



وزارت اقتصاد و دارایی

کتابخانه ملی



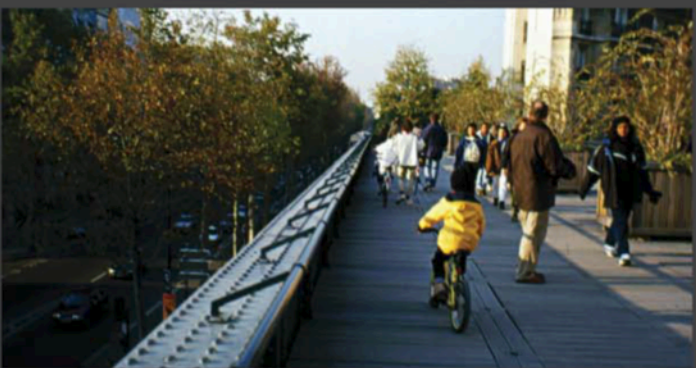
پارک برسی

ایستگاه راه آهن برسی

رودخانه سن

۳: پله‌ها و میان‌برها در طول مسیر، تنوع دسترسی را تأمین می‌کند. مأخذ: نگارنده، ۱۳۶۹.

۱: جانمایی سایت پروژه در عکس هوایی شهر، مأخذ: www.wikimapia.com



۳: حرکت در ارتفاع، دید تازه‌ای از شهر را به عابرين معرفی می‌کند، مأخذ: نگارنده، ۱۳۶۹.



۲: تبدیل فضاهای زیر پل به کاربری‌های مورد نیاز، باعث تعریف مکان شده و بر رونق ناحیه افزوده است، مأخذ: نگارنده، ۱۳۶۹.

پیاده در مسیر اژدها آهنی

بررسی سیاست‌های حاکم بر طراحی پیاده‌راه خط آهن برسی - پاریس

یکی از دغدغه‌های مدیران شهری پاریس، مانند تمامی کلان‌شهرهای دنیا، تأمین دسترسی مطلوب شهری در کنار رعایت سایر شاخص‌های کیفیت فضای شهری است. طرح کاربری اراضی پاریس (POS)، مصوب سال ۱۹۷۷، مخالف سیاست تعریض راه‌ها و ایجاد مجموعه برج‌هایی بود که بافت شهری را برهم زده و منظر آن را مخدوش می‌کرد. بر همین اساس، قوانینی مبنی بر حفظ مسیرها و سازمندی فضاهای جمعی، ارتفاعات و مجموعه‌های موجود تصویب شد. در این راستا، یک سلسله عملیات جدید، موجب بهره‌برداری و تبدیل زیرساخت‌های راه آهن قدیم به مسیرهای پیاده‌روی در قلب محله‌های مسکونی شد؛ از جمله خط Ermond-Invalide در بخش Manin-Jorès در حاشیه خط قدیم باستیل (که عامل شکل‌دهی به بخش شرقی پیاده‌راه باستیل-جنگل ونسن بود). در این مقاله پیاده‌راه «برسی» به عنوان یک پروژه موفق در احیای فضای شهری معرفی می‌شود.



احمد علی فرزین
دکتری معماری
استادیار دانشگاه
تهران

aaifarzin_673@yahoo.com

واژگان کلیدی: پاریس، برسی، منظر و چشم‌انداز، پیاده‌راه، ایستگاه راه آهن.

■ معرفی پروژه

محل «برسی» در شرق پاریس و در ساحل شمالی رود «سن» قرار دارد. مساحت آن حدود ۶۰ هکتار و طول آن در امتداد رود سن شامل مجتمع‌های مسکونی، اداری، تجاری و فضای سبز است. شهرداری پاریس در سال ۱۹۷۲ سفارش تهیه طرح مداخله هماهنگ «برسی» (ZAC) را به آتلیه شهرسازی پاریس (APUR) داد. سال ۱۹۷۸ ساخت ورزشگاه همگانی در بخش شمالی شروع شد و با ساخت وزارت دارایی در سال ۱۹۸۱ ادامه یافت. در بخش جنوبی دو هتل و یک مجموعه اداری، تجاری و تفریحی و در قسمت مرکزی یک محله مسکونی با ۲۳۰۰ واحد مسکونی قرار گرفت. به دستور شهرداری در این محله، طبقات مختلف اجتماعی نسبتاً مرفه، متوسط و کم

کم‌درآمد در کنار هم و در سه نوع مجتمع با نمای طراحی شده اسکان یافتند؛ به طوری که گروه اجتماعی ساکن در آنها، از نمای مجتمع‌ها قابل تشخیص نیست. در حدود سال ۱۹۹۰ میلادی، با تعطیلی یکی از خطوط آهن برسی که عمدتاً خط آهن باری محسوب می‌شد، توجه برنامه‌ریزان و طراحان فضاهای باز شهری به بازیافت و تغییر کاربری این مسیر و تبدیل آن به یک پیاده راه جلب شد (تصویر ۱). اجرای این طرح تمام معادلات و شرایط موجود در سایت را معکوس کرد؛ چنانکه دشمنی تبدیل به یک دوست شود. به طور کلی رویکرد عمومی مدیران و برنامه‌ریزان شهر پاریس همواره معطوف به ارتقای کیفیت زیست شهری و تأمین فضاهایی درخور

شان انسان است. این تغییر کاربری در خط آهن «برسی» مقیاس ماشینی و صنعتی ناحیه را به مقیاسی انسانی و قابل درک تبدیل کرد. آنچه این پروژه را از دیگر پیاده‌راه‌ها متمایز می‌کند، استقرار آن در ارتفاع است. بیشتر این مسیر از میان بافت شهر در ارتفاع حدود ۸ متر و از بالای خیابان‌ها و پیاده روها، بدون تقاطع هم‌سطح، آزادانه می‌گذرد و گاه، همراه با عوارض توپوگرافیک زمین به سطح محله می‌رسد. اجرای این طرح نه تنها بسیاری از معضلات کالبدی و اجتماعی ناحیه را از بین برده؛ بلکه اکنون به یکی از جاذبه‌های گردشگری پاریس بدل شده است.



۶: تلاش ساکنین در نظافت و زیباسازی نمای ساختمان‌ها، مأخذ: نگارنده، ۱۳۶۹.



۵

زنده بودن در اکثر ساعات شبانه روز و بیشتر اوقات سال، به پایداری اجتماعی دست یافته است.

• رونق اقتصادی و افزایش ساخت‌وساز

آرامش ناشی از این تغییر کاربری، بستر ساخت‌وسازهای جدید در مسیر را مهیا کرده و فرصتی ممتاز برای جلوه‌های معماری شهر ایجاد نمود. در حالی که با ادامه کار راه‌آهن در این سایت، بیم آن می‌رفت تا بافت‌های مجاور رو به فرسودگی بگذارند.

پنجره‌های خود را بر این مسیر باز کردند و نظاره‌گر چشم اندازهای زیبای اطراف شدند. همجواری با این فضای شهری و کیفیت بصری مطلوب آن، مردم را به زیباسازی ساختمان‌های خود- گرچه با گلدان‌های کوچک مقابل پنجره باشد- ترغیب می‌کند (تصویر ۶).

• رونق گردشگری در ناحیه

تنوع طراحی فضاهای باز و جلوه‌های منظر این پیاده‌راه، توریست‌های بسیاری را برای تماشای استفاده از فضاهای آرام و زیبای آن به خود جلب نموده است. حضور گردشگران بر سرزندگی فضا می‌افزاید و حیات اقتصادی آن را تضمین می‌کند.

• دستیابی به پایداری اجتماعی

فضاهای بی‌دفاع زیر پل‌های راه‌آهن که خود می‌توانست ناهنجاری‌های اجتماعی بسیاری را در خود پذیرا باشد، اکنون با وجود نظارت همگانی، محیط امنی را برای حضور زنان، کودکان و سالمندان فراهم آورده است. این مسیر با

■ جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

زندگی پیاده در شهر، مایه اصلی شکل‌گیری اجتماع و سازنده روح شهر است. احساس تعلق به مکان و از آن خود دانستن محیط زندگی که موجب آرامش خاطر و تعادل روانی شهروندان می‌شود، وابسته به تجربه محیط شهری است. در شهری که زندگی با سرعت زیاد در جریان است، درک محیط به سختی امکان دارد. فضای شهری، حامل زندگی و مفاهیمی است که در طول تاریخ و با مداخله و تأثیرگذاری مردم در شرایط متنوع به دست آمده است. شناخت فضا از طریق «دیندن» نمادهای شهری حاصل نمی‌شود؛ بلکه حضور، تجربه و مکث در فضا، شرط لازم برای ادراک محیط است. توسعه زندگی پیاده، راهبرد اصلی برای انسانی‌کردن شهر در اغلب کشورهای پیشرفته است. نگاه خلاقانه در برنامه‌ریزی و طراحی این سایت متروکه، معضلات ناحیه را به فرصت‌های بیشمار بدل کرد. توجه به نیاز شهر در استفاده از فضاهای عمومی درخور، پاسخ‌های متنوعی را برای تأمین کاربری‌های موردنیاز و ساخت‌وسازهای شهری پیش روی طراحان قرار می‌دهد. تغییر کاربری یکی از خطوط ریلی «برسی» به پیاده‌راه نوعی شکار فرصت‌ها بود که با برتری انسان بر سایر عناصر شهری چون راه، خودرو و ... حاصل شد. علی‌رغم سابقه غنی تمدن ایران در ایجاد شهرهای مناسب زیست، شهرهای امروز ما، که تحت‌تأثیر شبه‌مدرنیسم به خوابگاه‌هایی بزرگ تبدیل شده، کیفیت مطلوب خود را از دست داده است. یکی از مهم‌ترین روش‌های ارتقای کیفیت فضای شهر تهران و «زندگی‌پذیر» کردن آن، توجه به توسعه زندگی پیاده با طراحی فضاهای ویژه در متن زندگی شهر و نه در حاشیه آن (مشابه آنچه تحت عنوان مسیرهای پیاده‌روی در داخل پارک‌های شهری ایجاد می‌شود) است. سیاست‌های موردنظر در تجربه «برسی»، در تبدیل بحران به فرصت زیست شهری، درس خوبی برای سمت‌گیری پروژه‌های تهران است.

■ سیاست‌های طرح پیاده‌راه «برسی»

• کاهش آلودگی‌های زیست محیطی

در هنگام فعال بودن این مسیر خط آهن، آلودگی‌های هوا و صوتی حاصله از این کاربری، باعث رویگردانی ساکنین ساختمان‌های همجوار از این منظر نامطلوب و آزاردهنده و بدون تماشای باقی‌ماندن بسیاری از جلوه‌ها و چشم‌اندازهای این ناحیه شده است. با تغییر کاربری این مسیر به پیاده‌راه یا به عبارت بهتر «آزادراه پیاده»، کیفیت فضاهای باز شهری که تحت‌تأثیر آلودگی‌های آن بود، دگرگون شد؛ صدای گوش‌خراش قطارهای باری برای همیشه خاموش شده و موقعیتی ممتاز همراه با آرامش برای پیاده‌روی به‌وجود آمد.

• ارتقای کیفیت فضاهای زیرین پل

فضاهای خاکستری‌رنگ و ناخوشایند زیر این گذر هوایی، بنا بر موقعیت آن، تبدیل به کاربری‌های موردنیاز از جمله بدنه‌های باز و سبز شد. پیاده‌روهای زیرین که موقعیت برتری نسبت به خیابان‌ها نداشتند، اینک با میدان دید و نظرگاه‌های وسیع، فرد پیاده‌را در موقعیتی برتر نسبت به سواره قرار می‌دهند (تصویر ۲).

• فراهم آوردن امکان تجربه تازه از فضای شهری

حرکت در این ارتفاع، موقعیت تازه‌ای است که تجارب جدیدی را برای ناظر فراهم می‌سازد؛ به‌عنوان مثال هنگام عبور از این مسیر، ناظر، تاج سبز درختان مجاور را در افق دید خود مشاهده می‌کند که در سایر مسیرهای شهری این درک از درختان حاصل نمی‌شود (تصویر ۳).

• تنوع و سهولت دسترسی

پیش از این، پیاده‌ها از مسیرهای معمول که گاه طولانی و کسل‌کننده نیز هست، عبور می‌کردند؛ اما اینک با بهره‌گیری از گذر میان‌بر و بدون برخورد با تقاطع‌های پرهیاهوی خیابانی، از مسیری متنوع به مقصد می‌رسند (تصویر ۴ و ۵).

• تشویق ساکنین به زیباسازی بدنه ابنیه

پس از اجرای پیاده‌راه «برسی»، ساختمان‌های همجوار

پی‌نوشت

۱- «محدوده مداخله هماهنگ» (Zone d'Aménagement Concerté)، طراحی موضعی در محدوده جغرافیایی خاصی از شهر است که در هماهنگی درونی با شرایط محدوده، زندگی و کاربری‌های موجود آن و با رعایت ضوابط بالادستی طرح راهبردی توسعه شهری در فرانسه تهیه می‌شود.

منابع

۱- باسپیه، ژان؛ دزر، برنار (۱۳۷۷) شهر، ترجمه: علی اشرفی، دانشگاه هنر، تهران.
 ۲- تیبالز، فرانسیس (۱۳۸۵) شهرهای انسان محور، ترجمه: فیروزه جدلی و حسنعلی لقای، چاپ اول، دانشگاه تهران، تهران.

