

نگاهی به اهمیت پیاده روی و پیاده‌روها  
و نسبت آن با امنیت و سلامت روان شهروندان

# بیایید تهران را به شهری مناسب برای راه رفتن تبدیل کنیم

«

خودروها (چه در حرکت و یا پارک شده) بخش اعظم فضای شهر را به خود اختصاص می دهند و به دلیل استفاده از بنزین، هوا و محیط زیست را آلوده و ترافیک ایجاد می کنند و متاسفانه راه رفتن در کلانشهر تهران با مشکلات و موانع بسیار زیادی همراه است



عکس‌ها: ایرنا

## ■ مشکل چیست؟

به نظر می رسد شهر تهران بر محوریت انسان و نیازهای او طراحی نشده و یا به این بعد توجه بسیار اندکی شده است. در طراحی شهری معمولاً تمرکز را بر خودروها و بر کم کردن ترافیک می گذارند و کمتر به نیاز اولیه و ابتدایی انسان یعنی راه رفتن توجه دارند در حالیکه راه رفتن طبیعی ترین رفتار بشر و کاری لذت بخش و برای سلامتی جسم و روان فرد مفید است. لذا نیاز به پیاده روی‌ها استاندارد و مسیرهای مخصوص که افراد با آرامش و امنیت، با کالسکه و ویلچر در آنها حرکت کنند وجود دارد. اغلب پیاده روی‌های تهران همانند خیابان های آن غیراستاندارد و گاهی فقط یک طرف خیابان پیاده رو دارد، لذا میزان مرگ و میر عابران پیاده در کلانشهر تهران بسیار بالاتر از استاندارد است. هرگز این تصور وجود نداشت که انسان نتواند در شهر خود راه برود. زندگی در کلانشهرها طبعاً چالش ها و استرس های زیادی دارد که سلامت روان افراد را به خطر می اندازد. انتظار این است که مسئولین شهرها در کنار مسائل مختلف شهری و چالش های آن به فکر سلامت روان شهروندان خود باشند. کودکانی که پیاده به مدرسه می روند، افراد مسن و کسانی که با استفاده از واکر، عصا، و ویلچر از خانه خارج می شوند، والدین و کسانی که کالسکه بچه یا وسیله ای را جابه جا می کنند. همه و همه در کنار عابران پیاده در فضای های شهری نیاز به توجه، مراقبت، حمایت، امکانات و تسهیلات دارند تا به راحتی و بدون خطر مسیر خود را طی کنند. متأسفانه شهر تهران برای عابران پیاده طراحی نشده و نه تنها حرکت با ویلچر و کالسکه تقریباً غیرممکن بلکه پیاده رفتن عادی هم در بسیاری از جاها بسی دشوار است.

خودروها (چه در حرکت و یا پارک شده) بخش اعظم فضای شهر را به خود اختصاص می دهند و به دلیل استفاده از بنزین، هوا و محیط زیست را آلوده و ترافیک ایجاد می کنند و متاسفانه راه رفتن در کلانشهر تهران با مشکلات و موانع بسیار زیادی همراه است.

پیاده روها در برخی محله ها وجود ندارند و یا در مالکیت خانه ها و املاک جلوی آن هستند. هر مالکی برای طراحی باغچه و کاشی های پیاده رو خود تصمیم می گیرد و در عین حال که پیاده روی خود را گاه بسیار زیبا طراحی، اجرا و از آن مراقبت می کند، ولی با اینکار پیاده رویی که متعلق به او نیست را اشغال و برای عبور و مرور مردم مانع و مشکل ایجاد می کند و عملاً پیاده رو به باغچه شخصی تبدیل می شود. درهای پارکینگ خانه ها نیز گاه سطح پیاده رویها را بالا و پایین برده و حرکت عابر پیاده را مشکل کرده است.

عابر پیاده اغلب مجبور است از پیاده رو به خیابان برود و دوباره به پیاده رو برگردد و در خطر قرار گیرد. در مورد خیابان ها، فاصله خطوط خودرو ها غالباً غیر استاندارد به نظر می رسد. انگار قصد این بوده که عرض خیابان را به چند قسمت مساوی تقسیم کنند. گاه فاصله خطوط کم و زیاد می شود به گونه ای که گاه دو اتومبیل به راحتی در کنار هم در حد فاصل دو خط می توانند حرکت کنند. در حالیکه در بسیاری از شهرهای دنیا اکنون تعداد مسیرهای اتومبیل رو را کم و فاصله خطوط را باریک کرده اند بطوریکه فقط یک خودرو به سختی از میان دو خط حرکت می کند. و بقیه عرض خیابان را به پیاده رویها اضافه کرده اند.

## ■ حفظ سلامت روان

یکی از وظایف دولت ها کنترل و مراقبت از سلامت روان و خوب زیستی مردم اعم از کودکان، نوجوانان، بزرگسالان و افراد مسن در هر کشوری است. طی سال های گذشته برخی از رهبران و سیاستمداران سرشناس دنیا و شهرداران کلانشهرها، به همان اندازه که به رشد اقتصادی و بالا بردن استاندارد های زندگی توجه داشته اند، به موضوع کیفیت زندگی و خوب زیستی و سلامت روان افراد جامعه و شهر خود نیز توجه و برای آن اهمیت ویژه ای قائل شده اند. امروزه خوب زیستی شاخصی است که بدان وسیله شرایط زیستی شهروندان نشان داده می شود و عملکرد دولت ها بر اساس آن نمایان می شود.



یکی از مهمترین شاخص های خوب زیستی و سلامت روان شهروندان وجود پیاده رو ها و امکان پیاده راه رفتن در هر شهری است. راه رفتن یکی از طبیعی ترین کارهای بشر و از جمله مهمترین، اساسی ترین و اصولی ترین روش جابجایی انسان ها است. راه رفتن برای سلامتی انسان مفید و کاری لذت بخش است، تقریباً همه می توانند راه بروند. راه رفتن به مراتب بهتر و سالم تر از استفاده از خودرو است. شهرها با وجود انسان ها معنا پیدا می کنند و نشاط انسان ها و شهرها به حضور عابران پیاده بستگی دارد. شهر زنده با تعداد و تراکم خودرو اندازه گیری نمی شود بلکه شهری را زنده می گویند که عابران پیاده در آن با آرامش و امنیت در رفت و آمد باشند. چنانچه طراحی شهرها بر اساس نیازهای عابر پیاده صورت گیرد، به ارتقای سلامت روان شهروندان کمک می شود. امروزه واژه «شهر مناسب برای راه رفتن» مورد توجه و استفاده فراوان است.

معمولاً دست اندرکاران امور شهری قبل از هر گونه برنامه ریزی ابتدا شهر و اهداف آن را تعریف می کنند. به جایی شهر گشته می شود که مجموعه ای از انسان ها نزدیک به هم در آنجا زندگی می کنند. شهر را باجمعیت آن شهر تعریف می کنند مثلاً تهران کلانشهری حدود ۱۲ میلیون نفری است. امروزه با توجه به اهمیت سلامت روان و خوب زیستی روانی انسان ها تعاریف جدیدی از شهر می شود. در گذشته معمولاً به اتومبیل ها بیش از عابران پیاده اهمیت می دادند و بر این اساس هدفشان افزایش و عریض تر کردن خیابان ها، اتوبان ها و چند طبقه کردن آن بود تا محیط مناسب تری برای وسایل حمل و نقل شهری فراهم کنند، ترافیک را کاهش داده و کاری کنند که افراد سریعتر به مقصد برسند.

آنها در عمل متوجه شدند خیابان ها و اتوبان های بیشتر، شرایط بهتری را ایجاد نمی کند و نه تنها مشکلات ترافیکی حل نمی شود بلکه مشکلات بیشتری مانند ترافیک بیشتر و آلودگی هوا گریبانگیر آن شهر می شود. در حالیکه امروزه یک شهر بر اساس مردم آن شهر تعریف می شود یعنی شهر مجموعه ای از انسان، زن و مرد، کوچک و بزرگ، جوان و پیر، سالم و ناتوان است که مهمترین و اساسی ترین نیاز آنها راه رفتن است و لذا یک شهر متوازن، سالم، امن و زنده و با نشاط شهری است که برای راه رفتن مناسب باشد.

شهرهایی که بر اساس نیازهای انسان ها طراحی شده با شهرهایی که به نیازهای انسان بی توجه است تفاوت های زیادی دارند. اولین و مهمترین اتفاقی که می افتد رفتارهای نامتعادل و نامتعارف جمعیتی است که هر بیننده ای را به شگفتی وا می دارد. به رفتار عابران و رانندگان شهرهای مختلف اروپایی، امریکایی، آسیایی و آفریقایی که نگاه کنیم متوجه می شویم که در برخی شهرها همه چیز تعریف شده و برنامه ریزی شده مرتب و منظم است و در برخی شهرها رفتار انسان ها ناشی از تصمیمات فی البداهه فردی است که در هر لحظه باید انتخاب کنند که چه کنند و چه تصمیمی برای عبور و مرور خود بگیرند که بالطبع منجر به هرج و مرج می شود.

معمولاً در شهری که فرضیه وجودی و طراحی آن شهر بدروستی صورت گرفته، قوانین و مقررات درست برای آن تنظیم نشده و آموزش کافی و مستمر وجود نداشته باشد و نظارت لازم برای اجرای دقیق آن نباشد، انگشت اتهام به سوی شهروندان دراز می شود



و مردم متهم به بی سوادی، عصبی بودن، هرج و مرج طلب، بی فرهنگ و غیر متمدن می شوند. از طرف دیگر اگر طراحی شهری درست صورت بگیرد و اصول لازم رعایت شود، آنوقت کسانی که تا دیروز در جادر زندگی می کردند و شتر سوار بودند و خودشان هم ابایی از گفتن این حقایق ندارند، به ناگهان رفتار متمدانه از خود نشان می دهند. بنابراین نکته مهم این است که باید طراحی عبور و مرور شهری با اولویت عبور و مرور برای عابر پیاده چنان دقیق باشد که مردم در هر حال تکلیف خود را بدانند و مجالی برای تصمیم گیری های آنی و فی البداهه نباشد.

## ■ پیشنهاد

بر این اساس است که مایلیم به جای متهم کردن مردم، نگاه خود را منوجه تصمیم سازان، طراحان، متخصصان ترافیک و مسئولین اداره شهرها کنیم و از آنها درخواست کنیم که برای رفع اتهام از مردم تهران و فرهنگ ایران و ایرانی و برای ارتقای سلامت روان شهروندان تهرانی، از متخصصان عالیترتبه ایرانی و خارجی و مشاوران درجه یک دنیا که به امور طراحی و نقشه کشی و اهداف امروز کلانشهرها آشنا باشند، دعوت کنند تا فضاهای شهری و مسیرهای عبور و مرور کلانشهر تهران را با محوریت عابر پیاده مجدداً طراحی کنند و مسیر عبور اتومبیل، دوچرخه و عابر پیاده را تعیین کنند و شهر را برای پیاده روی مردم سهل و آسان نمایند.

این کار باعث می شود تهران «شهر مناسب برای راه رفتن» شده و به تدریج دیگر شهرهای ایران نیز از این وضعیت اسفبار نجات یابند و مردم ما متمدن و حرکت آنها عادی و طبیعی به نظر برسد، کمتر توهین را بشنوند و تحقیر نشوند و متهم به عقب افتادگی و جهان سوم بودن نیز نشوند. در این صورت شاید مجبور شویم بر اساس اصول اولیه «شهر مناسب برای راه رفتن» پیاده روی‌های شهر تهران را عریض تر کنیم و به جز درختان ره آنچه در پیاده رویها کاشته شده است را برداریم، خیابان ها را دوباره به صورت استاندارد و با فاصله خطوط استاندارد خط کشی کنیم. اضافه های خیابان ها را ضمیمه پیاده رو ها کنیم خیابان های عریض را تبدیل به پیاده روی‌های عریض کنیم و شرایط را به گونه ای فراهم کنیم که وقتی شهروندان قرنطینه کرونا از خانه های خود خارج شدند، پیاده روی‌های عریض شهر بتدریج پذیرای آنها باشند و به آنها خوشامد بگویند.

برخی از این اصول را در تصاویر خیابان های خلوت پاریس، رم، لندن و توکیو در این روزهای کرونایی در فضای مجازی می بینیم: پیاده روی‌هایی که عریض شده و گاه عریض تر از خیابان ها هستند، پیاده روی‌هایی که به جز درختان هیچ نوع گل و گیاه و باغچه ای ندارند و بسیاری از علائم راهنمایی و رانندگی روی زمین کشیده شده است.

در پایان پیشنهاد می کنم سازمان غیر انتفاعی جمعیت دفاع از حقوق عابران پیاده و حفظ پیاده روی‌ها درست شود تا به شهرداری ها کمک کند این طبیعی ترین کار بشر یعنی راه رفتن در شهر تهران هموار و لذت بخش شود، ریسک پیاده رفتن کاهش یابد و پیاده روی‌ها هم دیگر خطرناک نباشند. مطمئناً کارهای زیادی در کلانشهر تهران و در این خصوص صورت گرفته که نمی توان آنها را انکار کرد و نادیده گرفت ولی تهران و شهر های دیگر ما نیاز به طراحی مجدد با نگاهی نو بر محور انسان پیاده دارد که به سلامت جسم و روان و خوب زیستی مردم کمک کند.