

# محله شهری و شاخص‌های ساماندهی و طراحی حرکت پیاده در آن

■ مولفین: حامد مضطرزاده - وحیده حجتی  
کارشناس ارشد طراحی شهری

## چکیده

محله به مثابه سلول اصلی شهر سنتی سکونت گاه قوم، نژاد، مذهب یا فرقه‌ای خاص است. جامعه شهری رنگ گرفته از نظام عشیره‌ای، در روند شکل‌گیری خود مجموعه‌هایی را ایجاد کرد که به محله معروف شدند. از ابتدای بنای شهرهای اسلامی و حتی قبل از اسلام، هر قوم و قبیله‌ای تحت شرایط خانوادگی، منافع مشترک و شبکه‌های خویشاوندی، خود محله جداگانه‌ای در شهر بنا می‌کرد. همبستگی اجتماعی - فرهنگی سبب ایجاد عامل روانی تعلق به محله و پیروی افراد از آداب و رسوم واحد و نیز احساس تمایز نسبت به ساکنان دیگر محلات بود. به طوری که در چارچوب روابط اجتماعی ارگانیک آن چنان تجانس فرهنگی در هر محله وجود داشت که اختلاف طبقاتی بین فقرا و ثروتمندان، بعد فیزیکی که امروز شاهد آن هستیم، نمی‌یافت. در این مقاله سعی بر این است تا در ابتدا محله شهری تعریف شده، عناصر شاخص آن مشخص گردد و در نهایت شاخص‌های ساماندهی و طراحی حرکت پیاده در محله معرفی گردند.

## محله شهری

در ابتدا سعی بر این است تا در مورد مفهوم محله و ویژگی‌های آن اطلاعاتی به دست آید.

الگوی مهاجرت‌ها و کاربری اراضی که خود تحت تأثیر مکانها و نیروهای جاذب فرهنگی صنایع شکل گرفته بودند به وجود آمدند.

## تعریف محله

بافت محله شهری مجموعه‌ای است، منجسم از روابط اجتماعی - اقتصادی، فرهنگی، تاریخی و کالبدی که ساختار معنی‌داری را برای شهر پدید می‌آورد. در حقیقت یک محله شهری تکامل منطقی و طبیعی مسکن است.

- محله یک واحد اجتماعی است که می‌تواند به عنوان یک ذهن اجتماعی عمل کند. واحدی جهت ایجاد حس همکاری و تقویت همبستگی و حتی کنترل بهتر سیاسی است.
- محله واحد فیزیکی و اجتماعی با سازمان‌های اجتماعی که بزرگتر از خانواده و کوچکتر از شهر می‌باشد.
- محله واحدی از شهر است که می‌تواند ادراک شود و به عنوان واحدی در قیاس انسانی مطرح شود.
- در ساده‌ترین تعریف، محله از خانه‌های مجاور هم در یک فضای جغرافیایی خاص تشکیل می‌شود.

۲- محله به عنوان واحد فضایی بسته به مقیاس‌های گوناگونی که توسط مردم و یا سازمانها و نهادها به کار می‌رود، محله تعریف می‌گردد.

الف- محله به عنوان مجموعه‌ای از دسته کوچک ساختمان‌هایی که مالکیت شخصی دارند، می‌باشد. در این تعریف محله واحدی بی‌واسطه است.

ب- محله به عنوان واحدی همگن که این همگنی در قیمت خانه‌ها وجود دارد.

ج- محله به عنوان واحدی که ساکنین در استفاده از نهادهای آن با هم سهیم می‌باشند. نهادهایی از قبیل مدرسه ابتدایی، مسجد، حوزه پلیس و یا یک بخش سیاسی.

د- محله به عنوان یک حومه شهری و یا یک ناحیه در یک شهر بزرگ.

ه- محله به عنوان یک واحد طبیعی که دارای مرزهای فیزیکی خاص و روی نقشه مشخص شده باشد.

## ۱- محله به عنوان واحد اجتماعی

محله به عنوان واحد اجتماعی از دیدگاههای مکتب اکولوژیک در آمریکا نشأت می‌گیرد و محله را محصول فرآیندهای طبیعی انتخاب و رقابت می‌داند. نواحی طبیعی در اثر توسعه صنعتی،



### تفکر محله و نظریات مرتبط با محله

درست پس از اینکه تفکر محله به طور کامل در بالاترین سطح علمی برانداخته شد، شعله‌های آن مجدداً در پایین روشن شد. تهدیدهای گوناگون به نواحی محلی موجود نظیر تهدید نوسازی شهری، سرویس مدارس، بزرگراههای جدید، گسترش نهادی و تشکیلات و یا تهاجم قومی، موجی از مقاومت را که در اصل از سطح محله سازمان یافته بود، برانگیخت. مردم نشان دادند که گرچه شغلی و حتی دوستی آنها از خطوط تبعیت نمی‌کند، با وجود این می‌توانستند به هنگام ضرورت دفاع از خود در آن سطح دست به دست هم دهند. این سازمان‌های محله‌ای مبتنی بر مسائل بوده و به جای اینکه تغییر ایجاد کنند، در مقابل تغییر مقاومت می‌کنند.

بررسی‌های اخیر در مورد تصویر ذهنی مردم از شهر نشان می‌دهد که اجتماع محلی با نام اغلب عضو مهمی از آن ساختار ذهنی است. محله ممکن است برای روابط اجتماعی آنها اهمیتی نداشته باشد ولی همراه با معیار اصلی، بخش مهمی از ساز و برگ ذهنی است. بنابراین به عنوان یک واحد آرمانی برای سازمان اجتماعی و یک سازمان دهنده دسترسی به خدمات عمومی، تفکر محله مفهومی از نظارت پیدا می‌کند و شاید در درجه بعد مفهومی از معنی‌دار بودن. دیگر آن فضایی نیست که مردم در درون آن یکدیگر را بشناسند که در جوار یکدیگر زندگی می‌کنند. بلکه فضایی است که برای همه تعریف شده بود و دارای نام می‌باشد و در داخل آن مردم به هنگام احساس خطر به راحتی دور یکدیگر جمع می‌شوند. این جوامع در ذهن ساکنین شهر تبلور می‌یابد و اغلب در مورد محدوده‌ها و مشخصات یکنواخت آنها توافق نسبتاً خوبی وجود دارد. این توافق به صورت شفاهی و از طریق وسایل ارتباط جمعی تقویت می‌گردد. ادارات شهر

زمین، زمینه‌ای را برای ارتباطات بین افراد به وجود می‌آورد. همچنین عضویت در یک گروه قومی و یا ارتباطات با ادارات عمومی باعث ارتباط بین افراد می‌گردد. بنابراین فضای فعالیتی، مرزهای محله را تعریف می‌کند. این مرزها توسط عمل کننده‌های گوناگونی از جمله صنف‌هایی چون توسعه‌دهندگان مستغلات، بانکها، برنامه‌ریزان شهری، سرویس‌دهندگان خدماتی و توسط حوزه‌های انتخاباتی، مدارس، پارکها، حوزه‌های پلیس، نواحی پوشش خدمات اجتماعی و سایر ارگان‌های محلی تعریف می‌گردند.

### ۴- محله به عنوان یک واحد فرهنگی

محله می‌تواند توسط قومیت‌ها و یا سبک زندگی و یا نژادهای انسانی تعریف گردد. زمانی که مرزهای فیزیکی با ویژگی‌های فرهنگی منطبق شده باشند به آسانی قابل تعریف می‌باشند.

### ۵- محله به عنوان یک واحد سیاسی

محله شهری واحدی است که خود را مدیریت می‌کند و از نظر سیاسی دارای ارگان سیاسی مدیریت محله‌ای است. کوین لینچ در مطالعه‌ای که کتاب سیمای شهر براساس آن نوشته شد، نکته اصلی مطالعات خود را بر تشخیص عناصر ساختار کالبدی شهرها قرارداد که می‌توانند در شهر وضوح و خوانایی لازم را ایجاد کنند. لینچ نتیجه گرفت که مردم برای سازمان دادن به تصاویر ذهنی آشنا از پنج عامل استفاده می‌کنند. این عوامل راه، لبه، محله، گره و نشانه‌های شهری هستند. از نظر لینچ محله‌ها، محوطه‌هایی هستند که هویتی قابل تشخیص دارند. محله‌ها بافت کالبدی و کاربری همگون و لبه یا محیط مرئی تعریف شده‌ای، دارند.

از آن به عنوان پایگاهی برای برقراری ارتباط محلی استفاده می‌کنند که این خود ساختار آن را محکم‌تر می‌سازد.

طراحی سکونت‌گاه قادر است، تصور ذهنی مورد توافق از یک مجمع زیستی را از طریق جداسازی، مکان‌یابی مراکز محلی، انحراف مسیرهای اصلی ترافیک، بهره‌برداری از ناهمواری‌های طبیعی و برجستگی‌های دیگر خصوصیات کالبدی مورد تقویت قرار دهد. تا آنجایی که این تقسیمات بصری، الگوی عمومی دسترسی را مسدود نکرده و روابط اجتماعی یا مناطق خدماتی را دچار محدودیت نسازد، خوانایی را افزایش داده از سر و صدا و خطر ترافیک سریع کاسته و موقعیت سازمان محلی و نظارت را بدون هیچگونه هزینه عمده‌ای ارتقاء می‌بخشد. لیکن چنانچه موانعی حرکت را سد کند یا اینکه مردم به خرید در یک محل یا کار در محل دیگر و یا به استفاده از خدمات خاصی هدایت شوند در این صورت دسترسی و تطبیق‌پذیری، کاهش پیدا می‌کند. علاوه بر این، چنانچه در جهت افزایش همگنی اجتماعی یک مکان که به مراتب از طراحی کالبدی برای ایجاد حس مجتمع زمینی نیرومندتر است، تلاش گردد؛ در این صورت همه مسائل پدیدار خواهند شد. همگنی برنامه‌ریزی شده کالبدی و اجتماعی مسلماً در سطح جامعه اجتماعی واقعی بسیار کوچکتر قابل دفاع می‌باشد. زیر آنها انسجام اجتماعی، تناسب، نظارت و معنی‌دار بودن را بدون لطمه وارد کردن جدی به دسترسی کسی بهبود می‌بخشد. صرفنظر از آن، شادمانی زندگی در یک محله با هویت با خیابان‌های آرام و ایمن و خدمات روزانه که به راحتی

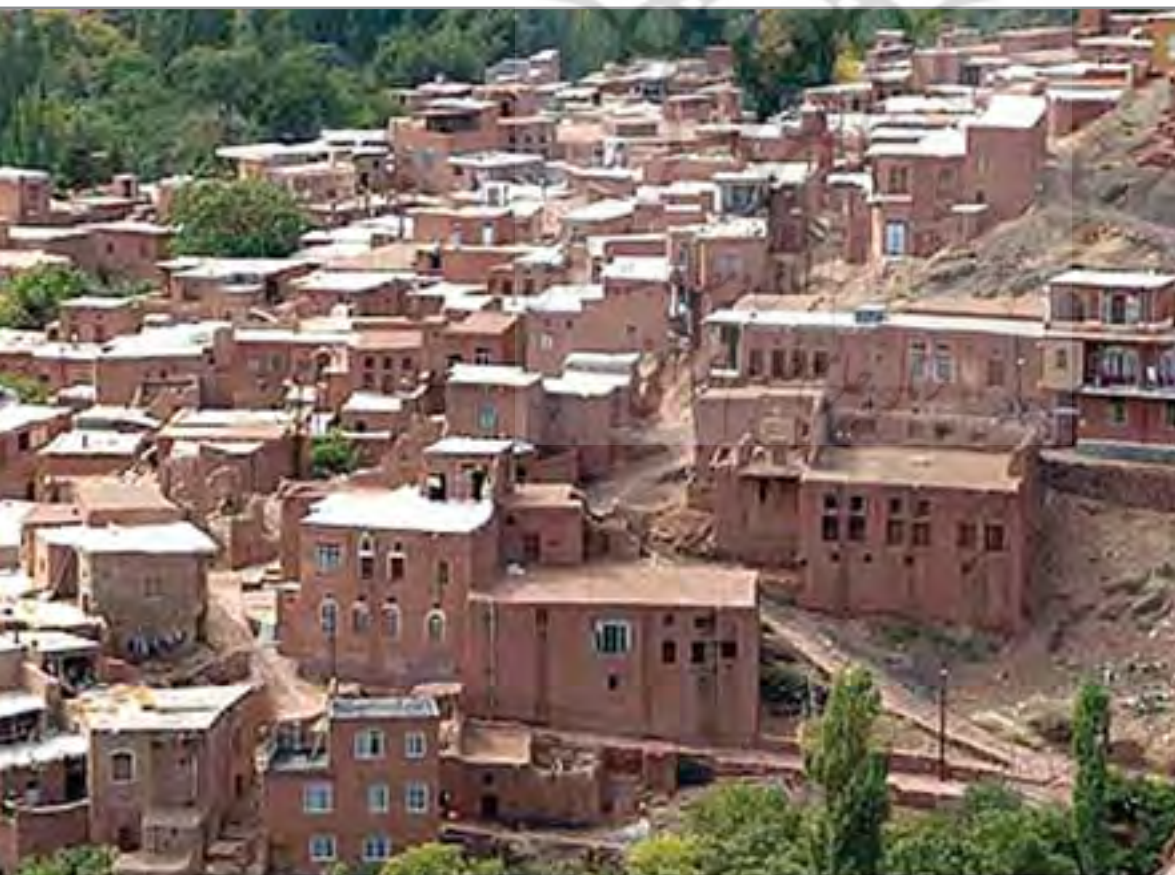
و سهولت در دسترس قرار می‌گیرد و اینها مسلماً از خصوصیات معقول و موجه یک سکونتگاه خوب است، علاوه بر این برای گروه‌های سنی خاص به خصوص نوجوانان یک مجتمع زیستی اجتماعی مبتنی بر مکان کاملاً حائز اهمیت است. مناطق مسکونی محلی دارای هویت نیز به افراد این امکان را می‌دهند که در بهبود محیط اطراف خود مشارکت نمایند.

بحث مربوط به محله از این فراتر می‌رود. طرفداران کوچک بودن و عدم تمرکز بر این نکته اصرار خواهند ورزید که این بخش محلی باید بتواند فضای خود و تا حدودی اقتصاد و خدمات عمومی خود را تحت نظارت درآورد. هرگونه راهی که بر خودکفایی در عواملی همچون غذا، انرژی و ساختمان منجر شود از نظر این دیدگاه پسندیده است. شرکت‌های محلی باید اشتغال محلی را تأمین کرده و درآمدها را به جای اینکه به نفع دیگران در خارج از منطقه از دست بدهند در داخل محل نگهدارند. یک دولت محلی می‌تواند مدارس را بگرداند، فضاهای باز را اداره کند و از خیابانها مراقبت به عمل آورد.

### عناصر شاخص محله

#### الف- نشانه‌ها

عوامل و عناصری در شهر و یا محلات هستند که ظاهری مشخص دارند تا بتوان آنها را از میان عناصر دیگر باز شناخت. نشانه‌ها عامل ایجاد هویت و شخصیت خاص هر شهر بوده، از ویژگی‌های مهم آنها تسهیل در ایجاد احساس مکان جهت‌یابی



و وضوح و خوانایی محیط است. نشانه‌ها در مقیاس‌های مختلف می‌توانند مورد تشخیص و شناسایی قرار گیرند و شامل مقیاس شهری، محله‌ای و یا حوزه‌های کوچکتر واحدهای همسایگی هستند.

#### ب- لبه‌ها

حدود قسمت‌های ساخته شده محله یا محل تلاقی بافت محله و بیرون آن را لبه گویند. لبه‌ها در حقیقت نمای ساختمان‌های متوالی و همجوار و قابل رؤیت در محله هستند که ممکن است در اثر وجود فضاهای باز بزرگ که امکان رؤیت چند ساختمان همجوار را فراهم آورده، به وجود آمده باشند. نظم مقیاسی و کیفیت‌های بصری لبه‌ها از ویژگی‌های کالبدی یک شهر محسوب می‌شوند. به علت قابلیت رؤیت ساختمان‌های همجوار، در لبه‌ها تلقی آنها به عنوان یک مجموعه معماری ضروری بوده با توجه به کیفیت‌های بصری آن مانند هماهنگی، وحدت، تنوع، تناسب، مقایسه وضوح، خوانایی فضاهای پر و خالی، خط آسمان، خط ساختمان به مفهوم عقب‌نشینی و پیش‌آمدگی و سایر ابعاد مطرح شده در مجموعه‌های معماری دارای اهمیت است.

#### ج- گره‌ها

محل تجمع فعالیت‌ها، تقاطع راه‌ها و کانون‌هایی که به عنوان مبدأ و یا مقصد شناخته می‌شوند و نقاط حساس را

گره می‌گویند. مهمترین گره‌ها در محلات عبارتند از: مسجد، حسینیه، مرکز محله و میدان‌ها.

#### مرکز محله

##### الف- تعریف مرکز محله

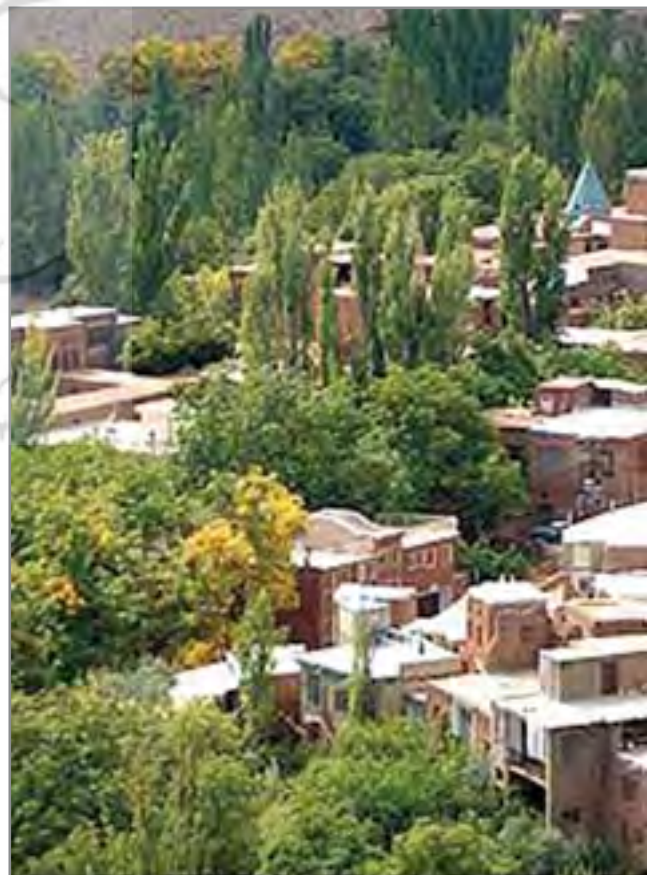
مرکز محله تمرکز جامعه‌ای کوچک و منسجم است که تماس‌های اجتماعی بین همسایگان و ایجاد حس شهری و محله‌ای را ترغیب می‌نماید. این مراکز محل تجمع آن دسته از فعالیت‌های تجاری و خدماتی است که به طور روزانه و یا حداقل هفتگی مورد استفاده ساکنین یک محله قرار می‌گیرد، نظیر مدرسه، مهدکودک، فروشگاه‌های مواد غذایی، داروخانه، خشک‌شویی، پست، قهوه‌خانه، رستوران و یا محل مناسب برای پاتوق اهالی. این مدل شبیه مراکز محلی است که همه جا داخل بافت شهری دیده می‌شود. گرچه از ارزش و اهمیت این مراکز روز به روز کاسته می‌شود لیکن در جوامع سنتی‌تر هنوز هم با کمال قدرت کار می‌کنند. این فکر نه تنها بر اثر ملاحظات سهولت دسترسی پیاده بلکه مهمتر از آن به دلیل ایده‌آل بودن جنبه‌های اجتماعی مورد توجه قرار گرفته است. مدل مراکز محله‌ای با وجود کاسته شدن از اهمیت‌شان همچنان وجود دارند و امروزه با پدیدار شدن مجدد مفهوم محله حتی قوت و اعتبار بیشتری پیدا کرده‌اند. این نظریه که کالاها و خدمات روزمره باید نزدیک به خانه باشند، قطعاً نظریه معقول و منطقی است. همین طور این امید که چنین مراکزی روابط اجتماعی را تقویت کرده و یا حتی موجب به وجود آوردن آن می‌شوند نیز جالب است.

##### ب- فضاهای عمومی مرکز محله

همانگونه که در نمونه محلات قدیمی مشخص است معمولاً محلات مرکزی داشته‌اند که خدمات ضروری محله جهت نیازهای مختلف مادی و معنوی ساکنین در آن جای گرفته‌اند. فضاهایی از قبیل آب‌انبار، مسجد، حسینیه، حمام و دیگر فضاهای تأمین کننده نیازهای روزمره مردم. این فضاها علاوه بر عملکردهای متفاوت در مجموعه‌ای گرد آمده‌اند که یک عملکرد واحد و مهم دیگر به عنوان محل اجتماع، رفت‌وآمد و دید و بازدید مردم از همدیگر را دارد.

البته طبیعی است که این مرکزیت بنا به وسعت و جمعیت هر محله وسعت و تنوع داشته است ولی وجه اشتراک تمام محلات وجود فضای عمومی فراتر از یک گذر محله‌ای بوده که تأمین کننده احتیاجات و نیز ارتباطات مؤثر همسایگان و ساکنین محله بوده است و در واقع این مرکزیت علاوه بر کارکرد خدماتی جهت مجموعه کارکرد ارتباطی نیز داشته است. چنین مرکزیتی در محلات و بافت‌های جدید شهری، امروز گم شده است و یا صرفاً به یک بافت تجاری و یا حداکثر یک فضای سبز تقلیل یافته است و بدیهی است که این خود یکی از عوامل کالبدی کاهش ارتباطات انسانی است. مشکلی که سالهاست در حال سرازیر شدن به حوزه معماری و به دنبال آن حوزه فرهنگی ماست.

تأکید بر فضاهای ارتباطی - عملکردی در مقیاس محله‌ای



نه تنها یک ضرورت کارکردی است بلکه اولویتی انسانی می‌باشد. بر این اساس لازم است که در فضاهای سکونتی خویش - در محل‌های مسکونی و مجتمع‌ها - همواره بدان توجه نماییم. مرکزیت محله به تناسب خود محله معمولاً از نظر هندسی و شبکه دسترسی و نوع خدمات آن باید به گونه‌ای طراحی شود که:

۱- با توجه به مقیاس‌های محله‌ای برآورنده تمامی نیازهای روزمره و ضروری ساکنین می‌باشد. به گونه‌ای که ساکنین محله بتوانند در حداقل فاصله زمانی و مکانی نیازهای مورد نظر را تأمین نمایند و از خدمات دلخواه (با توجه به مقیاس محله‌ای) استفاده نمایند.

۲- از نظر نوع دسترسی و شبکه استقرار یافته، تلاش شود تا دسترسی تمام ساکنین به مرکزیت محله به صورت عادلانه تأمین شود.

۳- عملکردهای مختلف مرکز محله برای ساکنین محله و یکدیگر مزاحمت نداشته و یا حداقل مزاحمت را داشته باشد.

در نهایت آنچه مهم است، آنکه هنر معماری و طراحی شهری به گونه‌ای به فضای مرکز محله شکل دهد که باعث ایجاد حداکثر تحرک و نشاط و ارتباط در این فضا بشود. در این صورت مرکز محله به عنوان قلب مجموعه باعث زندگی و نشاط در کل محله خواهد بود.

همانگونه که مشخص است، شکل کالبدی و ترکیب اجزا موجود در مرکز محله به تناسب زمان و مکان و نیازهای ساکنین مجموعه‌ها و محلات بسیار

متفاوت است. ولی بدیهی است که مطابق با اصناف اصلی نیازهای انسانها به طور کلی به چند گروه تقسیم می‌شوند.

#### الف- فضاهای فرهنگی - مذهبی

همانگونه که تاریخ معماری ما نشان می‌دهد غالباً در محلات قدیمی نمونه این فضا مسجد بوده است و متناسب با وسعت محله، مسجد محله نیز وسعت داشته است و از فضاهای متنوع برخوردار بوده است. اما بدیهی است که با توسعه و تنوع ارتباطات و نیازهای فرهنگی جامعه ضرورت ایجاد فضاهای فرهنگی متنوع علاوه بر مسجد بسیار روشن می‌نماید، فضاهایی

از قبیل:

- کتابخانه‌ها و سالن‌های مطالعه و مطبوعات
- کلاس‌های هنری - فرهنگی
- سایت‌های رایانه‌ای و مراکز ارتباط اینترنتی
- سالن‌های نمایش فیلم و تئاتر و سینماهای کوچک

• سالن‌های اجتماعات جهت برگزاری سخنرانی‌های علمی - فرهنگی و مذهبی

#### ب- فضاهای آموزشی

با توسعه آموزش در سطوح مختلف سنی ضرورت توسعه فضاهای آموزشی در سایت‌های مسکونی نیز غیرقابل انکار است. در حال حاضر، فضاهای آموزشی از جمله مهمترین اجزای محلات مسکونی محسوب می‌شوند. نوع و تعداد این فضاها به میزان جمعیت این محلات بستگی دارد، اما در تمامی محلات مسکونی وجود مهدکودک و پیش‌دبستانی و دبستان ضرورت دارد. یعنی دو دبستان یک مهدکودک حداقل فضاهای آموزشی ضروری جهت یک محله است و بدیهی است که با توجه به سرانه مشخص آموزشی مترارز لازم و خدمات جنبی لازم جهت مدرسه دیده می‌شود.

گذشته از فضاهای آموزشی رسمی همانگونه که در بخش فرهنگی اشاره شد، وجود مجموعه کلاس‌هایی که کارکرد کمک آموزشی - فرهنگی و مذهبی و... را دارند نیز در مجموعه ضرورت دارد.

#### ج- فضاهای تجاری

بازار همواره رکن اصلی شهرها و محلات ما در معماری گذشته بوده است و به تعبیری بازار ستون فقرات شهر و محلات بوده است. به طور کلی نیازهای ساکنین به واحدهای تجاری در سه سطح مطرح است:

۱- نیازهای روزانه که عبارتند از فروشگاههای موادغذایی، نانوايي‌ها، میوه و تره‌بار و... که از نظر دسترسی باید در نزدیکترین مکان ممکن به واحدهای مسکونی قرار گیرد. این واحدها باید در داخل بافت مسکونی به گونه‌ای قرار گیرند که مزاحمتی برای واحدهای مسکونی نداشته باشد.

۲- سطح دوم نیازهای مردم به واحدهای تجاری، نیازهای هفتگی تا ماهانه می‌باشد. به عنوان مثال می‌توان از نیازهایی

در نهایت آنچه مهم است، آنکه هنر معماری و طراحی شهری به گونه‌ای به فضای مرکز محله شکل دهد که باعث ایجاد حداکثر تحرک و نشاط و ارتباط در این فضا بشود. در این صورت مرکز محله به عنوان قلب مجموعه باعث زندگی و نشاط در کل محله خواهد بود.



از قبیل کتاب، لوازم التحریر، آرایشگاه و... گفت که لازم است این سطح از نیازها نیز در داخل محله و البته در یک فضای جدا از حوزه مسکونی قرار گیرد. این نوع فضاهای تجاری در مرکز محله قرار می‌گیرند تا هم در سطح محله قابل تأمین باشد و هم مزاحمتی برای بافت مسکونی ایجاد ننماید.

۳- سطح سوم نیازها که نیازهای فراتر از مقطع ماهانه است در حوزه شهری قرار گرفته و نیاز به تأمین آن در سطح محله وجود ندارد.

نکته قابل توجه در نحوه قرار گیری و برنامه‌ریزی فضاهای تجاری آن است که به این فضاها صرفاً نباید به عنوان یکسری واحدهای تجاری که فقط برای خرید و فروش بعضی کالاها، کارکرد دارد نگریسته شود. بلکه مجموعه تجاری در یک مرکز محله و یا حتی در مراکز زیر محلات فضای ارتباطی مؤثر بین ساکنین می‌باشد. با این دیدگاه مجموعه تجاری یک مرکز اجتماعی مهم به شمار می‌آید که برای ابعاد مختلف آن از قبیل امنیت روانی و فکری مراجعین اندیشید و با دور کردن آن از ترافیک سواره و مزاحمت‌های دیگر سایت، زمینه ایجاد و تقویت امنیت روانی را در این محیط افزایش داد.



پستی و... جهت ارائه این نوع خدمات به مردم لازم می‌نماید. ۴- و کلیه خدماتی که با توجه به ابعاد جمعیتی و وسعت محله لازم می‌نماید.

۵- فضاهای ورزشی - تفریحی امروزه رکن اصلی ایجاد نشاط و سرزندگی در فضاهای انسانی را مراکز تفریحی - ورزشی به عهده دارند و ضروری است با توجه به اهمیت این موضوع، فضاها مناسب با فاصله مکانی متناسب با بافت مسکونی جهت این امر احداث گردد.

#### ه - فضاهای سبز و پارک عمومی

یکی از ضروری‌ترین لوازم زندگی بهره‌مندی از تفریح و فضای مناسب جهت آن است که باعث ایجاد نشاط در روحیه فردی و اجتماعی می‌گردد. در این راستا، ایجاد فضاهای سبز و پارکها در داخل بافت‌های مسکونی از مهمترین اولویت‌های طراحی می‌باشند. این موضوع علاوه بر نشاط کردن فضای محله به روابط اجتماعی دامن زده و نیز باعث تلطیف هوای محیط تا حدود زیادی می‌گردد.

#### شاخص‌های ساماندهی و طراحی فضای حرکت پیاده در محله

آنچه یک خیابان محلی را به راسته محلی تبدیل می‌کند، میزان انطباق آن با توقعاتی است که شهروندان از چنین معابری دارند. همزمان با توقعات عامی که از هر فضای شهری و توقعات موضوعی که از هر خیابان وجود دارد، آرامش و خودمانی بودن و ایمنی نسبی خیابان محلی انتظاری نه چندان بیجا از طرف شهروندان می‌باشد.

#### آرامش

علیرغم غوغا و هیاهویی که امروزه بر خیابان‌های محلی حاکم است، اکثر شهروندان توقع دارند خیابانی که از قلب محله مسکونی آنها می‌گذرد، آرام باشد. زیرا حال و هوای این خیابان به درون بافت نیز تسری می‌یابد. اگر راسته محله از آرامش لازم برخوردار گردد، زمینه لازم برای آرام بودن سایر فضاهای شهری مرتبط با آن نیز در درون بافت مسکونی فراهم می‌آید. ابتدایی‌ترین عاملی که در تأمین آرامش یک راسته محلی

#### د- فضاهای خدماتی و بهداشتی

در الگوهای معماری گذشته ما به تناسب زمان در مراکز محله خدمات بهداشتی از قبیل گرمابه‌های عمومی، آب‌انبارها و بعضاً یخچال وجود داشته است. در حال حاضر با گسترش امکانات و آب لوله‌کشی و وجود حمام در خانه‌ها دیگر نیاز به این قبیل فضاها نیست، اما گسترش خدمات

بهداشتی ایجاد فضاهای بهداشتی - درمانی از قبیل درمانگاهها و فضاهای خدماتی را در محله ضروری می‌نماید و در هر حال، لازم است به تناسب زمان مراکز خدمات‌رسانی جهت استفاده مردم ایجاد شود. اهم این فضاها عبارت است از:

۱- ایجاد مراکز خدمات بهداشتی - درمانی از قبیل درمانگاه، اورژانس و داروخانه که به صورت شبانه‌روزی به مردم ارائه خدمات نماید.

۲- ایجاد خدمات آتش‌نشانی و ایمنی با توجه به وسعت محله که در اسرع وقت برای کمک به آسیب‌دیدگان حاضر شوند.

۳- وجود مؤسسات مالی - اداری از قبیل بانکها، بچه‌های



نقش اساسی بازی می‌کند، کم بودن سروصدای مزاحم است. آلودگی صوتی به طور معمول ناشی از عبور خودروها و یا برخی فعالیت‌های مولد سروصدای مزاحم می‌باشد. در رأس تمامی تدابیر برای عبور و مرور وسایل نقلیه در یک راسته محله در اولویت قرار دادن پیاده و دوچرخه برای تردد درون محله‌ای نسبت به سواره است. به طوری که دشوار بودن حرکت سواره در راسته محله ساکنان را ترغیب به آمد و شد پیاده یا با دوچرخه نماید.

عامل دیگر سروصدای مزاحم از یک خیابان محلی، فعالیت‌هایی هستند که به صورت مستمر یا مقطعی و به نحوی آزاردهنده آلودگی صوتی ایجاد می‌کنند. برای مثال آهنگری، صافکاری، تراشکاری و... از آن جهت که فعالیت‌شان در تمام مدت انجام، سر و صدایی بیش از حد آسایش شنوایی انسان تولید می‌کند، باید از خیابان محلی حذف گردند.

اگر بخواهیم از ازدحام خودروهای در حال حرکت بکاهیم، در درجه اول لازم است فضا را به گونه‌ای ساماندهی کنیم که اولویت پیاده و دوچرخه را القاء نماید. شاید بهترین راه برای دستیابی به این منظور این باشد که تمام سطح خیابان را در اختیار پیاده قرار دهیم، یعنی پیاده مجاز به حضور در تمام عرصه خیابان باشد و در عوض حرکت سواره و دوچرخه محدود به نوار خاصی شود. به این ترتیب رفتار سواره کنترل شده، خودرو از آن جهت که در اولویت نیست ملزم به رعایت حال پیاده‌ها و دوچرخه‌سواران می‌گردد و در درجه دوم یکی از راه‌های کاستن بار ترافیک سواره آن است که مسیر از حالت عبوری خارج شود. توجه به این مسأله علی‌الخصوص در مواردی که خیابان محلی به صورت میانبر بین شریان‌های شهری درمی‌آید، بسیار حائز اهمیت می‌باشد.

از آنجا که در نظام شطرنجی معمولاً خیابان‌های شهری توسط خیابان‌های محلی به یکدیگر متصل می‌شوند و متعاقب آن برای جابجایی از یک شریان به دیگری و یا فرار از راه‌بندان یک شریان از خیابان‌های محل به عنوان میانبر استفاده می‌گردد. در این موارد، ضروری است که امتداد خیابان‌های محلی توسط موانع کالبدی قطع گردد و از حالت میانبر خارج شوند.

ازدحام خودروهای ساکن یا در حال توقف در یک فضای آرام ناخوشایند است، زیرا در درجه اول فضای حضور انسانها را اشغال می‌کند و در درجه بعدی به فضا حالت پارکینگ می‌دهد و طبیعی است که در یک پارکینگ که دائماً خودرویی توقف می‌کند و خودروی دیگری به حرکت درمی‌آید و... فرد احساس آرامش نمی‌کند. برای کنترل این عارضه بهتر است با در نظر گرفتن محل ویژه به عنوان پارکینگ، حضور خودروهای در حال توقف محدود به محل‌های خاص گردد. کم کردن تعداد پارکینگ‌های حاشیه‌ای در حد نیاز ساکنان نیز باعث می‌شود که از جاذبه فضا برای خودروهای بیگانه که در جستجوی محل توقف هستند، کاسته شود.

سکوت و خلوت نسبی به تنهایی برای القاء آرامش کافی نیست. برای آنکه فضایی بتواند آرامش ذهنی لازم را برای استفاده کنندگان فراهم کند، باید از سلسله مراتب فضایی قابل

درک برخوردار باشد. در این راستا ضروری است که خیابان محلی ساکنان بندی شود و این ساکنان‌ها برای استفاده کننده معلوم باشد. یکی از راه‌های القاء ساکنان آن است که فعالیت‌ها با ریتم مناسب و همخوان با کالبد مسیر در بدنه‌ها مستقر شوند. در ساکنان بندی باید توجه شود که طول ساکنان با توانایی‌های فیزیکی و ادراکی انسان هماهنگ باشد.

علاوه بر آنکه وجود سلسله مراتب درون یک خیابان محلی ضروری است، جایگاه راسته محلی می‌بایستی نسبت به معابر درجات بالاتر و پایین‌تر نیز در یک نظام سلسله مراتبی معلوم باشد. برای دستیابی به چنین منظوری باید نسبت به اتصال خیابان محلی به کوچه‌ها و بن‌بست‌ها از یک طرف و به خیابان شهری و معابر بالاتر از طرف دیگر توجه کافی مبذول داشت. برای آنکه فرد در یک فضا احساس آرامش کند، توقع دارد که فضا از نظر کاربردی برایش قابل پیش‌بینی باشد. در چنین فضایی فرد احساس ابهام و سرزندگی بی‌مورد نمی‌کند و هر لحظه به طور ناخوشایندی غافلگیر نمی‌شود. شرط اساسی قابل پیش‌بینی بودن آن است که فضا از وضوح کالبدی برخوردار باشد اگرچه خارج کردن مسیر از حالت مستقیم الخط در خیابان محلی جهت کنترل سرعت مطلوب است، اما باید در نظر داشت که تغییر مسیرهای ناگهانی و شدید که ادامه مسیر را کاملاً از دید فرد مخفی می‌کند، بر ابهام فضایی می‌افزاید. در چنین مواردی فرد نمی‌داند پس از پیمودن بخشی از راه در ادامه مسیر چه اتفاقی خواهد افتاد. سلب شدن قدرت پیش‌بینی از فرد او را



مضطرب می‌کند و آرامشش را برهم می‌زند. گوشه‌های کم تردد و کم نور نیز به همین ترتیب وضوح فضا را خدشه‌دار می‌کنند و فرد در برابر آنها احساس امنیت و اطمینان خاطر خود را از دست می‌دهد، لذا باید چنین محل‌هایی را حتی‌المقدور حذف نمود. تأمین وضوح کالبدی بدون هماهنگ نمودن فضا و فعالیت‌های جاری در آن امکان‌پذیر نمی‌باشد.

علاوه بر وضوح کالبدی در فضای خیابان محلی تقاطع‌ها نیز لازم است، واضح باشند. اگر تقاطعی به وضوح دیده نشود همواره این خطر وجود دارد که برخورد‌های پیش‌بینی نشده علی‌الخصوص بین پیاده و سواره اتفاق افتد و امنیت هر دو مخدوش شود. لذا بهتر است تقاطع‌ها به وسیله عناصر کالبدی چه در کف و چه در بدنه‌ها به طریقی متمایز گردند، این مسأله در مورد تقاطع‌های مهم ضروری‌تر می‌باشد.

برای دستیابی به آرامش و اطمینان خاطر وجود نظارت اجتماعی بر فضا جهت کنترل رفتارهای مجرمانه ضروری است. به این منظور در درجه اول باید فضا در معرض دید قرار گیرد. دیده شدن فضا از دو طریق امکان‌پذیر است: از درون بدنه‌ها و به واسطه حضور افراد درون خود فضا برای آنکه فضایی از درون بدنه‌ها دیده شود باید از به کار بردن جداره‌های بسته طویل به عنوان بدنه خیابان محلی اجتناب کرد و در حد امکان در بدنه‌های مشرف به خیابان بازشوهایی ایجاد نمود تا ساکنان از طریق آنها بتوانند فضا را رؤیت نمایند. در شرایطی که بدنه‌ها با فضای خیابان به گونه‌ای ارتباط اجتماعی برقرار کنند این

نظارت افزایش می‌یابد. از اساسی‌ترین شروط دیدن وجود نور است، بنابراین برای قابل رؤیت بودن فضا در کنار موارد فوق باید روشنایی لازم را به ویژه در شب برای فضا تأمین نمود. حضور افراد در فضا از قوی‌ترین عوامل اعمال این نظارت می‌باشد زیرا در این شرایط علاوه بر اینکه شهروندان ناظر هستند، می‌توانند در صورت لزوم برای جلوگیری از اعمال مجرمانه مستقیماً وارد عمل نیز شوند. بنابراین بهتر است برای حضور ساکنان در فضای خیابان محلی تسهیلات لازم فراهم شود. البته باید از انحصاری شدن فضا جلوگیری کرد. به این معنی که فضا در اختیار گروه خاصی قرار نگیرد و تمامی گروه‌های اجتماعی خود را در آن راحت حس کنند. در کنار تمامی آنچه ذکر شد، حضور عناصر طبیعی در یک خیابان محلی از نظر روانی آرامش‌بخش است، البته به شرط آنکه انتخاب و استقرار آنها مناسب باشد. تراکم و ارتفاع پوشش گیاهی باید با شرایط محیطی خیابان محلی مورد طراحی سازگار باشد. استقرار پوشش گیاهی نیز می‌تواند هدفمند باشد. از ردیف درختان برای القاء ریتم و حرکت و از تک درخت یا پوشش گیاهی متمرکز برای تداعی مکث می‌توان استفاده کرد.

#### خودمانی بودن

از آنجا که راسته محله پس از بن‌بست و کوچه اولین فضایی است که شخص پس از خروج از حریم خصوصی خود به آن وارد می‌شود، لازم است که آن را تداوم فضای شخصی و همسایگی





تکرار استفاده و مدت مکث مورد نیاز در آنجا، افراد این فضا را متعلق به خود دانسته و در آن احساس خودمانی بودن می‌کنند. به همین دلیل برای حفظ این خودمانی بودن می‌بایست به روش‌های ممکن از حضور افراد غریبه و مراجعه‌کنندگان خارج از محله به خیابان نیز کاست تا همه ترافیک عبوری به ترافیک مقصدی تبدیل شود و هم، حال و هوای محلی خیابان حفظ شود. پرهیز از استقرار فعالیت‌هایی که جاذب مراجعه‌کنندگان غیرمحلی هستند و دشوار نمودن حرکت سریع خودروها از راسته محله به افزایش خودمانی بودن فضا کمک می‌کند.

### ایمنی

ایمن بودن انتظاری است که هم پیاده، هم دوچرخه و هم سواره از فضای خیابان محلی دارد. از آنجایی که خیابان محلی به عنوان یک فضای شهری باید محل تعاملات اجتماعی باشد. لذا ایمنی پیاده در آن، در درجه اول اهمیت قرار دارد؛ زیرا در صورت عدم وجود ایمنی لازم برای پیاده، خواه در حال سکون و خواه در حال حرکت شهروندان از حضور خود در فضا می‌کاهند و به عبور از آن اکتفا می‌کنند.

برای آنکه پیاده در حال حرکت ایمن باشد، ضروری است که بر فضا غلبه داشته باشد. به عبارت دیگر، فضای خیابان محلی از سیطره سواره خارج شده و در اختیار پیاده قرار گیرد. ساده‌ترین راه اعمال چنین تدابیری محدود کردن است. حرکت سواره به نواری نه چندان عریض (کمی بیش از عرض خودروها) می‌باشد. می‌توان این مسیر را با تغییر مصالح یا رنگ در کف مشخص نمود.

توجه به ریتم حرکت پیاده به ویژه در تقاطع‌ها امریست ضروری، اساسا در فضایی که حاکمیت با پیاده است در تقاطع‌ها نیز حق تقدم با پیاده باشد و سواره مجبور به کند کردن سرعت یا توقف شود. در یک خیابان محلی سواره همواره باید در نظر داشته باشد که پیاده اجازه ورود به حریم سواره را دارد ولی سواره

خود بداند و می‌بایستی در آن حس راحتی و خودمانی بودن بنماید. اولین ضرورت حس خودمانی بودن آن است که شخص احساس نکند که فضا بر او غلبه یافته و بر او مسلط است. لازمه این موضوع برقراری مقیاس انسانی در فضا است. کاهش عبور سریع خودروها نیز باعث می‌شود که عابر پیاده حس نکند در درجه دوم اهمیت نسبت به خودروها قرار گرفته است.

با مدیریت حرکت خودروها می‌توان آنها را واداشت تا مقیاس حرکت متناسب، با پیاده و دوچرخه باشند. در همین جهت کاهش عرض خیابان‌های محلی در ترغیب کاهش سرعت سواره نقش مهمی دارد. سهولت عبور و تردد و تطویل ماندن پیاده در فضا در صورتی ممکن است که عابر حس اولویت نسبت به خودرو کند. به همین جهت طرح کف‌سازی و جزئیات آن به گونه‌ای که در

تسلط پیاده باشد، باعث می‌شود تا از نظر کالبدی نیز افراد در فضا حس راحتی و آسایش کنند. از این جهت بهتر است از جداسازی مسیر سواره از دوچرخه و پیاده جز به وسیله نوع کف‌سازی یا رنگ مصالح اجتناب کرد و در عوض سرعت خودرو را به وسیله تمهیدات کالبدی کاهش داد.

اولین ضرورت حس خودمانی بودن آن است که شخص احساس نکند که فضا بر او غلبه یافته و بر او مسلط است. لازمه این موضوع برقراری مقیاس انسانی در فضا است.

اگر شخصی فضا را متعلق به خود بداند و خود را در نگهداری و مدیریت آن شریک بداند، نسبت به فضا حس خودمانی بودن می‌کند. قرار گیری تسهیلات، مبلمان و امکانات فضا به گونه‌ای که گروه‌های مختلف مردم به سادگی بتوانند حضور یافته و در آن مکث و گفتگو کنند، کمک بزرگی برای تقویت خودمانی بودن فضا خواهد بود. از این جهت بسیاری از این فضاها به خصوص فضاهای تفریحی و فراغتی به مرور تبدیل به میعادگاه، پاتوق و فضایی می‌شود که مردم در آن حس شراکت و مالکیت می‌کنند و برای استفاده از آنها مکررا به فضا مراجعه می‌کنند. نقش مکان‌هایی مانند ایستگاه اتوبوس، کافه‌ها، رستوران‌ها، چاپخانه‌ها و واحدهای خرده‌فروشی محله را نباید به عنوان مرکز تجمع اهالی محل از نظر دور داشت، چراکه به دلیل

مجاز به تعرض به حریم پیاده نمی‌باشد. برای تأمین ایمنی بیشتر پیاده باید سرعت خودرو به حداقل ممکن تقلیل یابد. بهتر است، از موانع فیزیکی برای تغییر مسیر سواره، طولانی نمودن آن و خارج کردن مسیر از حالت مستقیم‌الخط استفاده کرد تا به این ترتیب، سواره به ناچار سرعت خود را کاهش دهد. پیاده‌ها در حال سکون نیز باید از ایمنی کافی برخوردار باشند تا ترغیب به تجمع و برقراری روابط اجتماعی گردند. به این منظور، در طول یک خیابان محلی متناسب با فعالیت‌های مستقر در بدنه‌ها باید محل‌هایی برای سکون و تجمع شهروندان وجود داشته باشد.

### اهداف، راهبردها و سیاست‌های خیابان محلی (پاکزاد، ۱۳۸۴، ۲۲۸)

هدف	راهبرد	سیاست
کم بودن سروصدا	تقلیل سروصدای خودروها	<ul style="list-style-type: none"> <li>- کاستن از سرعت حرکت خودرو توسط موانع فیزیکی</li> <li>- ممانعت از عبور و مرور دائم خودروهای سنگین مگر ضروری مثل آتش‌نشانی</li> <li>- در نظر گرفتن ایستگاه‌های برای توقف وسایل حمل‌ونقل عمومی و محدود کردن سروصدای آن به نقاط خاص</li> <li>- پرهیز از ایجاد نقاط کور برای سواره به ویژه در مسیرهای دوطرفه جهت اجتناب از بوق زدن</li> <li>- در اولویت قراردادن پیاده و دوچرخه نسبت به سواره برای تردد درون محله‌ای</li> </ul>
	کنترل فعالیت‌های مولد سروصدای مزاحم	<ul style="list-style-type: none"> <li>- حذف فعالیت‌هایی که به طور مستمر آلودگی صوتی ایجاد می‌کنند. مثل آهنگری، صافکاری و...</li> <li>- حذف فعالیت‌هایی چون انبارها که نیازمند مراجعه دائم خودروهای سنگین و سبک به ویژه در ساعات غیر متعارف هستند.</li> </ul>
کم بودن ازدحام خودروها	کاهش ازدحام خودروهای در حال عبور	<ul style="list-style-type: none"> <li>- اولویت دادن به پیاده با قراردادن تمام سطح خیابان در اختیار آن</li> <li>- در نظر گرفتن مسیر عبور محدود برای سواره جهت کنترل رفتار آن</li> <li>- دشوار کردن عبور خودرو یا خارج کردن مسیر آن از حالت مستقیم‌الخط یا طولانی کردن مسیر</li> <li>- کاستن از بار ترافیک سواره یا یکطرفه کردن برخی مسیرها</li> <li>- قطع تداوم مسیرهایی که حالت عبوری یا میانبر را بین شریان‌های شهری دارند</li> </ul>
	کاهش ازدحام خودروهای در حال توقف	<ul style="list-style-type: none"> <li>- جلوگیری از توقف حاشیه‌ای خودروها در پیاده‌روی مجاور بدنه‌ها</li> <li>- در نظر گرفتن محل‌های خاص جدای از جریان عبور سواره و پیاده برای توقف خودروها</li> <li>- کم کردن جاذبه فضا برای خودروهای بیگانه جهت جلوگیری از توقف</li> </ul>
آرامش بر خورداری از سلسله مراتب	معلوم بودن سکانس‌های درون خیابان	<ul style="list-style-type: none"> <li>- استقرار فعالیت‌های مستقر در بدنه‌های محلی مناسب با کالبد آن بخش مسیر</li> <li>- استفاده از یکمرتبیگی در نقاط مهم مسیر</li> <li>- توجه به کیفیت تقاطع‌ها در سکانس‌بندی مسیر</li> <li>- برقراری توالی میان فعالیت‌ها و عناصر کالبدی در طول مسیر</li> </ul>
	اتصال مناسب کوچه‌ها و بن‌بست‌ها به خیابان محلی	<ul style="list-style-type: none"> <li>- محل تقاطع کوچه یا بن‌بست یا خیابان محلی تداوم حرکت پیاده و دوچرخه را برهم نزنند.</li> <li>- محل تقاطع کوچه یا بن‌بست یا خیابان محلی خصوصی‌تر بودن این دو را نشان دهد</li> <li>- خروج از کوچه یا بن‌بست راحت‌تر از ورود به آن از خیابان محلی باشد</li> </ul>
	اتصال مناسب خیابان محلی به خیابان شهری	<ul style="list-style-type: none"> <li>- محل اتصال خیابان محلی به خیابان شهری خصوصی‌تر بودن خیابان محلی را نشان دهد</li> <li>- خروج از خیابان محلی به شهری راحت‌تر از ورود از خیابان شهری به محلی باشد</li> <li>- ورودی و چشم‌انداز انتهای مسیر برای سواره‌های عبوری غربیه جذابیت نداشته باشد</li> </ul>
قابل پیش‌بینی بودن فضا	داشتن وضوح کالبدی در فضای خیابان	<ul style="list-style-type: none"> <li>- پرهیز از به وجود آمدن گوشه‌های کم تردد، کم نور و فاقد نظارت اجتماعی</li> <li>- پرهیز از تغییر مسیرهای ناگهانی که ادامه مسیر را کاملاً از دید مخفی می‌کند</li> <li>- استفاده از تنگ و گشاد شدن خیابان متناسب با فعالیت‌های انجام‌پذیر در آن بخش</li> </ul>
	بر خورداری از وضوح در محل تقاطع‌ها	<ul style="list-style-type: none"> <li>- خروج خودرو از کوچه‌ها و بن‌بست‌ها برای ناظر واقع در خیابان محلی قابل رؤیت باشد</li> <li>- تقاطع‌های مهم به وسیله ویژگی‌های کالبدی شاخص شوند</li> <li>- در طول مسیر تقاطع‌ها به وسیله عناصر کالبدی از خود مسیر متمایز گردند</li> </ul>
وجود نظارت اجتماعی	دیده شدن فضا از درون بدنه‌ها	<ul style="list-style-type: none"> <li>- استقرار فعالیت‌هایی که در ساعات طولانی فعال هستند با توالی مناسب در بدنه‌ها</li> <li>- ایجاد باز شو در بدنه‌ها به سمت خیابان محلی</li> <li>- وجود روشنایی کافی برای دیده شدن تمام فضا در شب</li> </ul>
	حضور افراد درون فضا	<ul style="list-style-type: none"> <li>- وجود تسهیلات لازم برای جذب گروه‌های مختلف اجتماعی</li> <li>- استقرار فعالیت‌های مرتبط با زندگی روزمره شهروندان در خیابان محلی</li> <li>- فراهم بودن امکان فعالیت در شب یا استقرار واحدهای فعال شبانه</li> </ul>
حضور عناصر طبیعی	انتخاب پوشش گیاهی مناسب	<ul style="list-style-type: none"> <li>- تراکم و ارتفاع پوشش گیاهی در حدی نباشد که نظارت بر فضا یا بخش‌هایی از آن را مختل نماید</li> <li>- انتخاب گونه‌هایی که در برابر شرایط محیطی موضع خاص مقاوم باشند</li> </ul>
	استقرار مناسب پوشش گیاهی	<ul style="list-style-type: none"> <li>- استفاده از ردیف درختان یا سایر انواع پوشش گیاهی در القاء ریتم و توالی</li> <li>- استفاده از تک درخت یا پوشش گیاهی متمرکز در القاء مکث</li> </ul>

## اهداف، راهبردها و سیاست‌های خیابان محلی (پاکزاد، ۱۳۸۴، ۲۲۸)

سیاست	راهبرد	هدف
<ul style="list-style-type: none"> <li>- جلوگیری از سرعت‌های غیرانسانی سواره یا دشوار کردن حرکت آن</li> <li>- پرهیز از خیابان‌های محلی عریض</li> <li>- پرهیز از سکانس‌هایی که پیمودن طول آنها برای عابر پیاده از نظر فیزیکی دشوار است</li> <li>- پرهیز از سکانس‌هایی که یکنواختی در طول آنها پیاده را از نظر روانی خسته می‌کند</li> </ul>	داشتن مقیاس انسانی	عدم غلبه فضا بر انسان
<ul style="list-style-type: none"> <li>- تعدیل و تثبیت خط آسمان در ارتفاع مناسب نسبت به عرض معبر</li> <li>- در نظر گرفتن توده‌های حجمی به عنوان عامل محصور کننده فضا</li> <li>- اجتناب از معابر عریض در کنار دانه‌های کم ارتفاع به طوری که پیاده احساس رهاشدگی نکند</li> <li>- اجتناب از دانه‌های بزرگ در مجاورت خیابان محلی به طوری که در تقابل با آن قرار گیرد</li> </ul>	برخورداری از محصوریت مناسب	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- واگذار کردن نگهداری از عناصر سبز و جایگزین کردن آنها به دانه‌های مجاور خیابان محلی</li> <li>- تعیین محل ایستگاههای وسایل حمل و نقل عمومی با توجه به نظر شهروندان ساکن محل</li> </ul>	مشارکت در مدیریت و نگهداری فضا	امکان برخورد عاملانه استفاده کننده با فضا
<ul style="list-style-type: none"> <li>- امکان تجهیز فضا در ایام خاص سال مانند چراغانی یا آذین‌بندی توسط ساکنان</li> <li>- امکان کشت گیاهان یکساله در جعبه‌های گل و محل‌های مقرر توسط ساکنان</li> </ul>	امکان دخل و تصرف استفاده‌کنندگان در فضا	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- استقرار فعالیت‌های خدماتی و آموزشی مورد نیاز زندگی روزمره مردم در خیابان محلی</li> <li>- امکان دسترسی به وسایل حمل و نقل عمومی از طریق خیابان محلی</li> </ul>	ضرورت مراجعه به خیابان محلی برای رفع نیازهای ضروری	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- استقرار فعالیت‌های تفریحی چون رستوران محلی یا چایخانه در مجاورت خیابان محلی</li> <li>- دسترسی آسان به فضای خیابان محلی برای ساکنان</li> </ul>	امکان استفاده از فضا برای گذران اوقات فراغت	وجود پهنانه‌های لازم برای حضور ساکنان در فضا
<ul style="list-style-type: none"> <li>- وجود تسهیلات لازم برای فعالیت‌های غیرحرکتی مثل نشست و ایستادن</li> <li>- حضور و فعالیت گروه‌های مختلف اجتماعی در فضا</li> <li>- اشتراک فضا میان تعدادی از شهروندان که از نظر جمعیتی و مکان، امکان آشنایی با یکدیگر را دارند</li> </ul>	تشویق ساکنان یا مکث کردن در فضا	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- پرهیز از استقرار فعالیت‌هایی که برای ادامه حیات نیاز به مراجعه‌کنندگان خارج از محله دارند</li> <li>- اجتناب از تراکم نوع خاصی از کاربرها در یک خیابان محلی فراتر از نیاز ساکنان محله</li> </ul>	فعالیت‌ها در مقیاس محلی	استفاده از فضا در انحصار ساکنان محله
<ul style="list-style-type: none"> <li>- قطع کردن مسیرهای محلی که به صورت عبوری شهری عمل می‌کنند</li> <li>- کاستن از جاذبه ورودی خیابان محلی برای عبوری‌های غریبه</li> <li>- خارج کردن خیابان محلی از حالت میانبر بین شریان‌های شهری</li> <li>- یکطرفه کردن لوب‌های محلی در خلاف جهت بار ترافیکی شریان‌های اصلی مجاور آن</li> </ul>	حذف ترافیک عبوری شهری	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- قراردادن تمام عرصه خیابان محلی در اختیار پیاده</li> <li>- کاستن از سرعت سواره و محدود کردن آن در باند مخصوص</li> <li>- اجتناب از جوی‌های آب سرباز برای تفکیک سواره و پیاده</li> <li>- اتخاذ کف‌سازی متناسب با حرکت پیاده در تمام کف باند عبور سواره</li> </ul>	در اولویت قرار گرفتن پیاده نسبت به سواره	برخورداری پیاده از آزادی حرکت و فعالیت
<ul style="list-style-type: none"> <li>- امکان بازی نوجوانان در فضای خیابان محلی</li> <li>- وجود فضاهایی برای گردهمایی سالخوردگان</li> <li>- توجه به ایستگاههای حمل و نقل عمومی به عنوان محل‌هایی برای گردهمایی شهروندان</li> </ul>	وجود فعالیت‌های غیرعبوری پیاده در فضا	

خودمانی بودن

### نتیجه‌گیری

بررسی شاخص‌های ساماندهی و طراحی فضای حرکت پیاده در محله اشاره شد که سه شاخصه آرامش، خودمانی بودن و ایمنی عنوان شد. می‌توان نتیجه گرفت آنچه که در محلات امروز به خصوص در کشورمان می‌بایست مورد توجه قرار گیرد، رسیدن به پارامترهایی است تا باعث افزایش کیفی محلات گردد. رسیدن به این پارامترها در کشورهای پیشرو تجربه شده و نتایج خوبی از آنها استحصال شده است. امید است با توجه بیشتر به محلات شهرهایمان بتوانیم به فضاهایی با کیفیت بالا دست پیدا کنیم آنچنان که در نهایت جامعه‌ای سالم داشته باشیم.

همانطور که عنوان شد محله از خانه‌های مجاور هم در یک فضای جغرافیایی خاص تشکیل می‌شود. در این مقاله، محله به عنوان واحد اجتماعی، واحد فضایی، به عنوان شبکه‌ای از ارتباطات، واحد فرهنگی و نهایتاً واحد سیاسی تعریف شد و نظریات مرتبط با محله بررسی گردید. همچنین به فضاهای عمومی مرکز محلات اشاره شد که این فضاها عبارت بودند از: فضاهای آموزشی، فرهنگی - مذهبی، تجاری، خدماتی - بهداشتی و فضاهای سبز و پارک عمومی. و در نهایت به



### اهداف، راهبردها و سیاست‌های خیابان محلی (پاکزاد، ۱۳۸۴، ۲۲۸)

هدف	راهبرد	سیاست
ایمن بودن پیاده	ایمنی پیاده در حال حرکت	<ul style="list-style-type: none"> <li>- محدود شدن مسیر حرکت سواره و حاکمیت پیاده بر کل فضا</li> <li>- کاستن از سرعت خودروها با موانع کالبدی، تغییر مسیر با سرعت‌گیر در طول مسیر</li> <li>- حفظ ریتم حرکت پیاده در تقاطع‌ها و اجبار سواره به تغییر ریتم حرکت</li> <li>- تنظیم اختلاف سطح‌ها در خیابان متناسب با حرکت پیاده</li> <li>- پرهیز از به کار بردن جوی‌های سرباز با جدول‌های مرتفع برای تفکیک سواره و پیاده</li> <li>- ادامه یافتن سرعت‌گیرها در تمام عرض خیابان محلی</li> </ul>
	ایمنی پیاده در حال سکون	<ul style="list-style-type: none"> <li>- پرهیز از نصب مبلمان دعوت‌کننده به سکون در قسمت‌هایی از مسیر که ابعاد و شکل آن حرکت سواره و پیاده را ایجاد می‌کند</li> <li>- پیش‌بینی محل‌هایی به عنوان ایستگاه وسایل نقلیه عمومی برای تجمع پیاده‌ها</li> <li>- در نظر گرفتن فضاهایی با ابعاد متناسب با تجمع پیاده‌های استفاده‌کننده از آن در طول خیابان به دور از نفوذ سواره یا دوچرخه</li> </ul>
ایمن بودن دوچرخه	ایمنی دوچرخه در برابر سواره	<ul style="list-style-type: none"> <li>- نزدیک کردن سرعت سواره به سرعت دوچرخه در خیابان محلی</li> <li>- کاستن از سرعت سواره در محل تقاطع کوچه و بن‌بست با خیابان محلی</li> <li>- توجه دادن سواره به حضور دوچرخه و سهمین شدن آن در مسیر حرکت سواره</li> </ul>
	ایمنی دوچرخه در برابر پیاده	<ul style="list-style-type: none"> <li>- محدود کردن حرکت دوچرخه به مسیر حرکت سواره و کاهش تداخل با پیاده</li> <li>- کاهش سرعت دوچرخه در تقاطع‌هایی که تداخل دوچرخه و پیاده اجتناب‌ناپذیر است</li> </ul>
	ایمنی دوچرخه در برابر موانع ثابت	<ul style="list-style-type: none"> <li>- تناسب سرعت‌گیرها با حرکت دوچرخه</li> <li>- تناسب درپوش کانال‌های تأسیسات زیربنایی با حرکت دوچرخه</li> <li>- توجه به سهولت حرکت دوچرخه در مرز تغییر مصالح کف</li> </ul>
	ایمنی سواره در برابر سواره	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ملزم ساختن دوچرخه به حرکت هم‌جهت با سواره</li> <li>- کاستن از سرعت دوچرخه به هنگام خروج از کوچه یا بن‌بست</li> <li>- پرهیز از اختلاف سطح‌هایی که باعث واژگون شدن دوچرخه در مسیر حرکت سواره می‌شود</li> </ul>
ایمن بودن سواره	ایمنی سواره در برابر دوچرخه	<ul style="list-style-type: none"> <li>- اجتناب از موانعی که پیاده را از دید سواره مخفی می‌نماید</li> <li>- کاستن از سرعت حرکت خودرو جهت آمادگی سواره برای مقابله با پیاده‌های غیرمترقبه</li> </ul>
	ایمنی سواره در برابر پیاده	<ul style="list-style-type: none"> <li>- اجتناب از موانعی که پیاده را از دید سواره مخفی می‌نماید</li> <li>- کاستن از سرعت حرکت خودرو جهت آمادگی سواره برای مقابله با پیاده‌های غیرمترقبه</li> </ul>
	ایمنی سواره در برابر موانع ثابت	<ul style="list-style-type: none"> <li>- اجتناب از موانع فرو رفته و غیرقابل رؤیت</li> <li>- ممانعت از توقف ناگهانی مسافرخش‌ها در طول مسیر</li> <li>- قابل رؤیت کردن موانع در شب توسط روشنایی یا شبرنگ</li> <li>- ممانعت از توقف خودروها در محل‌های غیرمجاز به ویژه در نزدیکی تقاطع‌ها یا خروجی و ورودی خیابان محلی</li> </ul>

### منابع:

۱. پاکزاد، جهان‌شاه، ۱۳۸۴، راهنمای طراحی فضای شهری در ایران، شرکت طرح و نشر پیام سیما، تهران.
۲. پاکزاد، جهان‌شاه، ۱۳۸۶، مقالاتی در باب مفاهیم معماری و طراحی شهری، انتشارات شهیدی، تهران.
۳. غنی‌زاده، محمدعلی، ۱۳۸۱، ساماندهی و طراحی فضای حرکت عابر پیاده در بافت محله شهری، پایان‌نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، استاد راهنما: دکتر بهزادفر، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
۴. مضطرزاده، حامد، ۱۳۸۷، دستیابی به اصول عابرداری در طراحی یک مرکز محله شهری در بستر توسعه پایدار، پایان‌نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، استاد راهنما: دکتر مفیدی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، تهران.
5. Chaskin, R.J, Neighborhood as a unit of Planning and action, *journal of planning liferature*, 1998.
6. Krupt, *people in cities*, Cambridge university press, 1985.
7. Perry, C.A, *The Neighborhood and Formula*, in. Branch(ed), *urban planning theory*, Rinhol Company, New York, 1929.
8. <http://images.google.com>.