آورند و همین امر زیرساخت‌های شهری را نیز متحول کرده است زیرا مدیران کوشیده‌اند هرچه بیشتر تردد سبز را برای مردم تسهیل و خوشایند کنند تا مزایای آن را برای شهروندان و شهرها به ارمغان بیاورند.