

# شهر پایدار

## سیاست‌هایی برای دستیابی به پایداری محله‌ای



صمد نگین تاجی، کارشناس  
ارشد معماری.  
negintaji\_samad@yahoo.com



مهرداد کریمی‌مشاور، دکتری  
معماری، استادیار دانشگاه  
بوعلی سینا همدان.  
mkmoshaver1@gmail.com

### مقدمه

برای دستیابی به پایداری بر اساس تعریف، سه بعد اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی می‌بایست مدنظر باشد. هر کدام از این ابعاد در موضوع مورد بررسی دارای مؤلفه‌های فراوانی هستند، اما مقصود اصلی این نوشتار پرداختن به جنبه‌هایی از پایداری محلات است که از بعد طراحی شهری اهمیت دارد. از این رو الگوهای متفاوت، موفق و رایج در ادبیات موضوع پایداری محلات با نگاه طراحی شهری در ادامه شرح داده شده و ویژگی‌های شاخص آنها نیز مورد اشاره قرار گرفته است. سپس بر اساس ویژگی‌های مشترک این الگوها برخی از سیاست‌های مهم که در دستیابی به محله پایدار حایز اهمیت است.

### محلات پایدار

از مهم‌ترین ویژگی‌های محله پایدار آن است که به عنوان یک ساختار اجتماعی-فضایی پایدار مطرح می‌شود (گلکار، ۱۳۸۵). نمونه‌های مدعی رویکرد پایداری به محله از تنوع فراوانی برخوردار هستند که در ادامه چند نمونه از این رویکردها توضیح کلی داده می‌شود. به طور مثال برخی از تلاش‌های طراحی شهری پایدار ابتدا به تدوین الگوهایی نظیر طراحی محله سنتی (TND) و توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی (TOD) و سپس الگوهای مانند محلات سرزنده (LN) و ایده محدوده امن (Home Zone) و رشد هوشمند (Smart Growth) توجه داشته‌اند که در ادامه به برخی از ویژگی‌های شاخص این الگوها پرداخته می‌شود.

### • طراحی محله سنتی (Traditional Neighborhood Design)

در این رویکرد، محله ایده‌آل، محله‌ای فشرده با کاربری مختلط است که برخورد خوبی با پیاده داشته باشد. هدف این الگوی طراحی، تلفیق ویژگی‌های شهرهای سنتی مانند مقیاس انسانی، از طریق طراحی خیابان، تنوع گونه‌های مسکن و تلفیق کارکردهای قابل دسترسی پیاده در مرکز محله و فضای عمومی تعریف شده است (Katz, 1994; Duany, Plater-Zyberk & Speck, 2000).

با وجود ادعای توجه به ویژگی‌های محلی و مکانی، محله‌های طراحی شده بر اساس این اصول ویژگی‌های مشترکی دارند که به شرح زیر است (البته لازم به ذکر است که ویژگی‌های زیر بر اساس ویژگی‌های سنتی هر کشور و شهر متفاوت و آنچه در پی می‌آید بر اساس نمونه‌های ساخته شده در کشور آمریکا است):

- شبکه شطرنجی و قوسی خیابان‌ها که برای اجتناب از تکرار نظام خیابان‌های شاخه‌ای.
- قرارگیری واحدهای مسکونی با ترکیب هندسی فشرده‌تر با جهت‌گیری به سمت گذر و خیابان.
- وجود فضاهای باز عمومی در فواصل قابل دسترسی پیاده از واحدهای مسکونی.
- برای تسهیل کاربرد اصول پیشنهادی، ضوابطی تدوین می‌شود که ضمن ایجاد شخصیتی واحد در صورت جوامع محلی، در طراحی واحدهای مسکونی نیز تنوع لازم به وجود آید. در این ضوابط، به جای ساخت مجموعه‌های بزرگ با گونه‌های مسکن یکنواخت، بر طراحی و ساخت واحدهای مسکونی با کیفیت بهتر و در مقیاس کوچک‌تر تأکید می‌شود.

### • توسعه محلی مبتنی بر حمل و نقل عمومی (Transit Oriented Development)

مجموعه محلی با محوریت حمل و نقل یک استراتژی مؤثر برای مدیریت رشد سریع شهر با ترکیبی کارآمد از کاربری زمین، حمل و نقل و محلات قابل زندگی با تراکم بالاست که این الگو مشابه حومه‌های راه‌آهن قرن ۱۹ است. هر مجموعه محلی، یک محله متراکم و فشرده است که ترکیبی از فروشگاه‌ها، خانه‌ها و ادارات را در یک منطقه فشرده و قابل پیاده‌روی به دور یک ایستگاه حمل و نقل مستقر می‌کند (تصویر ۱).

**چکیده:** پایداری، ابعاد گسترده‌ای داشته و دستیابی به آن بر اساس رویکردهای مختلف روش‌های متفاوتی دارد. دستیابی به پایداری در محلات نیز در ابعاد مختلف دارای پیچیدگی‌های زیادی است که پرداختن به همه آنها در نوشتاری کوتاه ممکن نیست، از این رو آنچه در این نوشتار به آن پرداخته می‌شود؛ بررسی الگوهای متفاوت دستیابی به محله پایدار با نگاه طراحی شهری و بر اساس تجارب صورت گرفته در سایر کشورها و شامل الگوی محله سنتی، الگوی توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی، الگوی محله سرزنده، الگوی محدوده امن و الگوی رشد هوشمند است. همگی این الگوها بر اساس ویژگی‌های شاخص مورد بررسی قرار گرفته و در خاتمه نیز برخی از سیاست‌هایی که در اولویت اقدام جهت دستیابی به محله‌های پایدار در شهر تهران هستند در سه بعد برنامه‌ریزی، مشارکت مردم و اقدامات کنترلی و موردی اشاره شده است.

**واژگان کلیدی:** محله سنتی، محله سرزنده، محله با محوریت حمل و نقل، رشد هوشمند، محدوده امن.



تصویر ۱

Pic 1

تصویر ۱: حمل و نقل عمومی همساز با زندگی پیاده، عامل محرک و توسعه شهر. عکس : رسول رفعت، ۱۳۹۰.

Pic1. Public transportation consistent with pedestrian life is the stimulant factor in the city development. Photo by: Rasoul Rafat, 2011.

اندازه هر محله باید به گونه‌ای باشد که حداکثر پیاده‌روی در نقاط مختلف تا مراکز تجاری و ایستگاه حمل و نقل عمومی در ده دقیقه قابل طی کردن باشد، گرچه ممکن است به واسطه اهمیت و در سایت‌های مختلف، متفاوت باشد (Neal, 2003).

بدین ترتیب رابطه مستقیمی میان الگوی حمل و نقل عمومی و کاربری زمین، برقرار می‌شود. ایده اصلی این است که نقاط مبدأ و مقصد بیشتری را در فاصله قابل پیاده‌روی از ایستگاه حمل و نقل بگذارند تا افراد بیشتری از ایستگاه استفاده کنند (مدنی‌پور، ۱۳۸۴ : ۳۱۵). مدل مجموعه محلی با محوریت حمل و نقل، از یک حمل و نقل ریلی کارآمد برخوردار و مراکز تجاری و مؤسسات عمومی در کنار ایستگاه‌ها متمرکز شده است تا دسترسی برای ساکنین و مسافران آسان باشد.

#### • محلات سرزنده (Livable Neighborhood)

سرزنده واژه‌ای است که با هدف معرفی کیفیت بهتر زندگی مورد استفاده قرار گرفته و مبحث مهمی است که در چند دهه اخیر به رفاه مردم و محلات می‌پردازد. اما ایده محلات سرزنده در سال ۲۰۰۳ توسط کمیسیون برنامه‌ریزی استرالیا پیشنهاد شد که به منظور ساختن اجتماعات محلی قوی‌تر و افزایش کیفیت زندگی از طریق اقدام به افزایش و بهبود کیفیت محیط محله‌ای و مکانی ساکنین ارایه شده است. سرزنده بودن محله را می‌توان از طریق میزان تسهیلات تعیین کرد (تصویر ۲). برای زندگی عمومی این تسهیلات شامل تعامل اجتماعی (زمینه‌های برخورد‌های اجتماعی با فراهم آوردن فعالیت‌های متنوع)، امنیت و طراحی سبز است اما الزاماً به این سه عامل محدود نمی‌شود (Brownell, 2007). اصلی‌ترین ویژگی‌های محلات سرزنده عبارت است از (Wheeler & Deakin, 2004: 12):

- قابلیت پنج دقیقه پیاده‌روی از مراکز محله به پیرامون
- استقرار مرکز محله در محل تقاطع خیابان‌های اصلی با حمایت مجموعه‌ای از خرده‌فروشی‌ها.
- استقرار پارک‌های بزرگ و مدارس بین محلات به منظور اطمینان از قابلیت دسترسی پیاده از محلات مجاور.
- حمایت از محل تقاطع خیابان‌ها و فعالیت‌های خرده‌فروشی با ایجاد حمل و نقل عمومی در هسته محلات.

#### • محدوده امن (Home zone)

ایده محدوده امن یک مفهوم نسبتاً جدید و با ابتکار دولت در انگلستان است، به منظور تشویق برای طراحی دوباره خیابان‌ها به عنوان مکان‌هایی برای مردم که تنها مکان ترافیکی نباشد، شکل گرفت و هدف آن بهبود کیفیت زندگی و معابر مسکونی با ایجاد مکان‌هایی برای مردم که آنان را به استفاده‌های گوناگون تشویق می‌کند. در این ایده، کاستی‌های محیط شهری، فشردگی محلات و امنیت معابر مناطق مسکونی مورد نقد قرار گرفته است. مهم‌ترین عامل در موفقیت آن سطح مشارکت ساکنین از طراحی تا اجرا است. ترافیک، امنیت، کاربری زمین، راه‌های دروازه‌دار، نورپردازی و طراحی مشارکتی از اصولی به شمار می‌روند که در طراحی ناحیه مسکونی مورد توجه قرار می‌گیرد (DFT, 2005).

اصول و راه‌حل‌های طراحی در ایده محدوده امن عبارت است از:

#### ۱- ترافیک

- کم کردن ترافیک به واسطه عرض حداکثر ۷ متری برای خیابان
- کاهش سرعت ترافیکی حدود ۱۶ کیلومتر در ساعت
- کاهش وسیله نقلیه خصوصی (نصف پارکینگ برای هر واحد)
- تشویق به سفرهای پیاده، دوچرخه‌سواری و حمل و نقل عمومی
- افزایش دسترسی برای افراد معلول، بچه‌ها و سالمندان
- مشخص کردن مسیرهای حرکتی مختص پیاده و سواره با کف‌سازی متمایز

#### ۲- امنیت

- پارکینگ نزدیک خیابان
- تعریف شفاف محدوده عرصه‌های عمومی و خصوصی
- زمین بازی در یک مسافت قابل رؤیت (کمتر از ۱۰۰ متر)

#### ۳- کاربری زمین

- ایجاد بلوک‌های کوچک با ابعاد حدود ۸۰×۸۰ متر
- ایجاد فضای استراحتی سکونتی در پیاده‌رو و سواره‌رو
- ارایه خدمات خانوادگی چون زمین بازی، تجاری‌های محله‌ای، زمین ورزشی و مراکز عمومی برای همه با مبلمان خیابان، نیمکت‌ها و روشنایی

- تشویق به ایجاد تنوع بیشتر در استفاده از خیابان توسط خود ساکنین  
- خیابان به عنوان اتاق بیرونی و مکان زندگی نه فقط گذرگاه سواره  
- راه‌های دروازه‌دار

این مهم است که سیمای «راه درب‌دار» به طور آشکار به استفاده‌کنندگان نشان دهد که آنها وارد یا خارج یک محیط متفاوت می‌شوند و مشخص شود که در مرزهای «محدوده امن» هستند.

#### • ایده رشد هوشمند (Smart Growth)

رشد هوشمند الگویی است که اقتصاد، اجتماع و محیط را یکپارچه می‌کند. این الگو چارچوبی برای یک تصمیم آگاهانه فراهم می‌کند به این صورت که محلات چگونه و کجا رشد پیدا کنند. این الگو با پشتیبانی از توسعه اقتصادی و شغلی؛ و تنوعی از انتخاب‌ها شامل خانه‌سازی، تجارت و حمل و نقل؛ امکان دست‌یابی به محله‌ای سالم (خانواده‌های سالم یا محیط پاک) را زمینه‌ساز می‌شود (Duany, 2003). بر اساس چنین اقداماتی رشد هوشمند، تلاش‌هایی را جهت ترویج بیشتر محلات فشرده و مقابله با توسعه‌های پراکنده شهری آغاز کرد (Song, 2005).

۱۰ اصل رشد هوشمند عبارت است از:

- ترکیب مناسب کاربری زمین
- طراحی بناهای فشرده
- خلق دامنه‌ای از فرصت‌ها و انتخاب‌های ممکن برای خانه‌سازی
- آفرینش محلات قابل پیاده‌روی
- خلق محلات جذاب و متمایز با ایجاد حس مکان قوی
- حفظ فضای باز، زمین‌های زراعی و مناظر طبیعی
- هدایت توسعه‌های جدید در راستای محلات موجود
- فراهم آوردن گزینه‌های متنوع حمل و نقل
- اخذ تصمیمات قابل پیش‌بینی، عادلانه و کم هزینه
- تشویق اجتماعات محلی و کارفرما به مشارکت در تصمیمات توسعه

ایده رشد هوشمند با دستورالعمل‌ها و استانداردهای هوشمند سعی در پشتیبانی از توسعه سنتی استانداردها در جهت برقراری تعادل بین قدیم و جدید را دارد. چنین دستورالعمل‌هایی جایگزین دستورالعمل‌های غیرقابل انعطاف گذشته می‌شود که خود مانع از ایجاد محلات با اصول سنتی بودند. برخی از این دستورالعمل‌ها در زیر ارایه شده است (Neal, 2003):

- تهیه برنامه ساماندهی: نقشه‌های ساماندهی مکان؛ منطقه‌بندی، فرم و محل استقرار فضاهای باز و گونه‌بندی مسیرهای دسترسی را تعیین می‌کند.
- استانداردهای شهری: ماتریسی از متن و دیاگرام که مربوط به موارد تأثیرگذار ساختمان‌ها روی عرصه‌های عمومی است و استانداردهایی را مد نظر قرار می‌دهد که گونه‌های خاص ساختمانی و نیز رفتارهای اجتماعی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. این نوع از استانداردها عملکردهای مجاز هر دسته از نواحی را با تأکید بر ترکیب کاربری‌ها تعریف و پارکینگ مورد نیاز برای هر دسته را منظور می‌کند.
- استانداردهای معابر: ماتریسی از طرح‌هایی که راه‌های سواره و پیاده را از نظر خصوصیات و ابعاد گونه‌بندی و برای ویژگی‌های ظرفیتی و هویتی این راه‌ها، پیاده‌روها، مسیرهای گیاه‌کاری شده، پوشش گیاهی و نور خیابان‌ها در دامنه متنوعی از نواحی روستایی و شهری استاندارد تهیه می‌کند.

• استانداردهای معماری: ماتریسی از متن و ویژگی‌های ساختمان‌های خصوصی، مصالح و ترکیب مجاز برای دیوارها، سقف‌ها، بازشوها و دیگر عناصری که به منظور ایجاد هماهنگی بین گونه‌های ساختمانی مجزا تهیه و ارایه می‌شود و جهت پاسخگویی اقلیمی به ضوابط ساختمانی محلی وابسته است.

• استانداردهای طرح کاشت: لیستی از گونه‌های گیاهی با ساختارهای انتظام‌بخش به مکان استقرار و الگوهای گیاهی که این دستورالعمل‌ها اغلب به دستورالعمل‌های عرصه عمومی و قطعات خصوصی تفکیک می‌شود. گونه‌های گیاهی پیشنهادی در جهت دست‌یابی به یک منظر جامع از بافت شهری، انتخاب و جانمایی می‌شوند و متناسب با رویکرد لبه‌زدایی به دنبال سلسله مراتبی از شهر به روستا و خلق یک اکوسیستم متناسب با اقلیم هستند. بنابراین محلاتی هوشمند هستند که نسبتاً خودکفا باشند و یک تراکم ترکیبی از مسکونی، تجاری و اداری در کنار تسهیلات عمومی محله مانند مدرسه، کتابخانه و پارک را دارا باشد همچنین با یک طراحی، پیاده‌روی و فعالیت دوچرخه‌سواری، امنیت عمومی، نگهداری محیط، سرمایه‌گذاری دراز مدت و استفاده کارآمد از زیرساخت را ترویج دهد.

## راهکارهای دست‌یابی به محله پایدار در شهر تهران

اگرچه سیاست‌های رسیدن به پایداری در ابعاد مختلف متفاوت است، اما می‌توان بر اساس سیاست‌هایی که شهرها و محلات متفاوت جهت دست‌یابی به محلات پایداری ارائه کردند (SGN & ICMA, 2002) و همچنین شرایط خاص شهر تهران به نمونه‌ای از مهم‌ترین آنها اشاره کرد. از این رو در ادامه برخی از سیاست‌هایی که می‌تواند در ابعاد برنامه‌ریزی، مشارکت مردمی و همچنین اقدامات موردی در شهر تهران مفید باشند به اختصار ارائه می‌شود:

### • برنامه‌ریزی

- منطقه‌بندی بر اساس نوع ساختمان نه نوع استفاده آن: منطقه‌بندی مرسوم بر جدایی عملکردها از هم تکیه دارد و این در حالی است که باید به مالکین اجازه داده شود تا نوع کاربری را مشخص کنند. این دیدگاه اجازه تغییر پویای کاربری‌ها را برای نیازهای ساکنین در همه زمان‌ها در بر می‌گیرد.

- ایجاد هماهنگی بین مقیاس ساختمان با نوع خیابان در منطقه: توجه به ارتباط خیابان و بناهای موجود در آن و اهمیت مقیاس مناسب بناهایی که در خیابان طراحی و اجرا می‌شود، فضای خیابان را دلنشین می‌سازد.

- تعریف محلات با نشانه‌های بصری و هویتی: نشانه‌ها برای ساکنین و مهمانان محله برای تشخیص محلات بسیار مهم هستند و می‌توانند هویت و یک چهره خاص از محله تعریف کنند و به احساس تعلق نسبت به محله نیز منجر شوند.

- امتیاز به محلات با برقراری یک تعادل خاص بین محل کار و خانه: محلاتی با این ویژگی فرصت ایده‌آلی برای ترکیب کاربری محلات به شمار می‌روند. افراد ساکن در این محلات بیشتر از پیاده‌رو استفاده می‌کنند و ترافیک در این محله کاهش پیدا می‌کند.

- تشویق به کاهش فضای پارکینگ در خیابان: در طرح‌های مرسوم فضای بین ساختمان و خیابان به پارکینگ اختصاص داده می‌شود، در حالی که می‌توان با احداث پارکینگ‌های مجتمع، این فضا را ساماندهی کرد و به پیاده‌رو و فضای سبز اختصاص داد.

- استفاده از امتیاز تراکم برای تشویق افزایش فضاهای عمومی: استفاده از امتیاز تراکم تشویقی موجب می‌شود تا فضای باز و عمومی در محلات به میزان بیشتری باشد و موجب افزایش سطح فضای سبز، پارک‌ها و... شود.

- طراحی ابزارهای محله‌ای برای حفظ فضای باز: توجه به فضای باز و افزایش آنها در شهرهای متراکم امروزی موجب می‌شود که چهره محلات بر اساس نوع فعالیت موجود در آنها متفاوت باشد. توجه به تعاملات اجتماعی در این فضاها می‌تواند فعالیت‌های محله را تحت تأثیر قرار دهد و موجب سرزندگی محلات شود.

### • مشارکت مردم

- بکارگیری هیئت نظارت طراحی برای اطمینان از رعایت استانداردها: عملکرد هیئت نظارت، ابزاری برای حفظ شخصیت محله است و اینکه توسعه‌های جدید می‌تواند مکمل و انعکاس مناسب از نوع و سبک ساختمان‌سازی موجود محله باشد.

- تشکیل کمیته‌ای جهت تصمیم‌گیری چگونگی رشد محلات در آینده: تصمیم‌گیری در ارتباط با اینکه محلات در کجا و چگونه رشد پیدا کنند دارای اهمیت فراوان است. در این فرایند نیاز است که هم محدوده محلات تعیین شده و هم کیفیت رشد و توسعه محلات نیز در نظر گرفته شود. تصمیم‌گیری در مورد منظر شهری خیابان‌ها و همچنین مقیاس بناها همراه با سایر عوامل تأثیرگذار در مقیاس محله مواردی است که می‌تواند توسط این کمیته مورد بررسی قرار گیرد.

- ایجاد هماهنگی عقاید و علایق در فرایندهای برنامه‌ریزی: در توسعه محله مراحل و فازهای متعددی وجود دارد که نیاز به دخالت ساکنین در این مراحل وجود دارد. شوراهای محلی می‌توانند با نظارت و مشارکت بر چگونگی و مکان ساخت در محله نقش شهروندان را در سیاست‌های توسعه جهت‌دهی کنند.

- مشارکت کاربران در فرایندهای نظارت: رشد و توسعه محله همیشه همراه با یک سری از مسایل اقتصادی و اجتماعی است. برای موفقیت این پروژه‌ها می‌توان کاربران را در نظارت فرایند همه پروژه‌ها شرکت داد. بکارگیری کاربران می‌تواند پروژه‌ها را به لحاظ جذابیت و صرفه اقتصادی بهبود بخشد.

### • اقدامات کنترلی و موردی

- کنترل مرمت ساختمان‌های موجود و هویت‌دار و ساماندهی ساختمان‌های خالی و

بر اساس بررسی‌های به عمل آمده در الگوهای متفاوت محله‌های پایدار، یکی از نکاتی که در همه الگوها مشترک است و نیاز است تا بر اساس شرایط شهر تهران نیز به آن پرداخته شود، ایجاد شرایط لازم جهت پیاده‌روی افراد در محلات و دسترسی آسان آنها به مراکز خدماتی، رفاهی و تفریحی و ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی است. همچنین ایجاد شبکه‌های سبز در تلفیق با مسیرهای حرکت عابرین و کاهش یا کنترل خودروها و پارکینگ‌ها در محلات از نکات مهمی است که می‌تواند در شهر تهران چاره‌ساز باشد.

رهاشده: بسیاری از ساختمان‌های قدیمی موجود در سطح محله می‌تواند اثرات ناخوشایند بر منظر شهری محلات بگذارد. آیین‌نامه‌ای باید برای نقش‌نظارتی و حمایتی ساختمان‌ها به وجود آید تا تسهیلاتی برای فروش و استفاده مجدد این ساختمان‌ها فراهم شود.

- تهیه چک لیست برای ساختمان‌ها، خیابان‌ها، فضای باز محله‌ها: این چک لیست‌ها اگر به صورت شفاف باشند، می‌تواند ارزش و کیفیت محله را بالا ببرد. از طریق این چک لیست‌ها می‌توان وسیله نظارت بر عوامل مؤثر منظر شهری از قبیل خیابان‌ها، پیاده‌روها، سبک‌های ساختمانی؛ نشانه‌ها و مصالح ساختمانی را فراهم کرد.

- برچیدن پارکینگ‌ها از طریق ساخت پارکینگ محلی با مشارکت بخش خصوصی- عمومی: با فراهم کردن تسهیلات اقتصادی برای ساخت پارکینگ محله به طور اخص در محلات با تراکم بالا می‌توان سرانه فضای پارکینگ را به دیگر خدمات عمومی اختصاص داد که خود منجر به ارتقای منظر شهری محلات نیز می‌شود.

- فراهم کردن دسترسی راحت معلولین به خیابان‌ها، پارک‌ها و پیاده‌روها

- ایجاد دسترسی پیاده به ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی (معینی، ۱۳۹۰)

- ایجاد ارتباط گذرگاه‌های پیاده و پارک‌ها: تلفیق پیاده‌روها و پارک‌ها یکی از عواملی است که می‌تواند هم‌زمان موجب تشویق استفاده از پارک‌ها در محلات شود و از سوی دیگر می‌تواند چهره محله را که به میزان زیادی وابسته به گذرگاه‌های پیاده است، دارای چهره سبزتر کند.

- هماهنگ‌سازی طرح‌های زیرساختی سبز با برنامه شهر: یکی از مشکلاتی که در اکثر طرح‌های شهری وجود دارد این است که طرح‌های سبز از همان ابتدا در طرح‌های شهری لحاظ نمی‌شود. این در حالی است که اهمیت توجه به فضای سبز ایجاب می‌کند که برنامه فضاهای سبز از ابتدا در طرح‌های شهری مدنظر باشد.

- ایجاد شبکه سبز راه‌ها: این عامل موجب می‌شود که تمامی فضاهای سبز در مسیرهای حرکتی دارای پیوستگی باشد و فردی که در محلات یک شهر در حال حرکت است در هیچ کجای شهر خود را جدا از فضای سبز احساس نکند.

## نتیجه‌گیری

همان‌گونه که مشخص شد الگوهای متفاوت در طراحی و برنامه‌ریزی برای ایجاد محله‌های پایدار ارتباط زیادی به شرایط خاص هر محله دارد. در این راه ابتدا لازم است تا حد امکان شرایط هر محله در نظر گرفته شود و بر اساس پتانسیل آن اقدامات صورت پذیرد. در این مسیر استفاده از مشارکت فعال ساکنین بسیار حایز اهمیت است؛ زیرا در این حالت علاوه بر اینکه محلات بر اساس خواست ساکنین شکل می‌گیرد، شرایطی فراهم می‌آید که ساکنین نیز حداکثر همکاری را در اقدام نسبت به تصمیمات اتخاذ شده برای محلات انجام دهند.

بر اساس بررسی‌های انجام گرفته در این نوشتار مشخص شد که از مهم‌ترین سیاست‌ها در بعد برنامه‌ریزی برای دست‌یابی به محله پایدار می‌توان به برنامه‌ریزی برای کاهش استفاده از خودروهای شخصی و فضای پارکینگ در خیابان‌ها، حفظ فضای باز در محلات، ایجاد نشانه‌های بصری و هویتی در محلات، گسترش پیاده‌راه‌ها و شبکه سبزها و توجه به تناسب بناها و فضاها با مقیاس محله اشاره کرد.

از مهم‌ترین سیاست‌ها در بعد مشارکت مردم می‌توان به تشکیل هیئت‌ها و کمیته‌های نظارتی از ساکنین محلات در برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌های محلی نام برد و از مهم‌ترین اقدامات در بعد کنترلی نیز می‌توان به تهیه چک لیست‌هایی برای ارزیابی و ارتقای کنترل بناها و فضاهای شهری اشاره کرد.

همچنین بر اساس بررسی‌های صورت گرفته در رابطه با اقدامات مناسب برای نمونه موردی این نوشتار، شهر تهران، مشخص شد که در الگوهای متفاوت محله‌های پایدار، یکی از نکاتی که در همه الگوها مشترک است و نیاز است تا بر اساس شرایط شهر تهران نیز

به آن پرداخته شود، ایجاد شرایط لازم جهت پیاده‌روی افراد در محلات و دسترسی آنان به مراکز خدماتی، رفاهی و تفریحی و ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی است. همچنین ایجاد شبکه‌های سبز در تلفیق با مسیرهای حرکت عابرین و کاهش یا کنترل خودروها و پارکینگ‌ها در محلات از نکات مهمی است که می‌تواند در شهر تهران چاره‌ساز باشد ■

## فهرست منابع

- گلکار، کورش. (زمستان ۱۳۸۵). مفهوم منظر شهری، فصلنامه آبادی، ۱۶ (۱۸)، پیاپی ۵۳: ۴۷-۳۸.
- مدنی‌پور، علی. (۱۳۸۴). طراحی فضای شهری، ترجمه: فرهاد مرتضایی، چاپ دوم، تهران: شرکت پردازش و برنامه‌ریزی شهری.
- معینی، سید مهدی. (۱۳۹۰). دسترسی پیاده به ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی. مجله منظر، ۳ (۱۵): ۶۵-۶۲.

تصویر ۲: استقرار کاربری محلی در کنار پیاده‌روها موجب سرزندگی محله می‌شود. عکس: رسول رفعت، ۱۳۹۰.

Pic2. Local functions which is located in side of sidewalk makes livable neighborhood. Photo by: Rasoul Rafat, 2011.



تصویر ۲

Pic 2

# Sustainable City

Mehrdad Karimi Moshaver, Assistant Professor of architecture department, Bu Ali Sina University of Hamedan. [mkmoshaver1@gmail.com](mailto:mkmoshaver1@gmail.com)  
Samad Negin Taji, M.A. in Architecture. [negintaji\\_samad@yahoo.com](mailto:negintaji_samad@yahoo.com)

## The strategies of achieving sustainable neighborhood

**Abstract:** There exist multiple dimensions of Sustainability that can be achieved differently based on its numerous methods. Achieving a sustainable neighborhood has also very complicated dimensions which cannot be described in a summarized paper. Designing and planning sustainable neighborhoods is highly related to special conditions of every neighborhood. Therefore taking these conditions into consideration and evaluating their potentials is the first step toward achieving a sustainable neighborhood. This paper tries to describe and discuss different standards of achieving sustainable neighborhood based on urban design experiences of other countries in traditional patterns, public transit-oriented patterns, lively neighborhood patterns, safe route patterns as well as smart growth principals.

All of these patterns are discussed based on their special features and finally some of these strategies which are on top of all priorities in achieving sustainable neighborhoods in Tehran are described in different dimensions such as planning, people participation and controlling proceedings.

The researches which are discussed in these paper showed that the most important planning strategies in achieving sustainable neighborhood are reducing private transportation and parking spaces in streets, preserving open spaces in neighborhoods, creating visual and identical signs in neighborhoods, extending pedestrian routes and green networks as

well as building spaces and buildings that suits the neighborhood scale.

The most significant strategy in public participation is forming a board and supervisory committee composed of neighborhood residents in supervising the planning and implementation of local projects. The most important controlling proceedings are providing check lists to assess and promote building and urban space qualities.

Eventually, based on conducted surveys about helpful proceedings, Tehran city was selected as a case study. The common idea in all sustainable neighborhoods that must be taking into consideration for promoting Tehran urban spaces is providing pedestrian spaces in neighborhoods for easier access to service and welfare centers as well as public transportation stations. Moreover, creating green networks in pedestrian routes and reducing or controlling vehicles transportation and parking spaces in neighborhoods can result in great consequences in Tehran city.

**Keywords:** Traditional neighborhood, Livable neighborhood, Transit-oriented neighborhood, Smart growth, Home zone.

### Reference list

- Brownell, M. (2007). *Redeveloping modern housing sites improving the livability of the ground plane*. Master dissertation. Cambridge: MIT University.
- DFT (Department for Transport). (2005). *Home zones, challenging the future of our streets*. London, DFT.

- Duany, A. (2003). Neighborhood design in practice. In *Urban villages and the making of communities*. Edited by Neal, p. London: Spon Press.
- Duany, A., Plater-Zyberk, E., Speck, J. (2000). *Suburban nation: The rise of sprawl and the decline of the American dream*. New York: North Point Press.
- Golkar, K. (2006). Mafhoum-e manzar-e shahri [The concept of urban landscape]. *Journal of Abadi*, 16 (18): 38-47.
- Golkar, K. (2006). Mafhoum-e manzar-e shahri [Urban landscape concept]. *Journal of Abadi*, (53):43-49.
- Katz, D. (1994). *The new urbanism: Toward an architecture of community*. New York: McGraw Hill.
- Madani pour, A. (2005). Tarahi-ye faza-ye shahri [Design of urban space]. Translated by Mortazayi, F. Tehran: sherkat-e pardazesh va barnameh rizi.
- Madanipour, A. (1996). *Design of urban space: an inquiry into a socio-spatial process*. Chichester: John Wiley.
- Moeeni, M. (2011). Dastrasi-ye piadeh be istgah ha-ye haml va nagh-e omoumi [Pedestrian access to public transport stations]. *Journal of Manzar*, 15: 62-65.
- Neal, P. (2003). An urban village primer. In *Urban villages and the making of communities*. Edited by Neal, p. London: Spon Press.
- SGN (Smart Growth Network). ICMA (International City/Country Management Association) (2002). *Getting to smart growth, 100 policies for implementation*. Washington: Smart Growth Network.
- Song, Y. (2005). Smart growth and urban development pattern: a comparative study. *International Regional Science Review*, (28): 239-265.
- Wheeler, S, M., Deakin, E. (2004). *Livable communities: creating safe and livable neighborhoods, towns, and regions in California*. Berkeley, Calif: University of California at Berkeley Institute of Urban and Regional Development.