

تردد عابرین پیاده و آسیب پذیری سبز رفوژها

(مطالعه موردی شهر اصفهان)

مقدمه

در رابطه با حفظ و اهمیت فضای سبز شهرها، محققین بیشتر پارکها را مدنظر قرار می دهند، ولی متأسفانه آسیب پذیری پوشش سبز رفوژها که خود بخش مهمی از فضای سبز شهری را تشکیل می دهد مورد توجه واقع نشده است. از طرف دیگر اهمیتی که در فضاهای شهری به ماشین داده می شود به مراتب بیش از عابر پیاده است. بنابراین حق تقدم در استفاده از فضا همیشه با ماشین و ماشین سوار می باشد. در نتیجه عابر پیاده باید با نگرانی و پس از عبور از موانع گوناگون خود را به مقصد برساند.

واژه رفوژ (Refuge) در زبان فرانسه به معنی (محل) که انسان خود را در پناه آن قرار می دهد. یا (جایی که در میان یک راه عریض و پر تردد با نرده های دارای چراغ است برای این که به عابرین اجازه دهد که در دو زمان از این راه عبور کنند) آمده است. توضیحاً اینکه واژه رفوژ در مراکز و سازمانهای شهری نظیر: شهرداری، سازمان ترافیک و... به فضاهای سبز میانی و کناری که معمولاً با عرضهای مختلف در طول خیابانها و به خصوص بزرگراهها احداث میشود. اطلاع می گردد.

هدف این پژوهش مطالعه علل آسیب پذیری و تخریب پوشش سبز رفیوژها توسط عابرین پیاده و ارائه طریق با توجه به ۱- حفظ زیبایی شهر ۲- تسهیل در عبور و مرور عابرین پیاده می باشد. لذا در مطالعه حاضر رفیوژ های اکثر خیابانهای شهر اصفهان مورد بررسی و مشاهده قرار گرفته است.

روش تحقیق

این تحقیق براساس مطالعات میدانی، کتابخانه ای و مصاحبه با کارشناسان شهرداری (امور ترافیک و فضای سبز) صورت گرفته است. ضمناً چون یکی از اهداف این پژوهش (تسهیل در عبور و مرور عابرین پیاده) می باشد لذا با تعدادی از عابرین پیاده نیز مصاحبه به عمل آمده است.

بحث اصلی

پوشش سبز رفیوژها (به خصوص چمن) بر اثر تردد عابرین پیاده هر ساله آسیب فراوانی می بیند و نتیجتاً مسئولین ذیربط را وادار به کاشت مجدد و یا ایجاد موانع مختلف در رفوژها (سیم خاردار و ...) می کند که این خود باعث تحمیل هزینه های اضافی و خدشه دار نمودن زیبایی شهر می شود.

رفیوژ های میانی و کناری معمولاً با عرضهای مختلف در طول خیابانها و به خصوص بزرگراهها احداث می شوند. پوشش سبز آنها از چمن، مورت، شمشاد، گل و درختان نارون، کاج، چنار، صنوبر، زبان گنجشک و ... تشکیل شده است. مشخصاً هزینه های مربوط به احداث، حفظ و نگهداری فضای سبز رفوژها (از قبیل تامین آب، کود، سمپاشی، هرس کردن، دستمزد، کارگران و ...) سنگین و قابل تامین است ولی به دلیل عدم توجه مسئولین ذیربط به احداث گذرگاههای عابر پیاده با فواصل نزدیک بر روی رفوژها، بخش قابل توجهی از پوشش سبز رفوژها در اثر تردد و رفت و آمد عابرین پایمال شده و سالیانه هزینه های اضافی را جهت کاشت مجدد و یا قراردادن نرده های حفاظ و یا کشیدن سیم خاردار به شهرداریها تحمیل می کند. تحقیقاتی که برای عبور و مرور عابران پیاده، گذرگاههای لازم بر روی رفوژها احداث نشود، عابرین پیاده به دلیل صرفه جویی در وقت، سعی در استفاده از مسیرهای کوتاه دارند و در نتیجه بخش قابل توجهی از پوشش سبز رفوژها، خاصه مناطقی که تردد عابرین پیاده بیشتر است (مقابل ایستگاههای اتوبوس، بیمارستانها، مدارس، دانشگاهها، بانکها، ادارات دولتی و ...) دچار آسیب و تخریب می گردد. بنابراین احداث گذرگاههای عابر پیاده با فواصل نزدیک بر روی رفوژها کاملاً ضروری است. به عبارت دیگر ساخت رفوژها، علاوه بر تامین اهداف خاص ترافیکی و گسترش فضای سبز و زیباسازی محیط شهری، باید پاسخگوی عبور و مرور شهروندان هم باشد و مسلماً تا زمانی که گذرگاههای لازم احداث نشود، شواهد موجود نشان می دهد که عابرین پیاده با تخریب و پایمال کردن پوشش سبز رفوژها و حتی گذر از سیم خاردار راهی برای خود باز می کنند. در اینجا ممکن است این اشکال مطرح شود که عبور عابرین پیاده از پوشش سبز رفوژها و بی توجهی آنها به عبور از گذرگاهها، ناشی از پایین بودن سطح فرهنگ ترافیک جامعه است نه فاصله زیاد گذرگاهها. در این رابطه، این واقعیت را نمی توان انکار کرد که متأسفانه فرهنگ ترافیک مردم در ایران در حد قابل قبولی نیست ولی فاصله زیاد گذرگاههای عابر پیاده را هم نمی توان نادیده گرفت. باذکر یک مثال موضوع روشنتر خواهد

شد. تصور کنید که در سیستم جمع آوری زباله خللی ایجاد شود و جمع آوری زباله چند روزی به تاخیر بیفتد. مسلماً مردم از روی ناچاری، زباله های خود را به نزدیکترین محل ممکن (داخل جویها، معابر عمومی یا ...) خواهند ریخت. اکنون در اینجا این پرسش مطرح است که آیا انتقاد متوجه شهروندان است یا ضعف سیستم؟ به عبارت دیگر آیا میتوان مردم را متهم کرد که از سطح فرهنگ خوبی برخوردار نیستند.

بنابر این در رابطه با عبور عابرین پیاده از پوشش سبز رفوژها، واقع بینانه نیست که مشکل اصلی (دور بودن فاصله گذرگاهها) را نادیده گرفته و علت را صرفاً ضعف فرهنگی مردم بدانیم. جای بسی تعجب است که از کارشناسانی که مصاحبه بعمل آمد، بعضاً به این نکته اعتراف می کردند که در تردهای روزمره در سطح شهر، خودشان عبور از گذرگاههای عابر پیاده را، به دلیل فاصله زیاد رعایت نمی کنند!

نتیجه

از بررسی های بعمل آمده چنین برمی آید که عابرین پیاده به دلیل صرفه جویی در وقت و نیز فاصله زیاد گذرگاهها، اکثراً حاضر به عبور از آنها نیستند و این باعث تخریب پوشش سبز رفوژها (خاصه در مناطقی که تراکم تردد عابرین بیشتر است) می شود. شواهد نشان می دهد که اقدام مسئولین زیربط در کشیدن سیم خاردار، نه تنها نتیجه بخش نبوده بلکه زیبایی شهر را مخدوش می کند. همچنین کاشت مورت و شمشاد، اگر چه به دلیل داشتن ارتفاع مناسب، در مقایسه با چمن، آسیب پذیری کمتری دارد، ولی به دلیل فاصله زیاد گذرگاهها، نتوانسته مانعی برای عبور عابرین پیاده شود و عابرین با تخریب آنها راهی برای عبور خود باز می کنند.

نتیجه بررسی های بعمل آمده نشان می دهد که اگر با فواصل نزدیک، گذرگاه عابر پیاده بر روی رفوژها احداث شود و آموزشهای لازم جهت حفظ و اهمیت فضای سبز به شهروندان از طریق وسایل ارتباط جمعی ارائه گردد. هم میزان تخریب پوشش سبز رفوژها بسیار کمتر خواهد شد و هم عابرین پیاده موقع عبور از یک طرف خیابان به طرف دیگر با موانع مختلف (سیم خاردار، گلی بودن زمین و...) روبه رو نمی شوند. بعلاوه نیازی به هزینه های اضافی جهت قرار دادن نرده های حفاظ یا سیم خاردار در رفوژها نبوده و نتیجتاً گام موثری در جهت حفظ زیبایی شهر برداشته خواهد شد.

پیشنهادها

- ۱- گذرگاههای عابر پیاده بر روی رفوژها را میتوان به صورت فلزی، سنگفرش و یا سنگ چین احداث کرد که مشخصاً مورد اخیر هزینه کمتری را در بر دارد.
- ۲- افزایش کیفیت و زیباسازی شهر، باید جزء مهمترین مشغله های ذهنی طراحان فضاهای شهری و دیگر کارشناسان امور شهری باشد. بنابراین استفاده از سیم خاردار در محیط شهری، علاوه بر خدشه دار نمودن زیبایی شهر، هرگز مناسب فضای شهری نیست.
- ۳- پیشنهاد می شود فاصله بین دو گذرگاه عابر پیاده بر روی رفوژها به ۲۰-۳۰ متر کاهش یابد (خاصه مناطقی که تراکم تردد عابرین بیشتر است) زیرا اولاً: مصاحبه تعدادی از عابرین پیاده نشان می دهد که اکثراً این فاصله را بسیار مناسب می دانند. ثانیاً: اگر عابری در نقطه وسط (بین دو گذرگاه) قرار گیرد با فاصله ۱۵-۱۰ متر به دو گذرگاه فاصله دارد. بنابراین به دلیل کم بودن فاصله، عابرین ترغیب به عبور از گذرگاه می شوند. ثالثاً: بررسی شرایط موجود روشنگر این واقعیت است که عابرین پیاده اکثراً به دلیل طولانی بودن فاصله فعلی گذرگاهها، علاقه ای به عبور از آن ها نشان نمی دهند و تخریب پوشش سبز رفوژها خود گویای این واقعیت است.
- ۴- علاوه بر احداث گذرگاه عابر پیاده بر روی رفوژها با فواصل نزدیک، بهتر است برای افزایش امنیت عابرین پیاده (خاصه در مناطق پرتردد)، سرعت وسایط نقلیه در صورت لزوم توسط تجهیزات فیزیکی همچون روکش کردن مخصوص خیابان و ایجاد سرعت گیر محدود شود.
- ۵- در معابری که تراکم تردد اتوموبیلها زیاد و سرعت بالاست ضروری است با احداث گذرگاههای زیرزمینی یا هوایی، مسیر مناسب جهت عبور عابرین پیاده ایجاد گردد. البته باید توجه داشت که عابرین تنها موقعی از یک پل هوایی یا تونل زیرزمینی استفاده خواهند کرد که عبور، صرفه جویی در وقت به همراه داشته باشد. در حالی که معمولاً گذر از خیابان سریعتر است. بنابراین لازم است که در محل گذرگاههای زیرزمینی یا هوایی، طرفین خیابان با نرده های حفاظ مسدود شود تا مانع گذر عابرین از خیابان شود.
- ۶- جهت جلوگیری از تخریب پوشش سبز رفوژها، علاوه بر احداث گذرگاههای عابر پیاده با فواصل نزدیک، ضروری است جهت افزایش آگاهی مردم به حفظ و اهمیت

فضاهای سبز، آموزشهای لازم از طریق وسایل ارتباط جمعی و نیز نصب تابلوهای هشدار دهنده در معابر، ارائه شود.

۷- بهتر است گذرگاههای مورد بحث، ابتدا در یک یا چند خیابان مختلف بطور آزمایشی احداث شود تا نتایج عملی آن از ابعاد مختلف مورد مطالعه قرار گرفته و بطور قطع مشخص شود.