نقدنظر
شماره نهم
آبان ۱۴۰۵
۴

پیاده‌راه؛ از مسیر پیاده تا زندگی پیاده

محمود تیموری
دکتری معماری، عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد اراک، ایران

ایجاد و توسعهٔ پیاده‌راه‌ها از اوایل دههٔ نود شمسی در شهرهای ایران آغاز شده و پس از حدود ۱۵ سال امروزه کمتر شهر ایرانی را می‌توان یافت که در آن مسیرهای پیاده اجرا نشده باشد. فارغ از انگیزه‌ها و دلایل شکل‌گیری چنین پروژه‌هایی، تجربهٔ چند دههٔ اخیر نشان می‌دهد که پیاده‌راه‌ها، با وجود تنوع در روش اجرا و نتایج، در بسیاری از موارد با مسئله‌ای مشترک مواجه‌اند: فاصله گرفتن از معنای «زندگی پیاده» و تقلیل یافتن به «مسیر پیاده». از این‌رو، نقد این پروژه‌ها نه متوجه اصلِ ایدهٔ حضور عابر در شهر، بلکه ناظر بر شیوه‌ی فهم و تحقق آن است.

پیاده‌مداری یا پیاده‌راه‌سازی

به نظر می‌رسد انگیزهٔ اولیهٔ شکل‌گیری محورهای پیاده در توسعهٔ شهرهای جهان کاستن از عوارض غلبهٔ خودرو در شهر و پاسخی به آثار سوء اجتماعی، زیست‌محیطی و زیرساختی محوریت سواره بوده است. از این نظر توسعهٔ محورهای پیاده به یک برنامهٔ ترافیکی شباهت دارد که در آن مسیرهایی تعریف می‌شود که به جای خودرو عابر پیاده حرکت می‌کند، و کالبد خیابان نیز طبق مشخصات فیزیکی متناسب انسان به جای خود تغییر می‌یابد، کف‌سازی‌های متنوع جایگزین آسفالت می‌شوند، مبلمانِ و نورپردازی هم به آن اضافه می‌شود. همین اصرار بر نگاه ترافیکی به مسیرهای پیاده معمولاً یکی از دلایل ناکامی این طرح‌ها در ایران بوده است. در ذیل نگاه ترافیکی حرکت سواره و خودرو از مسیرها حذف می‌شود و فاصله‌های طولانی به پیمایش پیاده اختصاص می‌یابد. گاه پیش‌بینی‌های پارکینگ‌ها و مسیرهای سواره جایگزین نیز با مقیاس ذهنی و توانایی عابران تفاوت زیادی دارد در نتیجه جریان و حرکت زندگی در این محورها ناقص می‌شود و به تدریج پروژه مجبور به بازگشت به وضعیتی نزدیک حالت اولیه

DOI: 10.22034/jcr.1.1.4.2.9.4
Email: mteimoury@gmail.com
نشریه مکتب نقدنظر، ۲ (۹): ۷ - ۴ تاریخ دریافت: ۱۴۰۵/۰۶/۰۹ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۵/۰۶/۲۰ تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۸/۱۰

[Downloaded from jcr-sj.com on 2026-11-29]
[DOI: 10.22034/jcr.1.1.4.2.9.4]

می‌گـردد.
ایـن ناکامـی ریشـه در یـک خلـط مفهومـی دارد: «پیاده‌مـداری یـا اولویـت زندگـی پیـاده بـه عنـوان یـک فلسـفهٔ شـهری، بـا «پیاده‌روسـازی» بـه عنـوان یـک اقـدام کالبـدی، یکسـان انگاشـته می‌شـود. پیاده‌مـداری بـه معنـای اولویت‌بخشـیدن بـه انسـان در تمـام لایه‌هـای تصمیم‌گیـری شـهری اسـت، از مقیـاس خیابـان تـا مقیـاس محلـه و منطقـه. امـا آنچـه در عمـل رخ می‌دهـد، صرفـاً «طراحـی مجـددِ کالبـدیِ یـک مسـیرِ سـواره» بـا مصالـح و مبلمانـی انسان‌نماسـت. در ایـن فراینـد، عمـقِ مفهـوم «اولویـت انسـان» بـه سـطحِ «حـذف خـودرو» تقلیـل می‌یابـد، بی‌آنکـه پرسـش‌های بنیادین‌تـری طـرح شـود: ایـن مسـیر بـرایِ کـدام گروه‌هـای سـنی و اجتماعـی طراحـی شـده؟ چـه فعالیت‌هایـی را ممکـن می‌سـازد؟ چـه رابطـه‌ای بـا بافـت پیرامـون و شـبکه حمل‌ونقـل عمومـی برقـرار می‌کنـد؟ تـا زمانـی کـه «پیاده‌روسـازی» بـا «پیاده‌مـداری» اشـتباه گرفتـه شـود، خروجـی پروژه‌هـا نـه فضاهـای جمعـی زنـده، کـه معابـری خالـی از زندگـی خواهنـد بـود.
وقتـی پیـاده‌راه صرفـاً به‌مثابـه حـذف خـودرو از یـک محـور تعریـف شـود، طـراح از پرسـش از «زندگـی» در آن محـور معـاف می‌شـود. غافـل از اینکـه یـک خیابـانِ بـدون خـودرو، لزومـاً یـک فضـای شـهریِ زنـده نیسـت؛ می‌توانـد یـک بیابـانِ سنگ‌فرش‌شـده باشـد. آنچـه یـک مسـیر را بـه فضـای جمعـی تبدیـل می‌کنـد، نـه نبـودِ ماشـین، کـه حضـورِ انسـان‌ها بـا تنـوعِ رفتارهـا، سـنین و نیازهایشـان اسـت. و ایـن حضـور، نیازمنـد طراحـیِ هم‌زمـانِ دسترسـی، امنیـت، جذابیـت و تنـوعِ فعالیـت اسـت؛ چیـزی کـه در نـگاه صرفـاً ترافیکـی اساسـاً تعریـف نشـده اسـت.
عـلاوه بـر ایـن، نـگاه ترافیکـی صـرف، معمـولاً درک ناقصـی از مقیـاس انسـانی دارد و توانمندی انسـان‌ها در پیمایـش فاصله‌هـا را یکسـان و بیـش از محدودیت‌هـای واقعـی آن بـرآورد می‌کنـد. نـگاه درسـت آن اسـت کـه مسـیر پیـاده را بـه عنـوان یـک فضـای جمعـی و فراتـر از یـک مسـیر جابجایـی افراد بشناسـد. ایـن فضـای جمعـی به‌نوبـهٔ خـود نیازمنـد تأمیـن جریـان حرکتـی زنـده و پویاسـت کـه در مقیـاس فـرا انسـانی شـهرهای امـروز بـه معنـای حـذف کامـل خـودرو و حرکت سـواره نیسـت، بلکـه تأمین دسترسـی نقلیـهٔ عمومـی بـرای عابـران و امـکان ورود خدمـات اضطـراری و حمـل بـار ضروریسـت. حضـور متعـادل طیـف مناسـبی از وسـایل حمـل و نقـل عمومـی بـه تقویـت جریـان زندگـی و حضـور بیشـتر گروه‌هـای سـنی کـه توانمنـدی حرکتـی کمتـری دارنـد کمـک می‌نمایـد.

پیاده‌راه هدف یا وسیله

اگـر در نـگاه ترافیکـی مسـئلهٔ «چیسـتی» پروژه‌هـای پیـاده‌راه اسـت، مسـئلهٔ «چرایـی» آن‌هـا نیـز بـه همـان انـدازه بحرانی‌سـت: پیـاده‌راه هـدف اسـت یـا وسـیله؟ اولیـن گام در تعریـف پروژه‌هـای برنامـهٔ توسـعهٔ شـهری معمـولاً هدفگـذاری و تدویـن اهـداف کلـی آنسـت. ایـن هـدف و منظـور کلـی هرچـه باشـد بـه صـورت ناخـودآگاه بـر چگونگـی پیشـرفته آن تاثیـر جـدی و بنیـادی دارد. در بالاتریـن سـطح تصمیم‌گیـری مدیـران شـهر هنگامـی کـه جرقـه یـا ایـدهٔ یـک پـروژهٔ پیـاده‌راه زده می‌شـود چـه هـدف نهایـی بـر آن دیـده می‌شـود؟ آیـا هـدف نفـس ایجـاد محـور پیـاده بـه علـت ارزشـمندی حضـور انسـان بـه جـای ماشـین در فضـای شـهری اسـت؟ یـا منظـور در جنبه‌هـای دیگری از توسـعهٔ شـهر مثـل جذب گردشـگر، رونـق اقتصـادی نواحـی مجـاور، کاهـش آلودگـی هـوا و بهبـود محیـط زیسـت قـرار دارد؟ در صـورت اول خـود ایجـاد پیـاده‌رو هـدف و منظـور نهایـی اسـت چـرا کـه انسـان را بـه فضـای شـهر بـاز می‌گردانـد و عـوارض تـردد خودروهـا را کاهـش می‌دهـد در حالـت دوم پیـاده‌راه وسـیله‌ای بـرای توسـعهٔ

[Downloaded from jcr-sj.com on 2026-11-29]
[DOI: 10.22034/jcr.1.1.4.2.9.4]

جنبه‌های دیگری شهر است. اما به نظر می‌رسد هر دو حالت نشان از نگاه ناقصی به ماهیت شهر و حیات مدنی آن دارند و هدف نهایی اصیل و معتبر برای توسعهٔ پیاده معرفی نمی‌کنند. هر دو حالت پوششی برای توجیه تعریف پروژه هستند و در پس واژه‌های پرطمطراق و مد روز هدف‌گذاری نظام‌مندی وجود ندارد.

این خلأ هدف‌گذاری، ریشه در یک نگاه ابزاری به فضای شهری دارد. هم در نگاه «پیاده‌راه‌به‌عنوان‌هدف» و هم «پیاده‌راه‌به‌عنوان‌وسیله»، فضا به جای آنکه «خودِ هدف» باشد، به «ابزاری» برای دستیابی به چیزی بیرون از خود تبدیل می‌شود: نمایش توسعه، رونق اقتصادی، یا بهبود محیط زیست. در هر دو صورت، ارزش ذاتی «حضور انسان در فضا» و «کیفیت روابط اجتماعی ممکن در آن» نادیده گرفته می‌شود. هدف اصلی یک پروژه پیاده‌راه نمی‌تواند چیزی جز «افزایش فرصت‌های زیست جمعی با کیفیت» یا افزایش همبستگی اجتماعی باشد. رونق اقتصادی، کاهش آلودگی یا جذب گردشگر، همگی پیامدهای مطلوب یک پیاده‌راه موفق هستند، نه اهداف آن. اشتباه گرفتن پیامد با هدف، پروژه را از مسیر ارزیابی اصیل خارج می‌کند: وقتی پیاده‌راه را با معیار «تعداد گردشگر» می‌سنجیم، از سنجش «کیفیت تعاملات انسانی در آن» غافل می‌شویم. و این، آغاز انحراف از معنای حقیقی «فضای جمعی» است.

شاید بتوان ریشهٔ این بی‌هدف‌گی پنهان را در «پروژه‌محوری» نظام مدیریت شهری ایران جست. در این نظام، ارزش یک اقدام شهری به «قابلیت نمایش» آن گره خورده است: افتتاحیه‌ای باشکوه، تصاویری چشمگیر در رسانه‌ها، و آماری قابل ارائه از متراژ و هزینه. در چنین فضایی، هدف اصیل پروژه (کیفیت زیست جمعی) جای خود را به هدف نمایشی (قابلیت گزارش‌دهی و نمایش پیشرفت) می‌دهد. پیاده‌راه، از «فضایی برای زندگی» به «پروژه‌ای برای نمایش» تبدیل می‌شود. و نمایش، ذاتاً به عمق و تداوم نیاز ندارد؛ به سطح و لحظه نیاز دارد. از این روست که بسیاری از پیاده‌راه‌های ایران، پس از گذشت چند ماه از افتتاح، به تدریج از زندگی تهی می‌شوند: آن‌ها برای «دیده شدن» طراحی شده‌اند، نه برای «زیسته شدن». تا این منطق نمایشی تغییر نکند، هر هدف‌گذاری دیگری، پوششی بر این بنیان مسئله‌دار خواهد بود.

ادراک مردم یا ایدئولوژی مدیران

اما فراتر از نگاه ترافیکی و هدف‌گذاری مبهم، سومین و شاید عمیق‌ترین چالش، شکاف میان «ادراک زیستهٔ مردم» و «ایدئولوژی مدیریتی/مشاوران» است. تعریف جایگاه مردم و مشارکت آن‌ها در این طرح‌ها، همواره تعیین‌کننده‌ترین عامل بر کیفیت نهایی و پایداری مکان بوده است. ایفای نقش واقعی شهروندان، فرایندی جاری در تمام مراحل حیات پروژه است؛ از «تعریف مسئله» و «برنامه‌ریزی کلان» گرفته تا «طراحی کالبدی»، «انتخاب مصالح»، «چیدمان مبلمان»، «جزئیات اجرایی» و حتی نگهداری فضا. اگرچه شکل و شیوهٔ نقش‌آفرینی مردم در هر یک از این مراحل متفاوت است، اما نادیده گرفتن این مشارکت، عملاً به معنای حذف روح از کالبد فضاست. در مدل‌های رایج مدیریت شهری، نقش شهروندان اغلب به سطحی‌ترین لایهٔ ممکن، یعنی «نظرسنجی از سلایق زیبایی‌شناختی» تقلیل می‌یابد. در این نگاه، از مردم تنها دربارهٔ رنگ سنگ‌فرش، نوع مبلمان یا سبک نورپردازی پرسش می‌شود؛ گویی پیاده‌راه، نه یک بستر زنده برای زیست روزمره، که یک قطعه دکوراسیون شهری است که باید «شیک» به نظر برسد.

[Downloaded from jcr-sj.com on 2026-11-29]
[DOI: 10.22034/jcr.1.1.4.2.9.4]

امّا پیش‌شرط و زمینه‌ساز مشارکت مردم برای دستیابی به یک فضای شهری مطلوب که زیبا و روزآمد باشد و در عین حال با هویت و واجد حسّ تعلق به مکان، توجه به ادراک مردم از معانی مکان است. مفاهیمی همچون «زیبایی»، «تعلق به مکان» و «هویت»، ماهیتی دوگانه دارند؛ یک پایهٔ آن‌ها در ادراکاتِ ذهنی، انگیزه‌ها، نیازهای مردم و فراتر از آن در تاریخ و فرهنگِ جمعی شهروندان استوار است و پایهٔ دیگر آن‌ها در واقعیت‌های عینی و کالبدی. اگر هدف، بازگرداندنِ حیات به عرصهٔ عمومی است، باید از «زیبایی‌شناسیِ کالبدی» عبور کرد و به «پدیدارشناسیِ منظر شهر» رسید. منظر شهری زنده، نه آن چیزی است که در طرح‌های سه‌بعدیِ ایده‌آل‌گرایانه ترسیم می‌شود، بلکه محصولِ درکِ عمیق از «زمان‌مندی» و «تنوعِ رفتار» مردم در فضا است. گذار از «زیبایی‌شناسی کالبدی» به «کشف منظر شهر» نیازمند دگرگونی در فرایند تهیه طرح است. پدیدارشناسیِ منظر، به دنبالِ «دیدن» فضا از چشم استفاده‌کننده است. پرسش محوری در اینجا نه «چه رنگی قشنگ‌تر است؟»، بلکه «عابر در این مسیر چه احساس امنیت، تعلق و اختیاری دارد؟» و «کدام لبه‌ها و گره‌ها، مکانی مکث و گفتگو را فراهم می‌کنند؟» است. طراحی در این منظر، نه اعمال سلیقه طراح، که «تسهیلِ فرصت‌های ادراکیِ عابر» است.

مشکلِ اصلیِ نظام برنامه‌ریزی ما، تمرکز بر سیمای شهر و عدم آگاهی از اهمیت ابعادِ ذهنی و نادیدنیِ منظر شهری پیاده‌راه است. مدیران و مشاوران، به جای آنکه این ویژگی‌های ذهنی و تاریخی را به‌مثابه «پایه و شالوده» کشف کنند و ویژگی‌های کالبدیِ پروژه را با آن «تنظیم» نمایند، به طور خودمحورانه «ایده‌های شخصی» خود را بر فضا تحمیل می‌کنند. این رویکرد، در واقع پوششی بر «خودمحوری» نهادهای مدیریت شهری و مشاوران است. مدیران، با اتکا به یک نگاه پروژه‌محور و کوتاه‌مدت، به دنبال خلقِ فضاهایی هستند که بیش از آنکه بر «ادراکِ عابر» استوار باشد، بر «ارادهٔ مدیر» برای نمایشِ توسعه متکی است. در این فرایند، پیاده‌راه نه از دلِ نیازهای حرکتی و اجتماعیِ شهروندان، که از پشتِ میزهای طراحی و جلساتِ ستادی متولد می‌شود.

مدیریتِ شهری باید بپذیرد که «ادراکِ مردم» از یک مسیر پیاده، نه در ظاهرِ سنگ‌فرش، بلکه در کیفیتِ دسترسی، امنیتِ روانی، عدالت در بهره‌مندی و در نهایت، فرصت‌هایی است که فضا برای «تعاملِ بی‌واسطه» در اختیار آن‌ها می‌گذارد. تا زمانی که اولویت، اقناعِ بصریِ ناظرانِ گذری باشد و نه کیفیتِ زیستِ ساکنانِ جاری در شهر، پیاده‌راه‌ها همچنان به مثابه «ویترین‌هایی خنثی» باقی خواهند ماند که عابران، تنها با سرعت از میانِ آن‌ها عبور می‌کنند، بی‌آنکه خاطره‌ای از «زندگی» در ذهنشان نقش ببندد.

جمع‌بندی

از این منظر، پیاده‌راه زمانی معنا می‌یابد که از یک «مسیر پیاده» به «بستر زندگی پیاده» تبدیل شود. تا زمانی که اولویت، اقناع بصریِ ناظران گذری یا تحقق ایده‌های نمایشی مدیران باشد، پیاده‌راه‌ها همچنان به‌مثابه ویترین‌هایی خنثی باقی خواهند ماند؛ فضاهایی که عابران تنها از میان آن‌ها عبور می‌کنند، بی‌آنکه امکان مکث، گفت‌وگو، تعلق و تجربهٔ زیسته در آن‌ها شکل گیرد. بازاندیشی در پیاده‌راه، در نهایت بازاندیشی در نسبت انسان، حرکت، مکث و زندگی جمعی در شهر است.

COPYRIGHTS
Copyright for this article is retained bye the authors with publication rights granted to Journal of Critical Reviews (JCR); The Iranian Journal of Critical Studies in Place. This is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (https://creativecommons.org/version4/)

[Downloaded from jcr-sj.com on 2026-11-29]

[DOI: 10.22034/jcr.1.1.4.2.9.4]