

## آیا تهران می‌تواند به پیاده‌راه‌های مناسب مجهز شود؟

گاهی تهدیدهای یک امر شهری می‌تواند به فرصت‌یابی تبدیل گردد. این امر در مورد ترافیک فزاینده تهران صادق است، که در بسیاری مواقع حرکت پیاده راه، از سواره سریع‌تر و راحت‌تر می‌کند. لیکن "تهران" در واقع نه تنها فرصت پیاده‌روی راه، برای شهروندان ممکن نمی‌سازد، بلکه در بسیاری از موارد، در این راه مانع ایجاد می‌نماید.

در حالی که با یک طرح ساماندهی نه‌چندان پردامنه و طولانی (بلکه اغلب بسیار ساده) و با بهره‌وری از امکانات و فرصت‌ها و رفع نقایص، به سادگی می‌توان تهران را برای پیاده‌روی آماده نمود. این امر می‌تواند به کاهش مصرف اتومبیل منجر شده و به ترافیک سواره نیز کمک شایانی بنماید. برای مثال، به دنبال چند نمونه کوچک و راه‌حلهایی ساده برای مناسب‌سازی آنها ارائه می‌گردد. با امید اینکه این حرکت آغاز شود، و تهران را صاحب پیاده‌راه‌های مناسب نماید.

### چند مثال برای نمایش سادگی تسهیل پیاده‌روی در تهران

مثال ۱: حرکت پیاده از خیابان ملاصدرا تا برزیل غربی (در سمت غرب)،



یک پیاده‌رو غیرمسطح و مناسب حرکت تا خیابان سرو پشت سازمان آب را به سادگی ممکن می‌سازد. (عکس شماره ۱)



در این نقطه، پیاده‌رو با دیوار سازمان آب مواجه می‌شود و چون در سمت چپ نرده بلندی نیز کشیده شده است، اتصال به ادامه پیاده‌رو که حدوداً ۱/۵ متر پایین‌تر است ناممکن می‌شود. (عکس شماره ۳)



به‌ناچار اگر کسی قصد ادامه مسیر را داشته باشد باید برگردد و ابتدا و از پیاده‌رو باریک کنار بزرگراه حرکت نماید (عکس شماره ۲)،



در حالی که تعبیه یک پله به سادگی این مشکل را

حل می‌کند. (عکس‌های شماره ۴ و ۵)



در ادامه با یک پیاده‌رو کم عرض مواجه هستیم که:

۱- به سادگی با عقب رفتن دیوار نرده‌ای سازمان

آب (که از ساختمان با فاصله ساخته شده

است) می‌تواند عریض شود. (عکس شماره ۶)





۲- اگر این ساختمان عمومی حاضر نباشد به نفع پیاده روی مناسب در شهر عقب نشینی نماید، شهروند پیاده رو، ناچار است از همین پیاده رو کم عرض عبور نماید، که به دو علت ناممکن است؛

چون بخشی از آن به کاشت شمشاد اختصاص یافته و عرض کم باقی مانده نیز به علت همسطح نبودن پیاده رو با لبه بلندتر بتنی جوار شمشادها برای عبور حتی یک

نفر، جای کافی ندارد. (عکس شماره ۷)

در حالی که اولاً، با عقب نشینی دیوار نرده ای سازمان آب این پیاده رو می تواند عریض شود (عکس شماره ۸).



ثانیاً، با تغییر شمشاد به گیاهی کم عرض تر و یا درخت عرض پیاده رو می تواند مناسب شود و ثالثاً، حداقل با همسطح کردن پیاده رو و لبه بتنی عبور حداقل یک نفر ممکن شود (عکس شماره ۹) و این امر ساده انجام نمی شود، چون توجه به حرکت پیاده در فرهنگ شهرداری هنوز جایی ندارد.

## مثال ۲: حرکت از خیابان ولیعصر به خیابان شیراز جنوبی



از خیابان ولیعصر و شمال پل همت، یک پله شهروندان پیاده را به یک پارک زیبا هدایت می کند و این پارک تا خیابان دکتر عباسپور ادامه می یابد و پیاده روی لذت بخشی را ممکن می سازد (عکس شماره ۱۰).





پس از عبور از خیابان دکتر عباسپور با وجود یک فضای باز و درختکاری شده با عرض مناسب در ابتدا و سپس یک بخش وسیع درختکاری شده تا بزرگراه کردستان، هیچ امکان برای حرکت پیاده در بخش اول وجود ندارد (عکس شماره ۱۱)



و در بخش دوم هم امکان پیاده‌روی وجود دارد، ولی تمهیدات لازم که به سادگی قابل انجام است، صورت نگرفته است. (عکس شماره ۱۲)



در تقاطع با بزرگراه کردستان با وجود امکان واقعاً زیبا، ساده و بی‌هزینه برای عبور پیاده از حدفاصل زیر پل و دیوارسازی کنار بزرگراه، این فضا رها شده است (و گاهی مورد استفاده خلاف قرار می‌گیرد) در حالی که به سادگی می‌تواند به عبور پیاده بدل شود (عکس شماره ۱۳)، بعد از آنهم یک فضای درختکاری شده می‌تواند حرکت تا خیابان شیراز جنوبی را به سادگی ممکن سازد که در شرایط حاضر غیرقابل عبور است. با

ساماندهی این پیاده‌رو که یکی از سبزترین و زیباترین پیاده‌راه‌ها می‌تواند باشد، مراجعین بدون اتومبیل شخصی که از مسیر ولیعصر به میدان ونک و از آنجا از ملاصدرا تا اول شیراز را باید با اتومبیل طی کنند و بعد تا انتهای شیراز جنوبی پیاده بروند، می‌توانند زیر پل همت پیاده شوند و در کمتر از ده دقیقه (کمتر از زمانی که باید در اتومبیل باشند) با یک پیاده‌روی دلنشین به مقصد برسند و به کمتر شدن حجم ترافیک هم کمک نمایند.





### مثال ۳: حرکت از خیابان گاندی به یوسف‌آباد

شهروندی که بخواهد از خیابان خالداسلامبولی به بالای یوسف‌آباد، بالاتر از بزرگراه حکیم برود، باید با اتومبیل به دو راهی یوسف‌آباد رفته و از آنجا با وسیله دیگری خیابان یوسف‌آباد را رو به بالا برود.



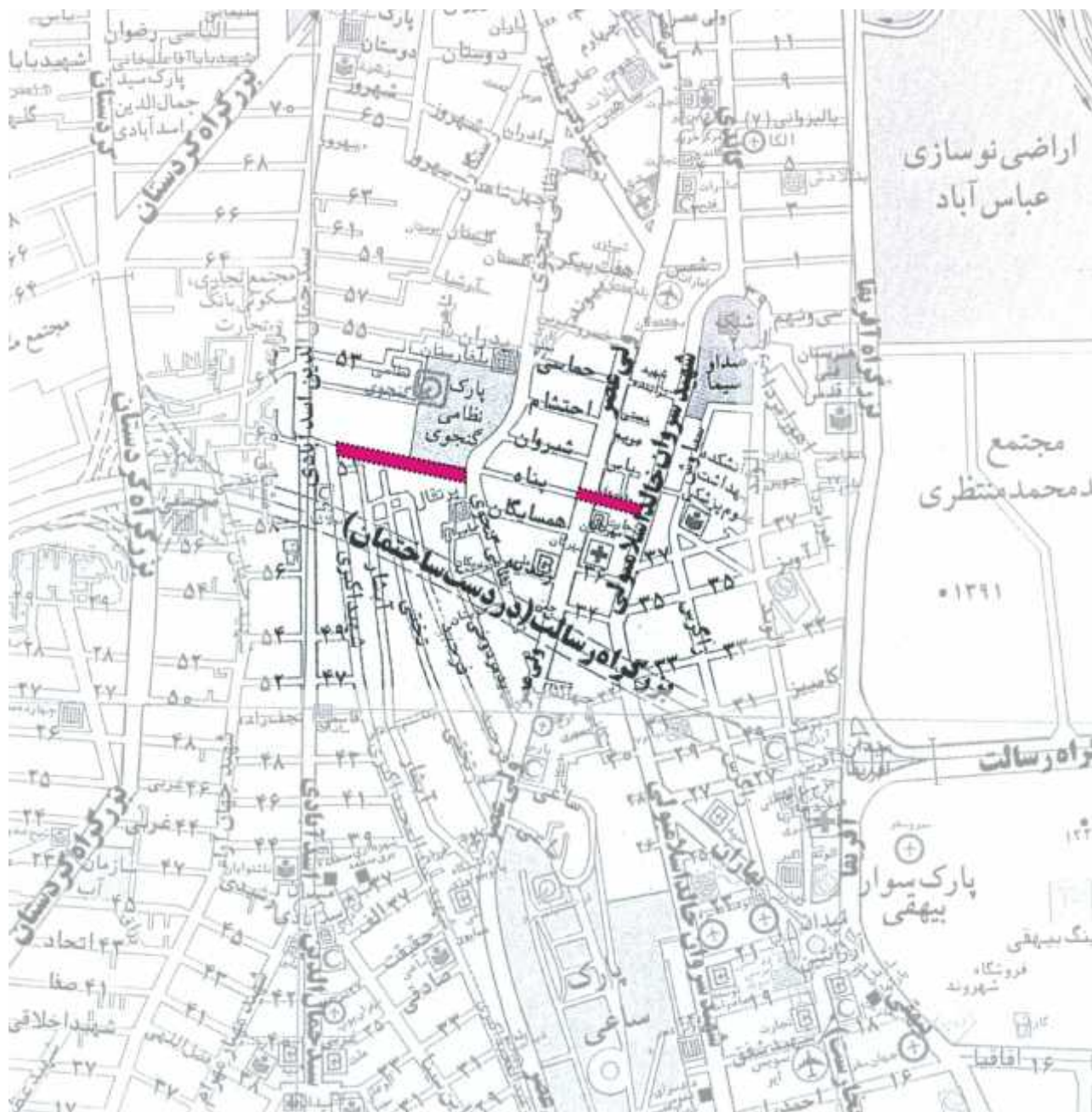
در حالی که مسیر پیاده حرکت بین این دو مکان در خط مستقیم کمتر از ۱۵ دقیقه است، که دو عامل، انجام آنرا بسیار مشکل می‌سازد. پایین بودن خیابان ولیعصر نسبت به دو معبر طرفین و دره بین خیابان نظامی گنجوی و یوسف‌آباد (عکس‌های ۱۴ و ۱۵).



در حالی که دو پل پیاده زیبا می‌تواند این سطوح همسطح را از روی خیابان ولیعصر و دره یاد شده روی پارک نظامی گنجوی بهم وصل نماید و یک پیاده‌روی کوتاه‌تر از زمان حرکت با اتومبیل را ممکن سازد. (نقشه پیوست است) (عکس‌های شماره ۱۶ و ۱۷)



مثال‌های یاد شده تقریباً در تمامی شهر مصداق دارند و بطور قطع ساماندهی مسیرهای پیاده و پیاده‌روی در شهر می‌تواند صورت پذیرد و شکل جدیدی از آمد و شد شهری را ممکن سازد و به شهروندان در صرفه‌جویی در وقت و فرار از ترافیک کمک کند و از فشار به بار ترافیک سواره نیز تا حدودی کاسته شود.



محل احداث پل پیاده (بدون پله) بین خیابان خالد اسلامبولی و پناه از روی  
 خیابان ولی عصر و بین نظامی گنجوی و یوسف آباد

