

ضوابط فنی و ساختمانی پیاده‌روسازی

از نظر متخصصین اختصاص بخشی از خیابان‌های شهر به عابرین پیاده و برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری اصولی دارد و از یک گفتمان پایه‌ای آغاز می‌شود که ما در این جا و به اختصار به آن می‌پردازیم.

اولاً لازم است که مسیرهای پیاده در شهر به صورت شبکه ملاحظه شود. این شبکه عناصری دارد که عبارت‌اند از:

حوزه عابر پیاده

حوزه‌های عابر پیاده در شهرها، عناصر معماری کلان شهری هستند که در سالیان اخیر از چنگ وسایل نقلیه موتوری بیرون کشیده شده‌اند. در این حوزه‌ها مواردی از قبیل عبور دوچرخه و عبور وسایل نقلیه تأمین اجناس وسایل نقلیه عمومی به پیرامون این حوزه‌ها (و گاهی در صورت رعایت قطعی حقوق عابرین پیاده) به داخل این حوزه‌ها راه دارند. حوزه‌های عابر پیاده معمولاً در تأسیسات مرکزی مجموعه‌های شهری ایجاد می‌شوند و دیدگاه‌های معماری و شهرسازی است که دخالت آن‌ها در پوسته‌ها و ساختمان‌های دو طرف مسیرهای پیاده چشمگیر است.

مسیر پیاده

مسیر پیاده به صورت جداگانه اجرا می‌شود؛ و وظیفه آن ایجاد رابطه بین حوزه‌های عابر پیاده است. مسیر پیاده در قالب یک شبکه عابر پیاده قابل فهم است که در یک مجموعه شهری قرار گرفته است. مسیر عابر پیاده در شرایط ترافیک سبک عابر می‌تواند به صورت مختلف با مسیر دوچرخه کار کند.

مسیر غیر قابل رانندگی

این قبیل مسیرها، در خدمت دستیابی به ساختمان‌ها یا قطعات زمینی از طریق ترافیک عابر پیاده است.

مسیر قابل رانندگی

مسیر قابل رانندگی هم برای عابر و هم برای وسایل نقلیه موتوری با حجم کم قابل استفاده است. آنچه که قبلاً به آن اشاره شد؛ یعنی قابلیت عبور مسیر پیاده برای وسایل نقلیه اضطراری در این جا هم صدق پیدا می‌کند. وسایل نقلیه‌ای که وارد این قبیل مسیرها می‌شوند باید با نصب تابلو بدانند که:

اولاً بایستی اضطرار و یا مجوز داشته باشند.

ثانیاً سرعت آن‌ها بسیار کم است (حداکثر ۳۰ کیلومتر در ساعت و غالباً کمتر که با تابلو و یا با نوع ساخت‌وساز به ایشان تلقین می‌شود).

ثالثاً عابر پیاده بر آن‌ها تقدم کامل دارد.

پیاده‌راه (مسیر پیاده‌ای که همراه مسیر سوار خیابانی قرار می‌گیرد)

پیاده‌راه را غالباً پیاده‌رو می‌نامند. البته پیاده‌رو به شخصی اطلاق می‌شود که به‌صورت پیاده در حال راه رفتن است در حالی که منظور از آن اشاره به بخشی از خیابان است که در کنار مسیر تحت عبور وسایل نقلیه موتوری ایجاد می‌شود و عابرین پیاده از روی آن عبور می‌کنند.

پیاده‌راه را در خیابان کنار جوی آب و کنار درختکاری می‌سازند. فقط در خیابان‌های کمتر از ۶ متر از ساخت آن خودداری می‌شود. پیاده‌راه را در مواردی می‌توان با خط‌کشی هم نشان داد. اهمیت این ساخت و یا این خط‌کشی در زمانی است که تصادفی به وقوع بپیوندد. از آن‌جهت که در قوانینی موجود مبتنی بر آیین‌نامه‌های پلیس و نیز دستورات فقهی و در یک تحلیل تخصصی در تصادف میان وسیله نقلیه موتوری و عابرپیاده در متنی از خیابان که هم عابرپیاده و هم وسایل موتوری در آن تردد دارند، حق همواره با عابرپیاده است. لذا جداسازی پیاده‌راه و سواره‌راه کار را برای داوری آسان‌تر می‌کنند.

خیابان‌هایی که در دو طرف ساخته شده‌اند، ارتباط، این ساختمان‌ها توسط عابرین پیاده از طریق این پیاده‌راه‌ها برقرار می‌شود. جریان‌های ترافیک عابر در طول خیابان هم از طریق این پیاده‌راه‌ها برقرار می‌شود.

از مسیرهای پیاده‌راهی اگر عرض کافی داشته باشند، می‌توان به‌عنوان فضای نشستن یا فضای اضافه‌شده به کاربری منفرد در پوسته برای تکمیل خدمات آن استفاده کرد.

از این روش در بسیاری از شهرهای بزرگ هم‌اکنون استفاده می‌شود. بعضی از این فضاها در شهرهای بزرگ برای خود شهرت و اعتباری به دست آورده‌اند.

گذرگاه همسطح و یا غیرهمسطح

گذرگاه‌های همسطح یا غیرهمسطح برای عبور عرضی از تأسیسات از هم جداکننده به شبکه عابرپیاده می‌باشد.

ساده‌ترین نوع گذرگاه خط‌کشی‌های عرضی سواره‌ها می‌باشد که همگان روزانه ده‌ها بار با آن روبه‌رو می‌شوند.

احداث گذرگاه‌ها در تمامی گزینه‌های آن به شناخت و یا آشنا شدن با رفتار عابرپیاده نیاز دارد. عابرپیاده در شبکه ارتباطی چه می‌کند؟ یعنی چه رفتاری دارد؟ و از آن مهم‌تر برنامه‌ریزان شبکه ارتباطی عابرپیاده چه باید بکنند؟

به عابرپیاده بایستی کوتاه‌ترین راه را ارائه کرد و گزینه خود او بی‌توجه به تمامی مقررات کوتاه‌ترین راه را انتخاب می‌نماید.

هدایت عابرپیاده و جهت‌یابی صحیح را به او عرضه کردن مهم است؛ یعنی بایستی راه حتی‌الامکان مستقیم (ایمن) به او نشان داد.

راه بایستی متناسب با شرایط حاکم راحت باشد و قابلیت قبول برای عابر فراهم نماید. راه بایستی با تدابیر ساختاری و تغییرات جذاب کشش داشته باشد.

راه پیاده بایستی طوری ساخته شود که در همه ساعات روز به کار آید. روزها در آفتاب سایه و شب‌ها روشنایی کافی داشته باشد.

راه بایستی برای تمامی گروه‌های سنی جاذبه داشته باشد. به‌خصوص کودکان و مادرانی که کالسکه کودک خود را به پیش می‌رانند.

اجرای خواست‌های فوق در شرایطی که شهرها ساخته شده‌اند و با انواع مسیرهای اتومبیل راه تکه‌تکه شده‌اند سخت است اما معمولاً در برنامه‌ریزی مناطق جدیدی که ساخته می‌شوند و یا در حوزه‌هایی که دستخوش بازسازی‌های وسیع هستند قابل اجرا است.

ترافیک عابرپیاده مسیرهای کوتاه را در بر می‌گیرد. لذا خواست‌های مردم را بایستی در فضاهایی نزدیک به هم سازماندهی کرد. راه دیگری هم می‌توان در نظر داشت و آن ایجاد مسیرهای عابرپیاده طولی در حوزه‌های شهری است که کاربری‌های جذاب شهری در طول قرار گرفته‌اند.

در این صورت مسیر پیاده راه عملاً بسیار طولانی و برای عابرین به‌صورت قطعه‌ای قابل استفاده خواهد بود. در داخل مراکز شهری که حوزه عابرپیاده در آن قرار گرفته است، بایستی راه‌های شعاعی (بیشتر منظور مستقیم) از خانه و ساکن به مقاصد ترافیک (کودکستان‌ها، مدارس، فروشگاه‌ها و غیره) ایجاد شوند.

