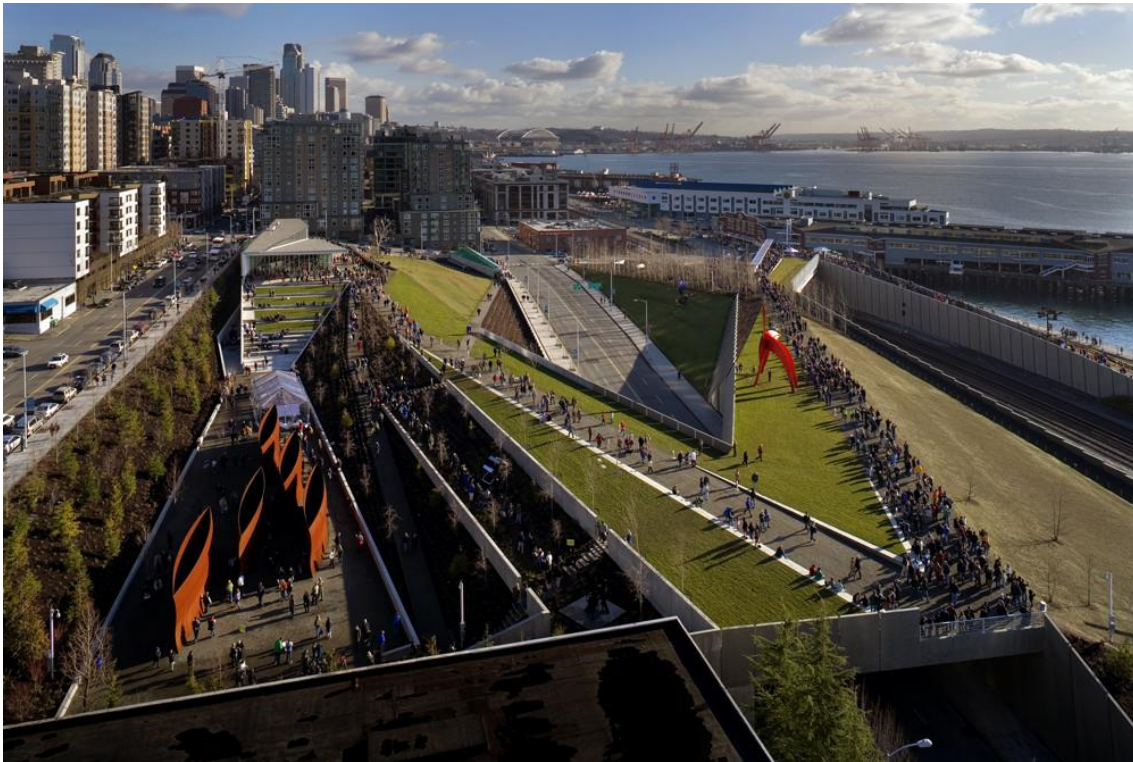


چرا آینده از آن شهرهای دوچرخه محور است؟



پارک Olympic Sculpture در سیاتل، واشینگتن. طراحی شده توسط Weiss Manfredi. عکس از Benjamin Benschneider.

آغاز طرح Boris Bike^۱ یا دوچرخه بوریس در سال ۲۰۱۰ در لندن - طرح دوچرخه‌های کرایه‌ای لندن که به افتخار شهردار وقت، Boris Johnson، به این عنوان نام‌گذاری شد - برای اولین بار به‌طور واضح نشان داد که دوچرخه‌سواری دیگر فقط برای استفاده یک اقلیت متعصب نیست؛ بلکه یک مُد حمل‌ونقلی سالم، کارآمد و پایدار است که طراحان شهری می‌توانند به‌عنوان یک سلاح مدبرانه از آن استفاده کنند. در حال حاضر بیش از ۸۰۰۰ دوچرخه کرایه‌ای و بیشتر از ۵۵۰ ایستگاه دوچرخه در بخش مرکزی لندن وجود دارد و این در حالی است که این روند به شهر لندن محدود نمی‌شود و به گزارش Wikipedia، در ۵۳۵ طرح به اشتراک‌گذاری دوچرخه در ۴۹ کشور از سرتاسر دنیا، بیش از نیم میلیون دوچرخه به کار گرفته شده است.

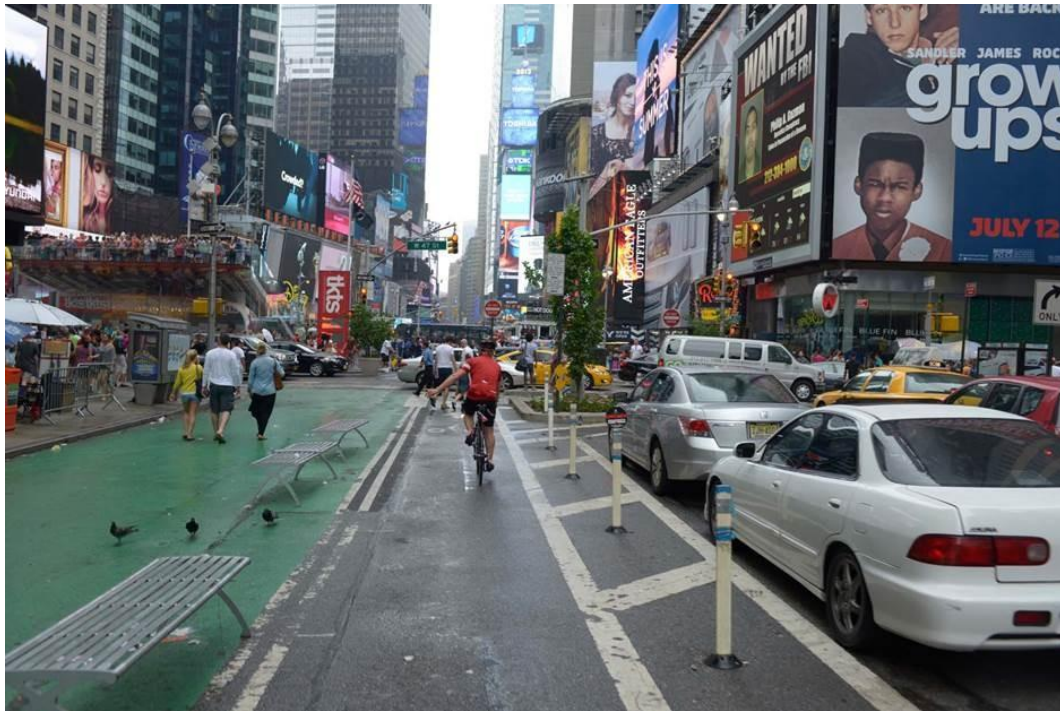
با وجود چنین آمار و ارقامی، سؤال اساسی این است که آیا دوچرخه‌سواری می‌تواند طراحی و الگوی شهرها را تغییر دهد؟ آیا همان‌گونه که در عنوان کتاب جدید استاد استرالیایی، دکتر Steven Fleming^۲، به نام «عصر دوچرخه^۳»، به آن اشاره شده است، دوچرخه‌سواری منجر به تولید فرم و شکل جدیدی برای شهرها خواهد شد؟ در پاسخ به این سؤال باید گفت بسیاری از افراد به‌مانند Fleming بر این باورند که این تصور دور از ذهن نخواهد بود و دوچرخه‌سواری را به‌مثابه یک کاتالیزور برای رُنسانس شهری قرن ۲۱ می‌دانند.

اخیراً پروژه‌ای به نام P2P به‌صورت یک اردوی گروهی برای طی یک مسیر ۱۳۰۰ مایلی از شهر Portland در ایالت اورگان آمریکا تا خیابان Portland Place در شهر لندن برگزار شد. هدف از این پروژه جمع‌آوری و تهیه گزارش برای انگلستان و به‌ویژه شهر لندن درباره پیاده کردن فرهنگ دوچرخه‌سواری شهری به سبک آمریکایی و ابتکار عمل‌های است که در این رابطه در کشور آمریکا در حال پیشرفت و گسترش است. (اطلاعات بیشتر درباره این پروژه را در portlandtoportland.org بخوانید.)

^۱ http://www.archdaily.com/409056/en.wikipedia.org/wiki/Barclays_Cycle_Hire%E۲%۸۰%۸E

^۲ <http://www.amazon.com/Cycle-Space-Architecture-Design-Bicycle/dp/9462080046>

^۳ Cycle Space



یکی از شرکت‌کنندگان در اردوی PYP در نیویورک. عکس از Grant Smith، رسانه ING.

آنچه درباره این پروژه سرعت بسیار تأثیرگذار است، سرعت پیشرفت آن بود. در حالی که در پایان ماه ژوئن، شیکاگو به تازگی طرح به اشتراک‌گذاری دوچرخه را آغاز کرده بود، اندکی از به راه‌اندازی چنین طرحی در نیویورک می‌گذشت. در طول این پروژه ایستگاه‌های سکو مانند، زیرساخت‌های مشهود و قابل‌دسترسی برای استفاده از دوچرخه در شهر فراهم کردند. مسیرهای مخصوص دوچرخه و کالسکه افزایش یافتند. خطوط ریلی بلااستفاده و متروکه به‌عنوان کاروان‌های تفریحی مورد استفاده قرار گرفتند و بعضاً برای جابجایی مسافران به حومه شهر نیز به کار گرفته شدند. در همین رابطه اخیراً شهر Indianapolis در ایالت ایندیانا پروژه‌ای به نام «واگن تفریحی» را کامل کرده است؛ پروژه‌ای که در طی آن گردهای حمل‌ونقلی فعال، ۵ منطقه مرکزی شهر را به هم مرتبط می‌سازند.



ایستگاه مرکزی دوچرخه در واشینگتن دی سی.

یکی از ایده‌های دیگری که در رابطه با این پروژه وجود دارد، استفاده از دوچرخه در بافت تاریخی شهرها است، اتفاقی که شاید از این طریق بتوان سیاست‌مداران و عموم مردم را از مزایای بی‌شماری که این کار برای شهرها و تغییر سبک زندگی امروزی خواهد داشت، آشنا کرد.

اگر مروری بر تاریخ داشته باشیم، در لندن سال ۱۶۶۷، یعنی یک سال بعد از آتش‌سوزی بزرگ سال ۱۶۶۶، مجلس قانونی را تصویب کرد که بر اساس آن بازرسان ساختمان‌ها باید مطمئن می‌شدند که بناها از آجر بنایی و نه الوار و چوب ساخته شده باشند. (قانونی که اگرچه به تصویب رسیده بود اما تا آن زمان لازم‌الاجرا نشده بود). البته اجرایی شدن این قانون به این معنا بود که بخش اعظم لندن باید بازسازی شود و تمامی ساختمان‌های جدید آجری خواهند بود.

در قرن بیستم، سبک مدرنیسم لوکوربوزیه^۱ تأثیر ماندگاری بر خیابان‌ها و خط افق لندن گذاشت. در آن زمان هم کاتالیزور تغییرات، بخشی از یک فاجعه بود - خرابی‌ها و ویرانی‌هایی که حملات نیروی هوایی آلمان نازی بر جا گذاشت و به دنبال آن نیازی که به بازسازی سریع حادث شد- و این بار راه‌حل یک راه‌حل سیاسی بود.

در آن دوره خانه‌های مخروطی تراس دار با دستشویی و حیاطی در پشت ساختمان حاکی از فقر و شرایط یک زندگی محقرانه بودند؛ اما مدرنیته و تولید انبوه خانه‌ها، برای بازماندگان جنگ با خود خوش‌بینی و تعهد به کار و تلاش، به ارمغان آورد و این تنها یکی از آثار ملموس دولت رفاه^۲ تازه تأسیس شده بود.

اگرچه در شرایط آن زمان الزامی به در نظر گرفتن مدل لوح سفید^۳ نبود و این الگو بیش از اندازه یک طرح ایدئولوژیک تلقی می‌شد اما موجب ساخت آپارتمان‌هایی مجهز به آشپزخانه، حمام و دستشویی شد. ساختمان‌ها تازه ساخته شده مجهز به توالت‌های داخلی بودند و اتاق‌ها و سرداب‌هایی که قبلاً تنها برای شستن ظرف‌های کثیف استفاده می‌شد جای خود را به اتاق‌ها و آشپزخانه‌های مشابه خانه‌های باقیمانده از قرن ۱۹ دادند. این ساخت‌وسازها، نوسازی و پیشرفت خیابان‌ها را نیز به همراه داشت.

در آن سال‌ها Joseph Bazalgette^۴، مهندس ارشد Metropolitan Board of Works^۵، خدمات قابل توجهی به لندن کرد. اقدامات وی نه تنها به خاطر تأثیرشان بر سلامت عمومی بلکه به خاطر شباهت بالقوه‌شان به طرح‌هایی که در کتاب «عصر دوچرخه» به آن‌ها اشاره شده است، جالب‌توجه است. در حالی که برای سال‌های متمادی نام لندن در تاریخ با فقر و بیماری همراه بود، در اواخر دهه ۱۸۵۰، ابعاد شهر شرایط را بدتر کرد: در آن زمان فاضلاب شهر به رودخانه تایمز سرازیر می‌شد، یعنی جایی که آب آشامیدنی شهر از آنجا تأمین می‌گردید. راه‌حل Bazalgette برای حل این مشکل ساخت مجرای فاضلاب به موازات رودخانه، در شمال و جنوب بود. به این ترتیب این تضمین وجود داشت که با تخلیه فاضلاب در پایین دست، آب نوشیدنی که از بالادست رودخانه جمع‌آوری می‌شود، آبی تمیز است. شاید بتوان این شاهکار مهندسی را بهترین نمونه عملی دانست که به‌خوبی تأثیر دوچرخه‌سواری بر لندن و یا هر شهر دیگری را نشان می‌دهد.

در طی یک قرن و نیم پیش، دوچرخه اولین زیرساخت حمل‌ونقلی به شمار می‌رود که با خود بهبود قابل توجهی در سلامت عمومی به همراه داشته است. در جهان خودرودمخوری که در آن زندگی می‌کنیم، با حجم بی‌سابقه‌ای از مشکلات مربوط به سلامتی از جمله چاقی، دیابت و ... روبرو هستیم که همگی ناشی از سبک زندگی بی‌تحرك ماست. در راستای مقابله با این مشکلات، دوچرخه‌سواری به معنای جمعیتی متناسب- تر و امید به زندگی بیشتر است که باعث برداشتن فشار از دوش «سرویس سلامت همگانی»^۶ انگلستان خواهد شد و مزایای اقتصادی عظیمی با خود به همراه خواهد آورد و علاوه بر این باعث کاهش مصرف انرژی نیز خواهد شد.

^۱ Corbusian Modernism

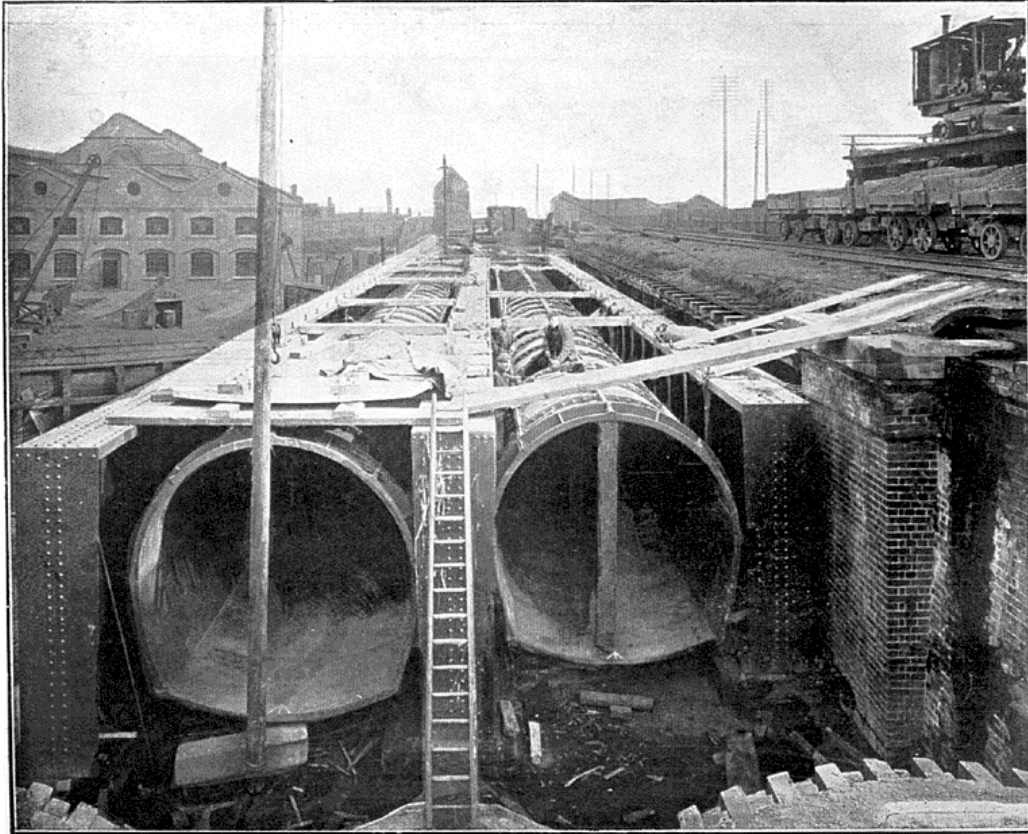
^۲ Welfare State

^۳ tabula rasa model

^۴ http://www.archdaily.com/409056/en.wikipedia.org/wiki/Joseph_Bazalgette%E2%80%A8

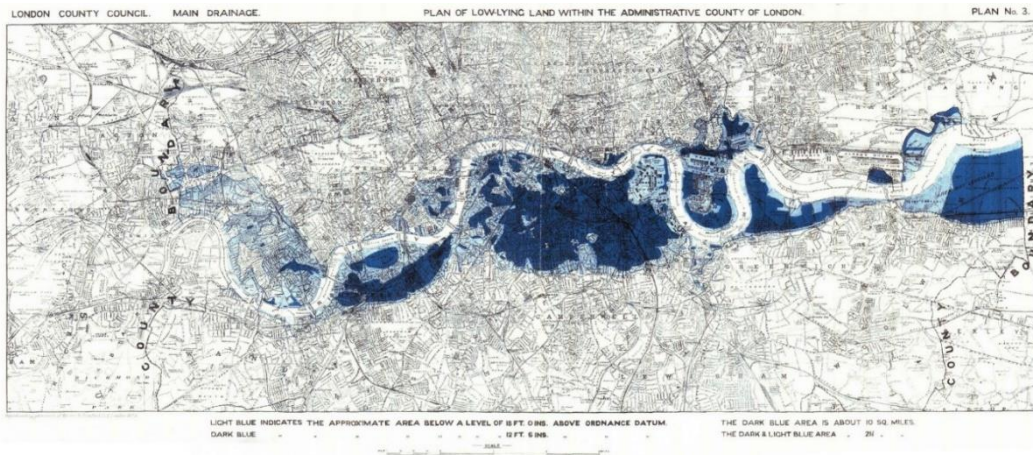
^۵ https://en.wikipedia.org/wiki/Metropolitan_Board_of_Works

^۶ National Health Service



NORTHERN OUTFALL SEWER IN COURSE OF CONSTRUCTION, SHOWING CAST-IRON SEWERS OVER ABBEY CREEK AND CHANNELSEA RIVER. 1902-06.

عکس از SewerHistory.org



عکس از SewerHistory.org

با تمام این تفاسیر، از نقطه نظر یک معمار این سؤال هنوز پابرجاست که شهرهای دوچرخه محور چگونه خواهند بود؟

شاید مراسم تدفین مارگارت تاچر در کلیسای جامع St. Paul سرنخی برای پاسخ به این سؤال باشد. در آن روز، به دلایل امنیتی بسیاری از مسیرهای شهر لندن برای استفاده وسایل نقلیه موتوری ممنوع گردید و تنها عابران و دوچرخه سوارها حق استفاده از خیابان ها را داشتند. آنچه از آن روز در ذهن بسیاری از مردم به یاد مانده است، حس آرامش و سکوتی بود که در خیابان ها احساس می شد. برای درک آنچه در آن روز برای شهر لندن اتفاق افتاد کافی است تصور کنید که اگرچه این امکان وجود ندارد که از ورود همه خودروها به یک خیابان جلوگیری کرد اما می توان مانع از ورود کامیون ها و ون های حمل کالاهای سنگین به خیابان های اصلی شهر در طول روز شد و شاهد تأثیرات آشکار آن بر فیزیک محیط پیرامون و امنیت عابران پیاده و دوچرخه سوارها بود.



دوچرخه آویز، طرح پیشنهادی برای شهر سنول، عکس از MANIFESTO Architecture P.C.

با گسترش سیاست های حمل و نقلی مبتنی بر استفاده بیشتر از دوچرخه، ایستگاه های تحویل و کرایه دوچرخه که در خارج از ایستگاه های راه آهن و مترو و در مکان های عمومی مهم ساخته می شوند، می توانند به عنوان پارکینگ های عمومی دوچرخه مورد استفاده قرار بگیرند؛ بنابراین یک شهر دوچرخه محور با خود نوع جدیدی از ساختمان ها را به همراه خواهد آورد؛ پارکینگ های دوچرخه چندطبقه. به عنوان مثال، ایستگاه دوچرخه چندطبقه ساخته شده در محوطه بیرونی ایستگاه مرکزی راه آهن آمستردام، با الگوی اشر مانند^۱ خود و سکوهای فولادی که بر روی کانال معلق هستند، نمونه ای چشمگیر از این پارکینگ ها محسوب می شود. این سازه را می توان به عنوان یک سازه آموزشی و مشوقی برای ساختن سازه هایی از این دست، دانست.

^۱ Escher-like pattern



پارکینگ دوچرخه نزدیک ایستگاه مرکزی آمستردام، عکس از کاربر CC jthornett, Flickr.

تصور کنید اگر تنها به جای بزرگراه‌های مخصوص دوچرخه در لندن^۱ که در حال حاضر به وسیله مسیرهای آبی‌رنگ حاشیه راه مشخص شده‌اند، شهرها و روستاهای لندن از طریق مجموعه‌ای از مسیرهای حمل‌ونقلی فعال و جدا از هم در ارتباط بودند، چه اتفاقی می‌افتاد؟ طرحی که شرکت HHBR^۲ در طی مسابقه‌ای در سال ۱۹۹۸ ارائه داد می‌تواند به عنوان مدلی مناسب برای عملی‌کردن این ایده به کار رود. در آن زمان، این طرح که به «پارک+دو»^۳ موسوم شد، به عنوان یک ایده عجیب و غیرقابل ملامتوس می‌نمود و حتی هنوز هم یک طرح آرمانی توصیف می‌شود، با این وجود این ایده هر روز کمتر و کمتر یک طرح خیالی به نظر می‌رسد.

در این طرح پیشنهادی، یک مسیر ۱ کیلومتری از جاده دوطرفه بین دانشگاه Salford و مرکز شهر منچستر به صورت یک پارک طولی چهارخطه^۴ در نظر گرفته شده است. در حالی که یکی از خطوط چمن‌کاری شده و دیگری یک کانال آب است، خط سوم شنی و خط آخر یک مسیر مناسب برای دوندگی است. مسافرانی که قصد عبور از این مسیر را دارند، ماشین‌های خود را در پارکینگ چندطبقه Car (P) Ark پارک می‌کنند. در این نقطه تقاطع علاوه بر یک ایستگاه مترو، یک ایستگاه دوچرخه، اسطبل، آشیانه قایق و اتاق‌هایی برای تعویض لباس نیز وجود دارد. به این ترتیب مسافرینی که در Car (P) Ark پیاده می‌شوند می‌توانند از طریق پیاده‌روی، دوی ملایم، دوچرخه‌سواری، اسکیت سواری، اسب‌سواری، شنا و یا حتی قایق‌رانی به سمت شرق و شهر منچستر ادامه مسیر دهند.

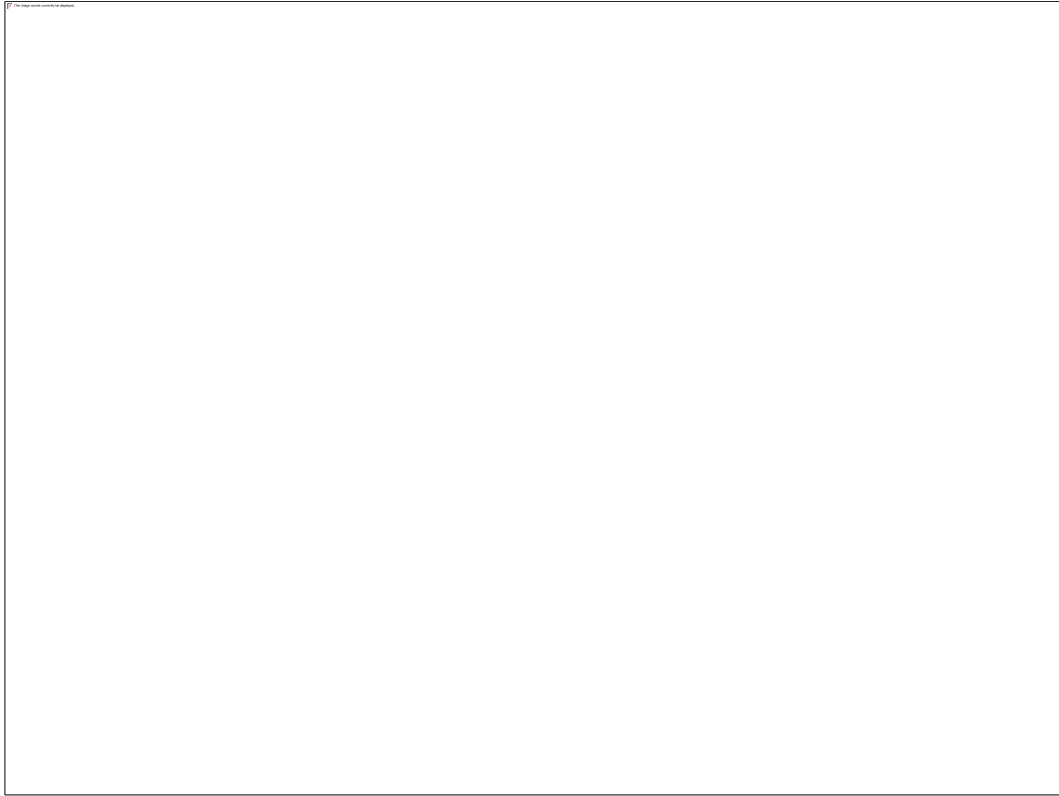
این پارک طولی در انتها به پارک تفریحی Suit منتهی می‌شود، جایی که مسافران می‌توانند در آنجا دوش گرفته، لباس‌های خود را عوض کنند و قهوه‌ای بنوشند. هشت ساعت بعد، مسافران بار دیگر لباس خود را تعویض کرده و سپس از طریق پارک خطی به محل تقاطع برگشته تا با خودرو یا قطار به خانه بازگردند. این طرح می‌تواند به تمام مسیرهای شعاعی حومه منچستر گسترش یابد و در فواصل، این پارک‌ها می‌توانند به یکدیگر پیوند خورده تا زیرساختی سبز و جامع برای جابجایی مسافران ایجاد کنند.

^۱ London's Cycle Superhighways

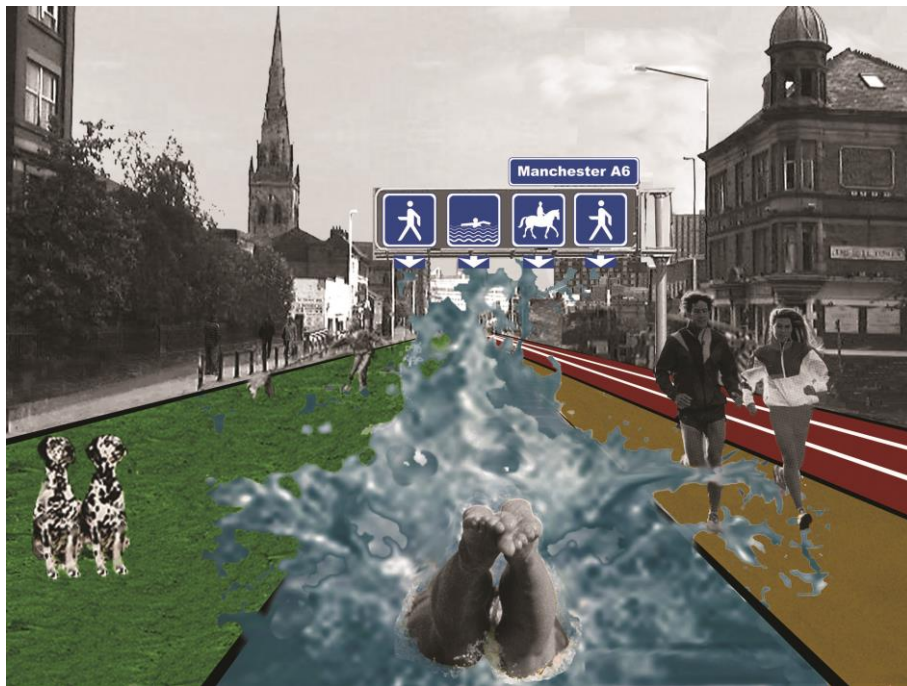
^۲ <http://www.hhbr.co.uk/projects/regeneration/006.htm>

^۳ Park + Jog

^۴ 4-lane linear Park



طرح پیشنهادی پارک+دو، عکس از Henley Halebrown Rorrison Architects.



ارائه‌ای از طرح پیشنهادی پارک+دو، ۱۹۹۸، عکس از Henley Halebrown Rorrison Architects.

آنچه درباره این پارک‌ها برجسته و چشم‌گیر است، تأثیر مثبتی است که بر محیط پیرامون خود دارند، به‌ویژه زمانی که تعدد گزینه‌های پیش روی کاربر مسیر مورد بررسی و توجه قرار گیرد. راه‌ها، خواه جاده‌های برون‌شهری باشند خواه خیابان، برای کسانی که در نزدیکی آن‌ها کار و زندگی می‌کنند ترافیک‌های سنگین، سرو صدا و آلودگی به همراه می‌آورند. در مورد خیابان‌های اصلی و تجاری شهر همچنین با انواع مشخصی از مغازه‌ها، کافه‌ها و رستوران‌ها روبرو هستیم که زندگی خیابانی را به وجود می‌آورند. در مورد بزرگراه دوطرفه A۴۰ که از غرب لندن می‌گذرد،

تأثیر یک مسیر بر محیط پیرامونش به خوبی قابل مشاهده است. بررسی این جاده نشان می‌دهد که چگونه در میانه قرن بیستم، خانه‌های زنگارگرفته می‌توانند یک محله مسکونی محاط با خیابان‌های پرتراфик و پر رفت‌وآمد را به یک محله زاغه‌نشین تبدیل کنند. این مناطق نه تراکم مرکز شهر را دارد و نه فضای منطقه برون‌شهری را، بنابراین هر موج ناشی از توسعه زمین‌های منطقه Greenfield در اطراف، بر توسعه این فضاهای خاکستری می‌افزاید.

از سوی دیگر مسیرهای حمل‌ونقلی فعال و پارک‌های طولی باعث احیای محیط‌های پیرامون خودشان می‌شوند و برای مناطق محروم اطراف شهر ارزش و فعالیت به ارمغان می‌آورند. آن‌ها همچنین اساساً شرایط سیاسی حومه و سفرهای اجتناب‌ناپذیر به این مناطق را تحت تأثیر قرار می‌دهند؛ اما نکته قابل توجه در این بین این است که هزینه ساخت این شبکه‌های سبز را نباید خودرو سوارها پرداخت کنند.

در ۱۰ جولای، Peter Hendy، عضو کمیسیون حمل‌ونقل شهر لندن^۱ مطالعه‌ای را درباره این شهر آغاز کرد که در طی آن حذف بخش‌هایی از شمال و جنوب جاده کمربندی شهر و بخش‌هایی از جاده نزدیک رودخانه تایمز را به تصویر می‌کشد. این طرح مبتکرانه پارک‌های طولی هوایی ایجاد خواهد کرد. اگر این طرح به مرحله عمل برسد، چیزی بیشتر از آنچه پروژه Big Dig برای بوستون انجام داد، به همراه خواهد داشت.



عکس هوایی از مسیر Greenway در بوستون بعد از پروژه Big Dig، عکس از Wikimedia.

اگرچه پروژه پارک+دو در ابتدا برای منچستر تعریف شده بود، اما می‌تواند در هر شهر دیگری نیز پیاده شود و به‌عنوان یک نمونه نشان دهد که چگونه طرح «عصر دوچرخه» می‌تواند اساس تغییر شهرهای ما را برای بهتر شدن پی‌ریزی کند. ترکیب روش‌های حمل‌ونقلی جدید که اصول زندگی صحیح را ترویج می‌دهد، با راه‌های سنتی می‌تواند ارزش زمین را بالا برده و باعث جذب سرمایه و افزایش فعالیت در محیط‌های شهری شود. طرح «عصر دوچرخه» می‌تواند آنچه انقلاب اجتماعی Bazalgette در قرن ۱۹ برای لندن پیشنهاد داد، در قرن ۲۱ برای لندن و سایر شهرهای دنیا به ارمغان بیاورد.

^۱ London's Transport Commissioner