

حیات اجتماعی خیابان

سعید طاهرخانی

مقدمه :

طراحی خیابان فرآیندی است که از علوم مختلفی بهره می جوید و مسئله عبور و مرور وسایل نقلیه در خیابان تنها یکی از عوامل مؤثر در این فرآیند است .

خیابانی که در طرفین خود واجد کاربریهای مولد تجمعات و مراجعات انسانی است ، به هیچ روی نمی تواند صرفاً مجرای برای تردد وسایل نقلیه باشد و مهمترین وظیفه طراح در فرآیند برنامه ریزی یا ساماندهی به یک خیابان ، رسیدن به پاسخ منطقی این سؤال است که چه مقدار از سطح خیابان را باید برای تجمعات انسانی ، پیاده رو ، سواره رو ، عبور دوچرخه ، پارکینگ ، فضای سبز ، مبلمان ، نهر آب ، تأسیسات و عملکردهای دیگر اختصاص داد ؟ یا اینکه کدام یک در اولویت قرار دارد ؟

برای پاسخ این سؤال ابتدا باید به این نکته اندیشید که در یک برنامه ریزی کلی ، عملکرد خیابان مفروض چیست ؟ چه کاربریهای مناسب قرارگیری در طرفین این خیابان هستند و چه کاربریهایی نباید در این خیابان استقرار یابند ؟ دیر زمانی مهندسين ترافیک بر این باور بودند که هر چه عریض تر کردن خیابانها تنها پاسخ منطقی برای حل مشکل عبور و مرور خیابانهاست ؛ اما آخرین دستاوردهای این علم حاکی از این است که کاربریهای موجود در خیابان از مهمترین عوامل مولد ترافیک می باشند و سیاست گذاری و برنامه ریزی جهت کنترل این کاربریها و جانمایی آنها و همچنین کاهش تقاضا و محدود کردن وسایل نقلیه موتوری پاسخ مسئله است .

بدون شک خیابانی که تجمعات انسانی و حضور مردم در آن به حدی است که حتی با حذف حضور وسایل نقلیه موتوری در آن فضای کافی برای حضور انسانها وجود ندارد ، صحبت از روانسازی حرکت اتومبیل در آن (لاقبل به صورت همسطح) محلی از اعراب ندارد . برای حل تعارضات چنین خیابانی چه بسا شایسته باشد بسیاری از کاربریهای مزاحم آن حذف گردد .

سخن اصلی این مقاله بر این مطلب استوار است که اگر در خیابانی حضور و تجمعات انسانی مطرح و مورد نظر است ، برای تداوم حیات این خیابان چه باید کرد ؟ حضور اجتماعی مردم در خیابانهای درون شهری و به ویژه در مراکز تجاری را دیگر نباید به حال خود رها کرد و مردم را همچون مرغهای پر کنده ای در میان انبوه وسایل نقلیه موتوری به این سو و آنسو فراری داد . خیلی عجیب است که در شهرهای ما گاه در خیابانهای آستانه ای بهشت زهرا که مردم در حال تشییع جنازه اموات خود می باشند ، تریلی ها و اتومبیل های سنگین نیز تردد می نمایند یا گاه در پیاده رو موتور سواری از روی بساط دستفروشی که برای کسب لقمه نانی در تلاش است ، می گذرد . علم ترافیک یا هر علم دیگری یک معرفت است و هر معرفتی باید مبتنی بر شناخت کامل از نیازهای روحی و روانی انسان باشد و متضمن بقاء جوامع بشری گردد ؛ وگرنه باید بپذیریم که پا در بیراهه هایی نهاده ایم که موجب لگدمال شدن ارزشهای والای انسانی شده است .

عملکرد اجتماعی خیابانها

خیابانها همیشه محلی برای انجام مراسم فرهنگی ، مذهبی ، جشنها و سوگواریها بوده اند . قبل از آنکه خیابان به اشغال وسایل نقلیه موتوری درآید ، بچه ها در گوشه و کنار آن بازی می کردند و با هم قدم می زدند و گفتگو می کردند . سالمندان در پشت پنجره ها و جلوی در خانه ها به تماشای مردم و فعالیتهای شهری می نشستند و اگر این عملکردها از خیابانها گرفته شوند ، شهر مریض و افسرده می گردد و زندگی در آن ملال آور می شود .

حریم راه جایی برای گذاشتن اثاثیه شهری نظیر نیمکت ، باجه تلفن ، مجسمه و نشانه است (تعریف حریم راه در انتهای مقاله آمده

است). حریم راه اصلی ترین فضای عمومی شهری است و عملکرد ترافیکی فقط یکی از عملکردهای آن است؛ اما در دهه های اخیر تنها به این یک عملکرد از خیابان توجه شده است و باور عمومی بر این است که عرض خیابان را باید بر اساس حجم ترافیک موتوری تعیین نمود.

خیابان باید دو نقطه ای را که ارتباط آنها ضروری است، به هم متصل کند و در امتداد خیابان جذابیتهایی که باعث مکث و توقف می شود، به اندازه کافی وجود داشته باشد. خیابانهای خالی چیزی برای تماشا ندارند. اما تماشای خیابانهای پر رفت و آمد (اگر منظرهای مناسب از ساختمان این تماشا را آسان کرده باشد) لذت بخش خواهد بود و همین امر باعث جذابیت، سرزندگی و ایمنی خیابانها خواهد شد. اما خیابانی که فاقد این شروط اساسی باشد، ناامن و خطرناک خواهد بود و مردم از آن دوری می جویند؛ در نتیجه خیابان تنها مورد استفاده کسانی خواهد بود که چاره ای جز استفاده از آن ندارند. بالطبع آنان از خیابان تلقی جنگلی را دارند که هر کس به فکر نجات خویش است و این شیوه زندگی نشانه انزوا در زندگی خیابانها و نابود کننده آن است.

در تمامی تاریخ اسکان بشر، خیابانها یکی از عناصر بنیادین بوده اند که در پیرامون آنها شهرها شکل گرفته اند. خیابانی که بر اساس الگویی خطی برای حرکت انسان طراحی شده، در سالهای اخیر بار دیگر مورد توجه قرار گرفته است. طرحها و مطالعات نظری لئون کریه و راب کریه از جمله کارهایی است که بار دیگر به اصول ثبت شده شهرهایی بازگشته که بر گرد خیابانها و میدانی بنا شده اند. برای طراحی موفق خیابانها باید کارکرد متر به متر آنها و فعالیتهای آنان ارزیابی شود و بدنه های خیابانها باید با توجه به محدودیت حوزه فعالیت و حواس انسانی ایجاد گردد و پراکندگی فضاها به گونه ای باشند که ارتباط افراد را تضمین نمایند؛ مثلا عرض خیابانهای خاص پیاده ها نباید از چهل متر تجاوز کند.

از نظر جیکوبز (جامعه شناس و یکی از منتقدین شهرسازی معاصر) فضاهای خاص موجود در خیابانها اغلب فضاهایی روشنفکری هستند. در خیابانهای اروپایی یک چایخانه رومانیایی، نمایشگاه مجسمه های آفریقایی، مدرسه تئاتر و سایر فضاهای غریب و جذاب، به خیابانها هویت خاصی می بخشند و مردم برای آن چیزهای خاص به آنجا می روند. جیکوبز خیابان وال استریت نیویورک را که لوکوربوزیه آنقدر تحسین می کرد، کاملا فاقد چنین تسهیلاتی می داند. این خیابان بسیار ثروتمند به دلیل بالا رفتن قیمت زمین در این خیابان و فقدان کاربری مسکونی و خدماتی، نارسایی بسیاری دارد؛ لذا حضور کاربریهای مسکونی در خیابانها موجب ایجاد خدماتی جاذب در خیابانها می شود. از نظر جیکوبز هیچ بلوکی در طول خیابان نباید از طول معینی بیشتر باشد. این بدان معنی است که ایجاد تقاطعهای فرعی که خود محل تجمع بالقوه هستند، مسیر و دسترسی به خیابانهای اصلی را آسانتر می نماید. (مانند حسینیه های ما در گذشته). او معتقد است حضور انبوه مردم به ویژه ساکنان، باید در خیابان حس شود و ساختمانهای قدیمی در کنار ساختمانهای جدید باید به ساکنان امکان تماشای خیابان را بدهد و در پیاده روها باید از تکرار فضاهای کلیشه ای پرهیز نمود.

در زمانی که در کشورهای توسعه یافته اقداماتی نظیر اتوبان کشی و چند بانده کردن جاده ها و خیابانها شروع شد، در شهرها و روستاهای ایران خیابان به مکانی اطلاق می شد که دو طرف آن صفی از درختان و گل و باغچه قرار داشت. اکنون که در ایران اقداماتی نظیر تولید انبوه وسایل نقلیه خصوصی، چند بانده کردن خیابانها و اتوبانها شروع شده است، مردم در شهرهای بزرگ کشورهای صنعتی، در حال کوچ به روستاها و طبیعت و استفاده از هوای سالم و محیط سرسبز هستند. بدین معنی که امروزه در کشورهای صنعتی به آثار مخرب توجه یک جانبه به اتومبیل در خیابانها پی برده اند و ما باید از تجربیات آنها و با استفاده از مفاهیم ارزشی خیابانهای گذشته، فضای خیابانها را باززنده سازی نماییم.

اگر خیابانهایی که در دوره ۱۳۰۰ (ه. ش) به بعد در شهرهای ایران کشیده شدند از ساخت ارگانیک شهرها تبعیت می کردند و به اصل پیوستگی فضایی توجه می شد، بسیاری از فضاهای شهری گذشته امروز وجود داشتند.

در شهرهای موفق ایتالیا در فضاهای عمومی به رغم آنکه فضا برای عابر پیاده تجهیز شده است، عبور سواره به صورت محدود و

کنترل شده، جریان دارد. در این شهرها حرکت عابر پیاده به خوبی مورد توجه قرار گرفته و عبور اتومبیل نیز در حد کنترل وجود دارد. نمای ابنیه اغلب از سیمان تخته ماله ای ساده است و بیش از آنکه به تک بناها توجه شود، مجموعه و طراحی شهری مورد توجه است. کاربریها نیز در جوار معابر اصلی طراحی فضا را تقویت می کند. کافه و قهوه خانه در جای جای مجموعه ها دیده می شود و حضور جهانگردان در این شهرها به مراکز تجاری کوچک بسیار کمک کرده است.

در شهرهای موفق اروپایی امکان حضور سواره با سرعت بالا در قلب شهرها وجود ندارد و به ویژه در بافتهای تاریخی، سرعت کنترل می شود و اولویت اصلی با عابرین پیاده است و برای خدمات رسانی و رفع مسائل حمل و نقل نیز در این شهرها تمهیدات خاصی اندیشیده شده است. در این شهرها وجود مترو جابجایی عابرین پیاده را تسهیل نموده است. ماشینهای حمل و نقل سنگین در ساعات خاصی از شبانه روز به مراکز شهرها راه می یابند، به گونه ای که در این ساعات اقلام مورد نیاز کسبه حمل می شود و پس از آن، با خروج وسائل حمل و نقل، شهرداری کاملاً سطح معابر را نظافت می کند و عرصه ها را در اختیار عابرین پیاده قرار می دهد. در این شهرها حتی ابعاد و اندازه اتومبیلها نیز با فضاها تطبیق یافته و کوچک شده است.

سر پیشرفت علم و تکنولوژی در کشورهای توسعه یافته، منضبط بودن، مقرراتی بودن و حرمت نهادن به قانون است و تا زمانی که فرار از قانون افتخار شمرده شود و اذهان عمومی کسی را که به مقررات احترام بگذارد، فردی ضعیف النفس بشمارند، جامعه به تعادل نخواهد رسید. این باور عمومی باید در جامعه حکمفرما شود که اقتدار در رعایت قانون است نه در زیر پا گذاشتن، نادیده گرفتن و گریز از رعایت مقررات و یا استفاده از حيله های قانونی.

در ایران این تصور عمومی وجود دارد که اعتلای شهرها بیشتر به دولت وابسته است که محققان از این رابطه بین قانونگذاری و روابط شهروندی، به عنوان رابطه ای عمودی یاد می کنند که تمام مسوولیتها به عهده دولت است، در صورتی که شهروند مدرن باید بپذیرد که روابط شهروندی کاملاً افقی است؛ یعنی همانقدر که قانونگذاری در سطح دولتی انجام می شود و اهمیت دارد، همانقدر قانون پذیری در سطح مردم و شهروندان مهم است. اخلاق مدنی در سطح افقی مطرح است؛ موقعی که هر شهروند برای دیگری حقوقی را قبول داشته باشد و فردیت وی را بپذیرد، آنجاست که می توان یک رابطه متعادل در شهر ایجاد نمود.

فضاهای خیابانی، محل داد و ستد، تبادلات فرهنگی و تفریحی، اجرای موسیقی، بیان آراء، تظاهرات جمعی و دیگر عملکردهای عمومی شهر است.

در نظر گرفتن یک جانبه عملکرد جابجایی برای معابر، موجب تسلط اتومبیل بر شهر می شود. شهر می تواند اتومبیلهای خود را داشته باشد و در عین حال از یک زندگی غنی و با نشاط و فرصتهای فراوان برای تماس مردم برخوردار باشد. امکان انجام فعالیتهایی نظیر غذا خوردن، پیاده روی، گفتگو و ورزش به زندگی خیابان تنوع می بخشد. جدا کردن این عملکردها از خیابان و محدود کردن آنها در فضایی چون پارکها، رستورانها و ساختمانهای عمومی، به معنی نادیده گرفتن نیازهای روحی شهروندان است.

خیابانها باید به گونه ای در نظر گرفته شوند که موجب از بین بردن امکان گشت زنی پیاده در حول و حوش محلات نگردند؛ چراکه این مهم یکی از مشخصه های اصلی کیفیت شهرنشینی و هستی اجتماعی است.

معمولاً مردم قدم زدن و نشستن را به ایستادن ترجیح می دهند. اما از آنجا که ایستادن یکی از اعمال فیزیکی بدن است و در مواقع حضور در فضاهای عمومی پیش می آید، باید برای آن امکانات لازم در نظر گرفته شود. ایستادن زمانی پیش می آید که مثلاً برای عبور از عرض خیابان منتظر سبز شدن چراغ راهنما هستیم یا ایستاده ایم تا به چیزی نگاه کنیم، یا بند کفشمان را ببندیم و یا بار دستمان را جابجا کنیم، این نوع ایستادن کوتاه و گذرا است و چندان از محیط کالبدی تأثیر نمی پذیرد. اما ایستادن برای صحبت کردن با رهگذری دیگر، طولانی تر است؛ برای این کار معمولاً مردم نقطه ای از پیاده رو را انتخاب می کنند که در مجاورت ساختمانها قرار دارند یا نبش دو فضا را که به دو طرف دید دارد، برمی گزینند. در این مکانها مردم کمتر سر راه دیگران

قرار دارند و می بینند بدون آنکه زیاد دیده شوند ، اگر ساختمانها قدری از بر پیاده رو عقب نشسته باشند یا فضای جلوی آنها مسقف باشد ، برای ایستادن مناسبتر است . پس ایستادن و تجمع در کنار ساختمانها شکل می گیرد و به سمت فضاهای عمومی میل می کند . به هر صورت عقب نشستگی ساختمانها ، ورودیها ، نبش خیابانها ، کنار ستونها ، تیرهای چراغ برق و درختان ، برای ایستادن مناسبتر هستند ؛ چرا که افراد می توانند به آنها تکیه کنند .

چشم اندازهای نشستن هم نقش مهمی در انتخاب مکان دارد ، اگر مردم تصمیم به نشستن می گیرند ، اغلب به منظور آن است که از فضا ، هوا و چشم انداز مقابلشان بهره مند شوند . نوع نیمکت و جای نشستن . عامل مهمی در تشویق مردم به نشستن است . جوانها و کودکان ممکن است هر جایی بنشینند اما برای بزرگسالان ، نیمکت ترجیح دارد و جای نشستن باید راحت باشد . به جای افزایش تعداد نیمکتها ، بهتر است از عناصر متنوع و چند منظوره مثل پله ، مکعب ، گلدانهای لبه دار ، آبنماها و مجسمه ها استفاده کرد .

اگر فضاها عبوس و تهی از هرگونه ستون و مجسمه و درخت و گیاه باشند و نمای ساختمانها جزئیات معماری جذابی نداشته باشد ، بدون فرورفتگی در دیوارها ، ورودی و پله ، دشوار بتوان مردم را به مکث در خیابان تشویق کرد .

گرایش مردم به ایستادن کنار پیاده روها در مورد نشستن هم صدق می کند . تعیین جای نیمکتها باید دقیقاً مبتنی بر تحلیل کیفیتهای فضایی و کارکردی محیط باشد . مناسبترین مکان برای نشستن ، جایی است که فضایی کوچک در دل فضایی بزرگتر جای گرفته است ؛ مثلاً فرورفتگی در ساختمانی نبش خیابان و کنار ستونی .

در دهه های اخیر خیابانهای نظیر لاله زار و نادری در تهران با تردد معتدل اتومبیل و به شکل راسته هایی پاتوقی و تجمعگاهی شکل گرفتند . همچنین در این دوران علی رغم تسلط اتومبیل بر خیابانها ، شاهد تداوم حیات راسته های پاتوقی و تجمعگاهی هستیم ؛ چرا که این خیابانها با توجه به ویژگیهای تاریخی محله و گذر شکل گرفته بودند .

در دوران معاصر علی رغم تسلط کامل اتومبیل بر محلات و از بین رفتن آرامش روانی در محلات ، شاهد حضور خیابانهای هستیم که علاوه بر حمل و نقل ، دارای نقشهایی چون محل گذران اوقات فراغت ، فعالیتهای اقتصادی ، محله ای و ایجاد دسترسی به محلات مجاور می باشند و از عوامل هویت دهنده به محله و شاخص قلمرو فضایی محله به حساب می آیند .

برای تقویت زندگی اجتماعی در خیابانها ، در روزهای مخصوص می توان از سواره رو به عنوان محل اجتماع ، برگزاری مراسم ، جمعه بازار و بازارگاه استفاده کرد . در ساعاتی از شبانه روز می توان ورود وسایل نقلیه شخصی را به برخی از راهها ممنوع یا محدود کرد و همچنین می توان در ساعاتی از شبانه روز ، سواره رو را به وسایل نقلیه عمومی اختصاص داد یا وسایل نقلیه سنگین را ممنوع کرد و یا به منظور حمل کالا و رسانیدن خدمات شهری ، مناطق مخصوص پیاده را در ساعاتی از شبانه روز به روی انواع وسایل نقلیه باز کرد و از خیابانهای مخصوص پیاده ها برای وسایل نقلیه استفاده کرد .

در سراسر جهان مراکز شهری که زیر سلطه اتومبیل بود ، به خیابانهای مخصوص پیاده ها تبدیل شده و در نتیجه زندگی در فضای این خیابانها بیشتر شده است . نکاتی که امروز شهرسازان پیش چشم دارند ، این است که مردم بتوانند به راحتی آمد و شد کنند و بیشتر در محیطهای شهری حضور یابند . برای بهبود کیفیت زندگی و حضور مردم در خیابانها باید به نیازهای مردم و کیفیاتی که موجب ارضاء حواس پنجگانه آنها می شود توجه نمود . همچنین در این راستا توجه به ارتباطات ، تناسباتی که موجب تجمع مردم ، قدم زدن و ایستادن آنها می شود ، نقش موثری دارد . آشنایی با حواس انسانی و نحوه کار آنها پیش شرط مهم طراحی در فضای باز است . توجه به کیفیت درک بصری ، میدان دید ، شنوایی و حتی بویایی رهگذران در طراحی خیابان موثر است . به عنوان مثال میدان دید در نگاه به پائین محدودتر و در نگاه به بالا باز هم محدودتر است ؛ در صورتی که در نگاه روبرو به راحتی تا زاویه نود درجه به چپ و راست منظر روبرو قابل دیدن است .

حس بویایی به شعاع یک تا سه متر بوهای ملایم را احساس می کند و فراتر از آن فقط بوهای قویتر محسوس هستند . حس

شنوایی تا فاصله هفت متر ، ما را قادر به شنیدن صدای رهگذران دیگر می کند و تا سی و پنج متر صدای کسی را که بلندتر از حد معمول حرف می زند می توان شنید . به این ترتیب شهری که تحت سیطره اتومبیل است و شهری که در آن حضور پیاده ها برتری دارد ، ابعاد و تناسب متفاوتی دارند ، در اولی به علت بالا بودن سرعت ناظر ، نشانه های راهنما و تابلوهای تبلیغاتی اندازه هایی بزرگ دارند ، ساختمانها نسبتاً وسیع هستند و جزئیات معماری در آنها رعایت نشده است . این در صورتی است که فعالیتهای اجتماعی ، تماسها و گفتگوها زمانی رخ می دهند که مردم یا در حال قدم زدن هستند یا ایستاده اند و یا نشسته اند ؛ می توان گفت زندگی در فضای عمومی از آن پیاده ها است .

زمانی خیابانهای آمریکا برای الگوبرداری در شهرهای دنیا مورد تقلید قرار گرفتند ؛ لیکن امروزه بسیاری از محققین معتقدند ، الگوبرداری از شهرهای آمریکا برای شهرهای کهن و تاریخی بیگانه است ، چرا که ماهیت شکل گیری شهرهای آمریکا با شهرهای قدیمی همخوانی ندارد . در روند شکل گیری خیابانهای آمریکا ، غالباً توجه یکجانبه به وسایل نقلیه موتوری در شهر مؤثر بوده است . این در حالی است که معیارهای موفق خیابانها در شهرهای کهن در این بوده است که تا چه میزان مولد فعالیت مردم باشند . خیابانهای موفق اروپا که مولد فعالیت کثیری از مردم می باشند ، اکثراً در طرفین خود واجد بناهایی تاریخی و معمارانه هستند و در برخی از موارد از حضور بدنه های متقارن در دو طرف خیابانها کیفیت حاصل شده است که موجب احساس توازن و هدایت و تجمع آنها در خیابانها می شود ؛ به عنوان مثال در خیابان رامبلاس در بارسلون ، مردم برای اینکه ببینند و دیده شوند به خیابان رامبلاس می آیند ؛ مجموعه غرفه ها ، کیوسکهای روزنامه فروشی ، سکوهای پر از گل و چایخانه ها در طول این خیابان تا میدان رئال ، مردم را به خود جذب می نماید . رابطه عرض این خیابان با بدنه ساختمانها ، باریکی قسمت سواره رو که باعث کندی سرعت اتومبیلها و بالا رفتن امنیت عابران پیاده می شود ، موجب حضور هر چه بیشتر مردم در این فضا شده است . پیاده روهای مجاور مغازه ها کم عرض هستند ؛ لیکن در قسمت مرکزی ، پیاده روی وسیعی در نظر گرفته شده است و حضور درختان و سایه اندازی آنها از موفقیتهای چشمگیر این خیابان است . برخی از محققین معتقدند در قسمت آخر این خیابان که فاصله مغازه ها از محور خیابان دورتر است و عملاً میدانی برای پارک اتومبیلها شکل گرفته است که موجب کاهش جاذبه حضور مردم در این قسمت شده است و همچنین ساختمانهای جدید و بلندتر از ساختمانهای قدیمی ، در این قسمت موجب کاهش توازن فضا و همچنین کاهش حضور مردم شده است .

اگر کودکان بتوانند خیابان و زمین بازی محله را از پنجره های خانه ببینند ، به حضور در میان آنها تشویق می شوند . در مورد بزرگسالان نیز رابطه ای عمیق میان دیدن و تمایل به مشارکت وجود دارد . فاصله گرفتن ساختمانها از بر خیابان ، پیوند آن دو را ضعیف می نماید و فضایی از دور به مردم می نمایاند . این در صورتی است که اگر ساختمانها نزدیکتر باشند عملاً مورد استفاده قرار می گیرند . در سالهای اخیر گرایش به جای دادن فضاهای عمومی در ساختمانهای خصوصی دیده می شود . پاساژهای بزرگ ، مراکز خرید ، میدانچه ها و فواره ها در طبقات زیرین ساختمانهای بلند موجب پراکندگی مردم می شود و خیابانها را از فعالیتهای انسانی و رویدادهای اجتماعی تهی می کند و انگیزه حضور مردم در خیابانها را از میان می برد .

خیابان تنها یک مسیر عبور و مرور نیست . از گذرهای اصلی شهرهای قدیمی در دوران قرون وسطی و خیابانهای دوران رنسانس تا خیابانهای جدید امروز ، اگر دارای ارزشهای فضایی ، هنری و زیبایی شناختی باشند ، در شمار فضاهای شهری و مکانهایی برای تداوم حیات اجتماعی قرار می گیرند .

خیابانهایی که زندگی اجتماعی مردم در آنها جریان دارد باید مورد بازشناسی و ارزش گذاری مجدد قرار گیرند و ملزوماتی برای تداوم این جریان حیاتی در نظر گرفته شود و همچنین عوامل مزاحم از آنها زدوده شود . زندگی اجتماعی خیابان مهمترین مشخصه فضای شهری بودن آن است و هر فضای شهری باید پاسخگوی نیازهای فیزیولوژیکی ، روحی و روانی انسان باشد .

امروزه رعایت مقررات ترافیکی چه از طرف سواره ها و چه از طرف پیاده ها در مجتمعهای زیستی نماد قانون پذیری و مهمترین

مشخصه فرهنگ و تمدن آن جامعه است .

سواره ای که به خود اجازه می دهد روی خط عابر پیاده بایستد به همان اندازه به خود اجازه داده است که به حق دیگران تجاوز نماید و مسؤولی که بی تفاوت از کنار این منظره می گذرد به همان اندازه به او مجوز ورود به حریم خود و دیگران را داده است و به عکس پیاده ای که بدون رعایت چراغ راهنما و توجه به خط عابر پیاده از میان اتومبیلها زیگزاک می رود نه تنها برای جان خود ارزشی قائل نیست بلکه به حقوق دیگران تجاوز نموده است و صحنه ای از قانون شکنی را در جامعه به نمایش می گذارد .
منابع و مأخذ :

زنوزی _ گزارش بازدید از ایتالیا _ نشریه علمی شهرنگار _ مرکز اطلاعات جغرافیایی شهر تهران _ سال سوم _ آبان ۱۳۸۰
جهانبگلو _ رامین _ شهروند و حقوق شهروندی _ نشریه علمی شهرنگار _ مرکز اطلاعات جغرافیایی شهر تهران _ سال سوم _ آبان ۱۳۸۰

ذکاوت _ کامران _ طراحی خیابان شهری _ مجله آبادی _ شماره پنجم _ ۱۳۷۱
هاشم زاده همایونی _ مهرداد _ محله و خیابان _ مجله آبادی _ شماره ۱۷ _ سال ۱۳۷۴
هاشمی نژاد _ خسرو _ نقش تقارن در فضای شهری _ فصلنامه معماری و فرهنگ _ شماره ۶ _ پائیز ۱۳۷۹
یان _ گل _ زندگی در فضای میان ساختمانها _ ترجمه : شهرزاد مهدوی _ مجله آبادی _ شماره ۲۰ _ بهار ۱۳۷۵
کفسازی نامناسب خیابانها _ گفتگو با مشاوران ، سازندگان ، پژوهشگران و مقامات اجرایی _ مجله آبادی _ شماره ۲۰ _ بهار ۱۳۷۵

زریونی _ محمدرضا _ طراحی راه در محیطهای شهری _ مجله آبادی _ شماره ۲۰ _ بهار ۱۳۷۵
جیکوبز _ جین _ مرگ و زندگی در شهرهای بزرگ آمریکا _ مترجم : مهرناز مولوی _ مجله آبادی _ شماره ۲۰ _ بهار ۱۳۷۵
معرفی برخی از طرحها و پژوهشهای مربوط به خیابان _ مجله آبادی _ شماره ۲۰ _ بهار ۱۳۷۵
ماهنامه شهرداریها _ شماره های ۱۸ ، ۲۶ ، ۳۴ و ۳۵
یادداشت : تعریف جاده ، کناره و حریم در راههای شهری