مطالعات محیطی هفت حصار شماره پنجاه و ششم/ سال پانزدهم/ تابستان ۱۴۰۵
صفحات ۶۴-۳۹

بازخوانی مفهوم خیابان در شهرهای معاصر ایران*
(مطالعه موردی: بلوار حمزه شهر کرمان)

علی انجم‌شعاع**، کورش افضلی***، افسون مهدوی****

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۴/۳/۷
تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۴/۵/۱۱

چکیده

«خیابان‌ها» به‌عنوان یکی از مهم‌ترین عناصر شهری، زیرساخت اصلی برای جابجایی و دسترسی، اتصال و ارائه خدمات بوده که در قالب فراگیرترین فضای عمومی، بی‌شمار فعالیت اقتصادی و سیاسی، اجتماعی و فرهنگی را پشتیبانی می‌کنند. اما، از اواسط قرن بیستم به بعد استفاده بدون محدودیت از خودرو زیان‌های غیرقابل انکاری را برای شهر و ساکنین آن به همراه داشته و این بحران در اکثر نقاط جهان رو به گسترش است. امروزه در شهرهای ایران، چنین وضعیتی نیز به‌خوبی محسوس بوده، به‌طوری‌که «خیابان» با مفهوم کنونی نسبتاً نوظهور است که علی‌رغم سابقه باستانی واژه مذکور، کاربر نوین آن به دوره معاصر بازمی‌گردد. به دیگر بیان، در چند دهه اخیر «خیابان» از مفهوم بنیادی خود خارج و معانی غیرازآن را نمایندگی می‌کند به‌نحوی که دیگر صاحبان اصلی این فضاها «انسان» نبوده و عملاً شهروند پیاده، کم‌ارزش‌ترین عنصر ممکن در «خیابان» به شمار می‌رود. ازاین‌رو، برگشت دوباره انسان و مفهوم «انسان‌مداری» به خیابان‌ها امری ضروری تلقی شده و در این راستا بازخوانی مفهوم این فضاهای غنی شهری، اجتناب‌ناپذیر است. بدین منظور پژوهش حاضر به دنبال بازخوانشی مفهومی از «خیابان» در شهرهای معاصر ایران می‌باشد. این پژوهش به لحاظ هدف، کارکردی، و راهبرد تحقیق از نوع آمیخته است. همچنین به لحاظ ماهیت و روش، ترکیبی بوده و گردآوری اطلاعات نیز به‌صورت کتابخانه‌ای و میدانی انجام پذیرفته است. به‌طور کل، در پژوهش حاضر پس از واکاوی پیشینه نظری، ۴۴ شاخص تأثیرگذار بر «مفهوم خیابان» حاصل گردید. در راستای رتبه‌بندی ابتدایی شاخص‌ها، از روش تاپسیس و بر مبنای نظر خبرگان بهره‌گرفته شد. سپس، به جهت حصول شاخص‌های نهایی، از روش ویکور استفاده و این روش نیز ۹ شاخص نهایی در راستای بازخوانی مورد هدف را ممکن ساخت. به‌طور کل آنچه مسلم است، تعمیم واژه «خیابان» به هر معبر و یا گذر درون‌شهری، نادرست تلقی شده و آنچه پژوهش حاضر مدعی است؛ فضا و معابری را می‌توان «خیابان» نامید که شامل ویژگی‌های بنیادین بدین شرح باشد: استفاده مکرر و پیوسته از پیاده‌روها، ایمنی و امنیت، عملکردهای متنوع و خرد مقیاس، منعطف و پایدار، سیستم حمل‌ونقل عمومی کارا، طراحی همه‌شمول و سهولت استفاده گروه‌های اجتماعی ویژه، مدیریت و آرام‌سازی ترافیک سواره، تجهیز مکان به محل‌هایی برای ایستادن، راه رفتن و بازی، زمینه‌ای برای رویارویی اجتماعی و آسایش محیطی. همچنین پس از حصول ۹ شاخص بدست آمده، عوامل مذکور بر روی یک بستر حقیقی در قالب نمونه مطالعاتی پژوهش بررسی شده و آنچه مشخص گردید، نزدیکی بسیار فراوان معبر حمزه به مفهوم «خیابان» است.

واژگان کلیدی

خیابان، مفهوم خیابان، شهر کرمان، ویکور

* این مقاله برگرفته از رساله دکتری نگارنده اول، با عنوان «بازخوانی مفهوم خیابان در شهرهای معاصر ایرانی، با محوریت گونه‌شناسی شبکه آمدوشد شهری (نمونه موردی: شهر کرمان)» به راهنمایی نگارنده دوم و مشاوره نگارنده سوم در دانشگاه آزاد اسلامی واحد کرمان است.

** گروه شهرسازی، واحد کرمان، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمان، ایران Ali.Anjomshoa@iau.ac.ir
*** استادیار گروه شهرسازی، واحد کرمان، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمان، ایران (نویسنده مسئول) K.Afzali@iau.ac.ir
**** استادیار گروه شهرسازی، واحد کرمان، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمان، ایران Afsoon_Mahdavi@iau.ac.ir

ISSN: 2322-5602
©: IAUH

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

مقدمه

شهر به‌عنوان یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین مظاهر تمدن بشر، از عناصر و اجزایی اولیه و اساسی بهره می‌برد که «خیابان» در زمره مهم‌ترین آن‌هاست. حال‌آنکه این موضوع تا آنجا پیش رفته است که برخی از صاحبان نظر، فضاهای شکل‌گرفته شهری را به دو قسمت کلی «خیابان» و میدان تقسیم می‌نمایند. (کریر، ۱۳۸۶: ۱۶) خیابان‌ها به‌عنوان زیرساخت اصلی برای حرکت، دسترسی، اتصال و ارائه خدمات، نور و هوا را به ساختمان‌ها آورده و از همه مهم‌تر، آنکه تمامی گونه‌های خیابان، نزدیک‌ترین و فراگیرترین فضاهای عمومی شهری هستند که بیشمار فعالیت فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و اجتماعی را پشتیبانی می‌کنند. (مهتا، ۱۳۹۸: ۱۹) به‌طوری‌که، ما همه‌روزه در خیابان‌ها حضور داشته، خیابان‌ها را می‌بینیم و زندگی روزانه ما به آن‌ها بستگی دارد. اکثر ما در آن‌ها قدم می‌زنیم، رانندگی می‌کنیم بواسطه آن‌ها به مکان‌های مختلف زندگی، کار و خرید دسترسی داریم و بسیاری از ما از خیابان برای انواع فعالیت‌های تفریحی استفاده می‌کنیم. اگرچه موارد استفاده و معانی خیابان، از فرهنگی به فرهنگ دیگر تغییر می‌کند، لذا در قالب یک‌گونه شناسی، خیابان به‌ویژه زمانیکه سکونت‌های شهری را در نظر می‌گیریم، یک فضای چند فرهنگی[1] است. «خیابان‌ها، بیشتر از هر عنصر زیرساخت شهری دیگر، تاریخ شکل شهر را تعیین و ثبت می‌کنند.» (Moudon, 1987: 13) همچنین، خیابان‌ها ابزار قدرتمندی برای درک شهر و خوانا کردن آن بوده و درنتیجه از دیدگاه غیرسنتی، و اما از نظر عابر پیاده، نگاه کردن به خیابان، نگاه کردن به شهر است. دلیل این امر آن است که خیابان یک فضای فرهنگی – اجتماعی، اقتصادی– سیاسی، کثرت‌گرا، مبهم، همواره در حال تغییر، تعاملی، پر از پیچیدگی و تناقض و با معانی متنوع برای همه بوده و در درون این ابهام و کثرت‌گرایی، نقطه بالقوه خیابان قرار می‌گیرد (مهتا، ۱۳۹۸: ۲۰) حال با این تفاسیر، از اواسط قرن بیستم به بعد، استفاده بدون محدودیت از خودرو، آن هم در همه خیابان‌ها و معابر شهر، پایه‌ای را برای توسعه سیستم‌های حمل‌ونقل شکل و چه‌بسا مهم‌تر از آن، الگوهای استفاده از زمین[2] و همچنین توسعه شهری را نیز ممکن نمود. درحالی‌که این امر مزایای قابل‌توجهی را برای بسیاری از مردم به ارمغان آورد، اما این سیاست‌ها زیان‌های قابل‌توجه و غیرقابل انکاری را نیز به همراه داشت، ازجمله وابستگی به نفت گران‌قیمت و منابع غیر تجدید پذیر، تصادفات جاده‌ای و پرهزینه، افزایش و انتشار گازهای گلخانه‌ای و مشکلات سلامت جسم و روان. حال آنچه مشخص است، تغییر این وضعیت اجتناب‌ناپذیر بوده و در بسیاری از نقاط جهان، آگاهی از این موضوع که خیابان‌های به‌خوبی طراحی‌شده، می‌توانند از مقابله با این مشکلات برآیند، رو به فزونی است. (طبیبیان و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۱) امروزه در شهرهای ایران، چنین وضعیتی نیز به‌خوبی ملموس است به‌طوری که «خیابان» با مفهوم کنونی، نسبتاً نوظهور بوده که علی‌رغم سابقه باستانی واژه مذکور، کاربر نوین آن به دوره معاصر بازمی‌گردد. (متدین و همکاران، ۱۳۹۷) به دیگر بیان در چند دهه اخیر، «خیابان» از مفهوم اصلی و بنیادی خود خارج و معانی غیر از آن را نمایندگی می‌کند به‌نحوی که دیگر صاحبان اصلی این فضاها «انسان» نبوده و عملاً شهروند پیاده، کم‌ارزش‌ترین عنصر ممکن در خیابان به شمار می‌رود. ازاین‌رو، برگشت دوباره انسان و مفهوم انسان‌مداری به خیابان‌های شهری امری ضروری و اساسی تلقی شده و شاید یکی از اصلی‌ترین راهکارهای برون‌رفت شهرهای کنونی، از شرایط نابسامان فعلی قلمداد شود.

بدین منظور نیز در پژوهش حاضر، پس از پرداختن به مفاهیمی از قبیل «خیابان و چرایی آن»، «خیابان و اهمیت آن» و «خیابان و رکود آن» که به نحوی چیستی، چرایی و چگونگی مفهوم مذکور را بیان می‌دارند، به بررسی و نقش و جایگاه «خیابان» در ادوار مختلف تاریخی ایران‌زمین پرداخته و لذا پس‌ازآن، بررسی و واکاوی آراء و نظریات اندیشمندان مختلف داخلی و خارجی پیرامون مفهوم خیابان انجام خواهد شد. گفتنی است به‌طور کل پژوهش حاضر به دنبال بازتعریفی از «مفهوم خیابان» است که با شرایط کنونی شهرهای معاصر ایران و همچنین تمامی نیازهای انواع کاربران این فضا، در هماهنگی مطلق بوده و لذا از طرفی مفاهیم و کیفیات اصیل و بنیادی این فضای مطرح شهری نیز به‌خوبی در آن نمایان باشد.

پیشینه نظری پژوهش

«خیابان» و چرایی آن

تاریخ خیابان در ایران نشان از «تفرج و تماشا» دارد. تاریخ خیابان در دنیای دارای سابقه مدنیت، حکایت از «گفتگو و تعامل» دارد. بدین گونه که پس از دوران قاجار و پهلوی اول خیابان ایران، نقش گفتگو و تعامل را نیز با نقش تفرج و تماشا ترکیب و نظریه خیابان را شکل داد. از دهه ۱۳۳۰ به بعد و به‌ویژه از اصلاحات ارضی ۱۳۴۱، خیابان شروع به رکود نمود. تا اینکه با گسترش تعداد خیابان‌ها و ازدیاد ورود خودروها به شهر، محوریت انسان به‌تدریج به حاشیه و پیاده‌روها کشیده و محوریت خودرو شخصی، تقریباً کل عرصه خیابان (حالا به‌عنوان معبر و راه) را به خود اختصاص داد. همچنین، آئین‌نامه‌های راه‌های شهری و پس از آن، طراحی معابر شهری (نه خیابان‌های شهری) مختص خودروها

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

نوشته و به قانون بدل شد. نهادهای دولتی و شهرداری‌ها نیز بر اساس این آئین‌نامه‌ها و با محوریت خودرو شخصی، شروع به تهیه برنامه‌ها و طرح‌های توسعه شهری و تغییر شکل و ریخت شهرها نموده و به عبارتی وسیله انتقال و راحتی شهری (خودرو شخصی) به‌عنوان عامل تخریب‌کننده زندگی اجتماعی انسان شهری بدل گردید. لذا، زندگی اجتماعی حاصل از خیابان‌های شهری که دارای سابقه و تاریخ در شهر ایرانی بود، خیلی زود وارد دورانی رکود، ناشی از حضور غلبه یافته ماشین گردید. (برگرفته از افضلی، ۱۳۹۸: ۲۵) در یکی دو دهه گذشته که محوریت خودرو شخصی، عوارض متعددی را به همراه داشت، زیر سؤال بردن محوریت خودرو شخصی نیز، در شهرهای ایران آغاز گردید. زیر سؤال رفتن محوریت ماشین با فلسفه ضرورت زندگی اجتماعی، سلامتی و پایداری انسان و شهر، اقتصاد و زیبایی‌شناسی همراه و این ضرورت‌ها برای خیابان، نقش خودرو محوری را به حاشیه رانده و نقش انسان‌مداری را در مرکز توجه قرار می‌دهند و درنتیجه، خیابان دموکرات، پاسخ‌دهنده و اجتماعی به‌تبع نقش جدید خیابان به وجود می‌آید. با غلبه گفتمان خیابان با محوریت انسان پیاده، نقش خیابان تاریخی (تفرج و تماشا) و خیابان تلفیق‌شده با خیابان اروپایی (تعامل اجتماعی) نیز مجدداً احیاء می‌شوند. (همان: ۲۶-۲۷) خیابان انسان‌محور و انسان‌گرا، دارای فعالیت‌هایی است که سرزندگی را به شهر وارد ساخته و زمینه تعامل، تفریح و سرگرمی، تماشا کردن، وقت‌گذرانی‌های متعدد، پیاده‌روی، استفاده از دوچرخه و حمل‌ونقل عمومی و نظایر آن را نیز فراهم می‌سازد. (همان: ۲۸)

«خیابان» و اهمیت آن

خیابان یک جایگاه خاص در حوزه فضاهای عمومی داشته و علاوه بر آن به معنای استعاری، متناسب‌ترین نماد قلمرو عمومی شهری نیز محسوب می‌شوند. (Moudon, 1987: 13) افراد برای فعالیت‌های عملکردی، اجتماعی و اوقات فراغت، سفر، خرید، بازی، ملاقات و تعامل با دیگران، آرامش و حتی بقاء به خیابان وابسته بوده و خیابان‌هایی که نیازهای مذکور را مرتفع می‌سازند، با رشد اقتصادی، سلامت جسمانی و احساس جمعی[3] ارتباط مثبتی خواهند داشت. (Carmona, 2003: 111) گفتنی است، از طرفی اجتماع‌پذیر بودن شهر در فضاهای متعددی نمود داشته و خیابان یکی از مهم‌ترین این فضاها است. در طول تاریخ، هیچ گونه‌شناسی فضایی دیگری نقش فضای عمومی را بهتر از خیابان بازی نکرده و علاوه بر این، گفتمان درباره قلمرو عمومی یا فضای عمومی شهری اغلب بحث در مورد خیابان است. (Whyte, 1980: 54) یک تجزیه‌وتحلیل تاریخی نشان می‌دهد که خیابان‌ها بیش از هر عنصر رسمی و فضایی دیگری، فراگیرترین سازمان دهندگان شکل سکونتگاه هستند، به‌طوری‌که حتی تصور ما از شکل شهر در ابتدایی‌ترین طبقه‌بندی آن، یعنی طرح خیابان‌های اصلی آن شهر. (Lynch, 1960) شهرها همان‌طور که اسپیرو کستف[4] یادآور می‌شود: «محیط‌های ساکنی هستند که آداب‌ورسوم‌های روزانه، اعتبار خودشان را از آن‌ها استنتاج و خیابان‌های شهر، محیط‌هایی هستند بهتر از فضاهای دیگر، که در آن‌ها این آداب‌ورسوم‌ها به‌صورت روزمره حضور دارند» کستف ادعا می‌کند تنها مشروعیت خیابان، به‌عنوان فضای عمومی است و بدون آن هیچ شهری وجود ندارد. (مهتا، ۱۳۹۸: ۳۶) تجسم خیابان به‌عنوان یک شبکه از فضای باز عمومی متصل به هم منجر به بازاندیشی مسائل سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی پیش روی شهرها می‌شود. درنتیجه رسیدگی به این مسائل در خیابان می‌تواند برای شهرها تحول آمیز باشد. (Moudon, 1987) اکثر شهرها دارای تعدادی خیابان‌های اصلی هستند که ساختمان‌ها و فضاهای شهری فرهنگی و تجاری مهم و همچنین یک مجموعه خاطرات تاریخی شهر را به هم وصل نموده و احیای چنین خیابان‌هایی همان‌طور که بسیاری از شهرها انجام داده‌اند، یک‌راه آسان برای بازگرداندن تصویر و هویت به نفع شهر و مردم آن، است. (مهتا، ۱۳۹۸: ۳۷) همان‌طور که جین جیکوب خاطرنشان می‌کند، خیابان‌های یک شهر فشارسنج‌هایی برای کیفیت فضای عمومی شهر هستند. آلن جاکوبز[5] معتقد است که «اگر ما با خیابان‌ها درست رفتار کنیم، می‌توانیم به‌طور کلی با شهر به‌عنوان یک کل درست رفتار کرده و به این ترتیب و مهم‌تر از همه می‌توانیم با ساکنان آن درست رفتار کنیم» (Jacobs, 1993: 314)

«خیابان» و رکود آن

امروزه در شهرهای ایران، «خیابان» با مفهوم کنونی، نسبتاً نوظهور بوده که علی‌رغم سابقه باستانی واژه مذکور، کاربر نوین آن به دوره معاصر بازمی‌گردد. در ادبیات شهری ایران تا قبل از دوران قاجار بسیاری از کلیدواژه‌هایی همچون کوچه، گذر، گذرگاه، بن باز، بن‌بست، کومچه، کوتار، کوچه‌بازار، کوچه‌باغ، شاه کوچه، کوره‌راه، کوچه آشتی‌کنان، پهنا و خیابان و غیره را می‌توان در مکالمات شهری و همچنین آثار ادبی متعدد یافت. اما از اواسط دوره مذکور به سبب تبادلات فرهنگی ایران با دیگر ممالک و بخصوص غرب، تغییراتی در نام‌گذاری انواع راه پدید، که تأثیر آن تا بدین روز نیز پابرجاست. از مهم‌ترین این تغییرات استفاده از واژه «خیابان» به‌جای بسیاری از واژه‌های مذکور است. همچنین، در دوران پهلوی نیز با افزایش هیجانات مردم در تقابل با پیشرفت‌های صنعتی و اجتماعی غرب، توسعه‌های شهری بر مبنای الگوهای فرنگی موردتوجه قرار گرفت و برای برنامه‌ریزی، طراحی و یا ساماندهی «راه‌ها» از تجارب مستشاران اروپایی در ایرانیزه کردن این مفهوم استفاده شد. اما متأسفانه اختلاط در اقتباس مفاهیم همراه با نوعی ساده‌انگاری در مفهوم شهر، یکسان‌سازی در شکل راه‌ها را به سبب، که به «خیابان» شهرت یافت. (متدین و

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

همکاران، ۱۳۹۷) به دیگر بیان در چند دهه اخیر، «خیابان» از مفهوم اصلی، اساسی و بنیادی خود خارج و معانی غیرازآن را نمایندگی می‌کند به‌نحوی که دیگر صاحبان اصلی این فضاها «انسان» نبوده و عملاً شهروند پیاده، کم‌ارزش‌ترین عنصر ممکن در خیابان به شمار می‌رود. لذا در چنین وضعیتی اتومبیل‌های شخصی، خود را صاحبان اصلی فضا و خیابان دانسته و این خود نقطه شروع انواع بحران‌های شهری می‌باشد. به گفته‌ای دیگر، خیابان در شهرهای ایران با خزان حیات مدنی پس از دهه ۱۳۴۰، رو به سوی تهی شدن از گروه‌های اجتماعی و موضوع تفرجی خیابان، سوق پیدا کرد. جایگزین این نقش‌ها، دسترسی و تجمع خودروها، به‌عنوان نقش غلبه یافته و تعریف‌شده این فضای شهری شد. گواه این ترک مدنیت و تفرج از خیابان‌های شهر، تفاوت قائل نشدن بین «خیابان» و جاده و یا «خیابان» با راه است (برگرفته از افضلی، ۱۳۹۸: ۳۲) که پیامدهایی همچون تراکم حداکثری خودرو شخصی، آلودگی چندوجهی، شکل‌گیری انواع امراض، انزوای اجتماعی و گوشه‌گیری، حومه‌نشینی و گسترش بیش از اندازه شهری، اغتشاش کالبدی و منظر شهری، جدایی‌گزینی اجتماعی و نظایر آن را سبب شد. (همان)

بررسی مفهوم کلی و زبان‌شناختی «خیابان»

«گوهر نوشادی» مدرس زبان اردو، خیابان را در مقابل بیابان می‌داند و معتقد است که لفظ بیابان به دشت وسیع بی‌آب و خیابان که ضد آن است، به گلزار و چمن اطلاق می‌شود. (متینی، ۱۳۶۱: ۷۴) «سعید نفیسی»، خیابان را متشکل از دو کلمه خوی + آب به معنی جایی که آب از زمین می‌جوشد دانسته و معتقد است «الف» و «نون» آخر آن «الف» و «نون»ی است که در آخر بسیاری از نام‌های جغرافیایی و آبادی‌های ایران آمده همچون اردکان، تهران و شمیران. (نفیسی، ۱۳۴۴: ۵) «دبیرسیاقی»، «الف» و «نون» در کلمه خیابان که در تداول، خیاوان هم گفته می‌شود، نشانه نسبت می‌داند (خیاب + ان) یا (خیاو + ان). وی با ارجاع به غیاث اللغات، خیاب را به معنی بی‌بهره و ناامید و خیاو را به معنای جایی که آب آن اندک باشد دانسته است. (دبیرسیاقی، ۱۳۷۹: ۲۰۴) «جنیدی» واژه خیابان را مرکب از ترکیب خوی + آپان (آبان) به معنای نگهبان آب و جایی که بر اساس حضور یک چشمه درختکاری می‌شود می‌داند. (جنیدی، ۱۳۹۹) *خیابان عنصری از معبد؛* اینکه به معبر اصلی درون باغ، خیابان گفته شود، نه‌تنها با تحلیل‌های زبان‌شناسی ازجمله نظر دکتر جنیدی هم‌سو، بلکه به‌طور مستقل نیز به‌عنوان بهره‌گیری از معنای مقدس نیز تفسیر می‌شود. با توجه به اندیشه باستانی ایرانیان به‌ویژه در دوره آیینی مهر و زرتشت و اهمیت الهه‌های مهر و آناهیتا در باور مردمان، نمادهای طبیعی آن‌ها ازجمله آب و گیاهان برگزیده مانند سرو و انار، می‌توان باغ را به‌مثابه معبدی برای ارتباط با عالم قدسی برای ایرانیان به‌حساب آورد. مفهومی که با سنت شناخت باغ ایرانی به‌مثابه فضایی معنوی و مناسب تأمل، سازگاری دارد. (متدین و همکاران، ۱۳۹۷) *خیابان واژه‌ای خیر؛* با توجه به بیانات فوق، به نظر می‌رسد ریشه واژه خیابان با عنصر آب پیوند خورده و از مشخصه‌های فضایی آن طراوت و تازگی است، نیز به دلیل اینکه آب از عناصر اسطوره‌ای تاریخ تمدن ایران (بخصوص قبل از اسلام) محسوب می‌شود می‌توان ریشه‌های مفهومی واژه خیابان را مرتبط با دوران باستان دانست. تحلیل مفهوم واژه آب در زبان فارسی و ترکیباتی که با آن ساخته‌شده، همچون «آبرو» حاکی از اصالت و خیر بودن عنصر آب در زبان است. آبرو به مثابه مهم‌ترین وجه شخصیتی و ذهنی انسان، که حفظ آن به تعبیری مهم‌تر از حفظ جان شناخته‌شده، از ترکیب آب، حامل معنایی قدسی، با رو، به معنای صورت و جسم به دست آمده است. در این ترکیب آب در معنای جان و عامل به وجود آورنده و حیات دهنده به جسم بوده و وجه اعتباری آن معرفی‌شده است. (همان)

بررسی جایگاه و نقش «خیابان» در ادوار مختلف تاریخی ایران‌زمین

- **خیابان در قرن پنجم هجری:** در قرن پنجم هجری، در برخی متون از «خیابان هرات» نیز به‌عنوان یکی از بولوکات مهم این شهر یاد می‌شود. اما نکته قابل‌توجه آنکه در آن زمان لفظ «خیابان» با ضبط‌های دیگری بیان، که به‌اختصار بدین شرح قابل‌ارائه است: در تاریخ بیهقی، ذیل حوادث سال ۴۳۰ ق آمده است: «پس عید لشکر عرض کردند امیر به دشت خدابان و هر کس نظاره آن روز بدید اقرار داد که به هیچ روزگار چنین لشکر یاد ندارد.» (بیهقی، ۱۳۸۳: ۵۵۵) اهمیت این منطقه در قرن پنجم به حدی است که امرای سلسله غزنویان، مراسم جشن عید قربان را به همراه تشریفات نظامی در برابر آن انجام می‌داده‌اند. همچنین در طبقات الصوفیهٔ خواجه عبدالله انصاری نیز، از این ناحیه با همین ضبط یاد میشود: «از پوشنگ بیامدم به هرات، به آن سبب ایدر بماندم که به خدابان می‌گذشتم بر گورستان... گور لیث پوشنجه به خدابان است.» (انصاری، ۱۳۴۱: ۵۱۳)
- **خیابان در قرن هفتم هجری:** در این دوران نیز همچون قرن پنجم، «خیابان»، (با لفظهایی همچون خیاودان و یا خذابان) به‌عنوان محله و یا بلوکی از شهر مطرح می‌شود. سیفی هروی در اواخر قرن هفتم هجری در خصوص آبادانی که ملک فخرالدین در شهر ایجاد کرد می‌نویسد: «در مزارات و مقابر چون گازرگاه و خیاودان و ... ختم قرآن فرمود» (سیفی هروی، ۱۳۸۲: ۴۴۱). همچنین یاقوت حموی نیز در این دوران، خذابان را از بخش‌های هرات معرفی کرده است. (حموی، ۱۳۹۶: ۳۴۹)

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

▪ **خیابان در قرن هشتم هجری:** واژه خیابان در این دوران نیز همچون قرون قبل، برای نامیدن منطقه یـا محلـه‌ای از شـهر بـه کـار می‌رفت. ازجمله خیابان هرات که از مشهورترین بلوکات بوده که در کتب تاریخی قبل از قرن نهم با نام‌هـای خـدابان، خـدایگان، خیـادوان و خذابان نیز از آن یادشده است. (متدین و همکاران، ۱۳۹۷) همچنین روایت برخی از معمرین شهرستان کاشمر، حاکی از آن است کـه پـیش از احداث «خیابان» به معنی جدید در این شهرستان، یکی از محله‌های شهر مذکور نیز به نام «خیابان» بوده است و مردم شهر، اهالی این محله را «خیابانی‌ها» می‌نامیده‌اند. (متینی، ۱۳۶۱)

▪ **خیابان در قرن نهم هجری:** بلوک خیابان (خُدابان، خُذابان) در هرات؛ ظاهراً قدیمی‌ترین کتابی که در آن لفظ «خیابان» به‌عنوان نام یکی از بلوکات شهر هرات آمده کتاب جغرافیای حافظ ابروست. (متینی، ۱۳۶۱) حافظ ابرو در کتاب خود ذیل عنوان «بلوکات هـرات» نوشـته است: «بلوک خیابان، این بلوک بر شمال رود است و بر شمال شهر نیز، متصل بلوک انجیل است بر شمال انجیل و مقابر اهل شـهر أکثـر در این مزرعه خیابان است و مزارات بزرگان در این گورستان بسیار ست...» (حافظ ابرو، ۱۳۴۹: ۲۱) همچنین در ایـن کتـاب از سـاخت مسـجد و مدرسه‌ای در بلوک خیابان اطلاع داده‌شده است. (همان: ۸۷) از بلوک خیابان در کتاب «روضات الجنّات فی اوصاف مدینهٔ هرات» اسفزاری که تاریخی کامل از هرات است، به‌مثابه فضایی آیینی یادشده که قبل از ورود اسلام موردتوجه بوده و بعد از اسلام نیـز مـزار بسـیاری از بزرگـان خراسان در آن است. در این خصوص چنین آمده: «و توابع بلده (مقصود هرات است) بر نه بلوک منقسم است و یکی از آن‌هـا؛ خیابـان ... و از مواضع میمون که به مبارکی آن زمینی در ربع مسکون نشان نمی‌دهند خیابان هرات است که به لطافت هوا و عجایـب حظـایر و غرایـب بنـا ممتاز است و در بزرگی مزارات و لطایف عمارات و مقابر و بقاع متبرکه که در یمین و یسار آن واقع است از شرح و بیان بی‌نیاز است و آنجایی است که از قدیم الایام چه در وقت جاهلیت و چه در روزگار اسلام همیشه میمون و مبارک و قبله دعوات و کعبه حاجات خلایق بـوده و همـه مردم از اصاغر و اکابر و مقیم و مسافر بدان مقام شریف تیمن و تبرک جسته‌اند و در همه زمان و ادیـان معابـد و عیـدگاه و مقـابر و نزهتگـاه خواص و عوام بوده چنان‌که حالا مصلی و گشت جای مسلمانان است، و در زمان سابق او را «کوی خدایگان» می‌گفته‌اند، و به عبـارت فُـرس «خدایگان» پادشاه را گویند.» (اسفزاری، ۱۳۳۸: ۸۴) آنچه تغییر تلفظ کلمهٔ «خـدابان» قـرن پـنجم و «خـذابان» قـرن هفـتم هجـری را بـه «خیابان» در قرن نهم روشن می‌سازد نقل همان حکایت لیث پوشنجه (ابواللیث پوشنجی) مذکور در طبقات الصـوفیه خواجـه عبدالـه انصـاری است در کتاب نفحات الانس جامی بدین شرح: «شیخ‌الاسلام گفت که لیث فوشنجی بزرگ بوده و پای‌برهنه رفتی. وی گفته که از پوشنگ به هرات آمدم به آن سبب آنجا بماندم که به خیابان می‌گذشتم به گورستانی زنی به گوری نشسته بودی. گفت: جان مادر و یگانه مادر، از آن مرا حالی پیدا شد ... قبر لیث فوشنجی به خیابان است.» (جامی، ۱۳۳۶: ۴۰۵) آنچه مشخص است که این حکایت در نفحات الانس جامی، همـان حکایت مذکور در طبقات الصوفیه است با عباراتی بسیار شبیه به یکدیگر ولی باگذشت مدتی در حدود چهار قـرن، لفـظ «خـدابان» در آن بـه «خیابان» دگرگون شده است. (متینی، ۱۳۶۱) از اوصاف خیابان در سده‌های پیش از نهم هجری در هرات برمی‌آید که مکانی برگزیده و خاص بوده است. از نسبت آن به اسطوره‌های پیشینیان گرفته تا مکان‌یابی مقبره قدرتمندان و سلاطین در امتداد آن و برگزاری آیین‌هـا و جشـن‌هـا، حاکی از ارتباط معنوی میان مفهوم قدسی و مبارک با مکان کالبدی خیابان بوده است. همچنین زیبایی منسوب به خیابان که با واژه‌هایی چون «روضه» و «جنت» از آن یادشده و قابل قیاس با بهشت خطاب شده است، این وصف از خیابان، صفات آن را نه به رویدادی خـاص و نـه بـه تشخصی ویژه نسبت می‌دهد، بلکه صفات ذاتی مکان شناخته شده‌اند و بی‌آنکه تاریخی برای آن ذکرشده باشد، منظری مقـدس شـناخته‌شـده است. اگرچه از نخستین دلایل این معنا اطلاعی در دست نیست اما چنین اعتباری که وابسته به کالبد فضا تعریف‌شده باشـد، اهمیـت خاصـی دارد. (متدین، ۱۳۹۷)

▪ **خیابان در قرن دهم هجری:** از اوایل قرن دهم، خیابان با مفهوم فضای شهری مطرح و مشخصـات آن بـا بـاغ ایرانـی توضـیح داده می‌شود. در این دوران برخی از پادشاهان سلسله صفویه که بـه عمـران و آبـادانی و زیبـایی شـهرها علاقـه‌منـد بـوده‌انـد در ضـمن سـاختن چهل‌ستون‌ها، عالی‌قاپوها، چهارباغ‌ها، کاروانسراها و باغ‌ها در بعضی از شهرها نیز به احداث یک «خیابان» به صورتی خاص مبادرت ورزیده که آثار بعضی از این خیابان‌ها هم‌اکنون در برخی شهرهای ایران باقی است. از نوشته مورخان و سیاحانی که در آن روزگار یا در عهـد قاجاریـه از این شهرها بازدید کرده‌اند چنین بر می‌آید که «خیابان» در عرف مردم آن عهد، ظاهراً نوعی تفرجگاه یا سیرگاه عمـومی بـوده کـه بـه‌منظـور زیبایی شهر و به امر پادشاه، عموماً در خارج از شهر، احداث می‌گردیده است. صفت عمومی این‌گونه خیابان‌ها بدین شرح قابل تفصـیل اسـت؛ خیابان نوعی تفرجگاه یا سیرگاه عمومی به‌منظور زیبایی شهر، دارای یا راسته‌ای طولانی که گاه درازای آن به یک‌فرسنگ مـی‌رسـید، کاشـت ردیف درختان مختلف، اعم از سایه‌دار، همیشه‌سبز و میوه‌دار در دو سمت، حفر دو جوی آب در دو طـرف، احـداث نهـری در وسـط بـه همـراه تعدادی حوض کوچک و بزرگ و گاها وجود فواره‌ها، کف‌سازی خیابان و جوی‌ها و اطراف حوض‌ها عموماً از جنس سـنگ، احـداث بـاغ‌هـای

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

بزرگ و کوچک در دو سمت، عموماً دارای فرمی مسطح و مستقیم و بدون پیچ‌وتاب، عموماً دارای جداره سازی منظم و همگـن. ازجملـه ایـن فضاها می‌توان به خیابان در قزوین، اصفهان، مشهد، نیشابور و فارس در عصر صفوی اشاره نمود. به‌طور کل، اگرچه ساخت خیابـان در داخـل شهر و به‌عنوان فضای شهری، نوآوری عصر صفوی محسوب نمی‌شود، اما بهره‌گیری از مفهوم ذهنی آن به‌مثابه فضایی معنـوی و شـورانگیز، به‌ویژه با صورت‌هایی که در باغ ایرانی رواج داشته، اختصاص به عصر صفوی دارد. پیش از آن، خیابان، مفهومی اسطوره‌ای و آیینی داشت کـه حتی می‌توان گفت غلبه این مفهوم موجب بروز آن در باغ می‌شد، اما در عصر صفوی مفهوم خرمی و نزهت خیابان- باغ بـه‌عنـوان تفرجگـاه شهری اقتباس و خیابان‌هایی در شهرها و مناطق صدرالاشاره پدید آورد. (آتشین‌بار، ۱۳۹۴)

- **خیابان در قرن یازدهم هجری:** در این دوران «خیابان»، علاوه بر استفاده به‌عنوان اسمی خاص جهت نام‌گذاری برخی از محلات در شهرهایی همچون اصفهان، مشهد و تبریز (خانلو، ۱۳۶۴: ۵۱) (مشکور، ۱۳۵۲: ۵۸)، به معانی دیگری نیز استفاده مـی‌شـود؛ در فرهنـگ‌هـای فارسی که از قرن یازدهم هجری به بعد تألیف شده است یکی از معانی «خیابان» را گذرگاه و راهی نوشته‌اند که در باغ‌ها در میان باغچه‌هـا و درختان و صحن چمن احداث می‌شود. توضیح آنکه قبل از قرن یازدهم بجای «خیابان» به این معنی، دو کلمـه «چمـن» و «روش» در زبـان فارسی بکار می‌رفته است. (متینی، ۱۳۶۱)
- **خیابان در قرن دوازدهم هجری:** در این دوران و پس از آن «خیابان» را گذرگاه و راهی که در باغ‌ها در میان باغچه‌ها و درختـان و صحن چمن احداث می‌شود، شناخته و همان‌طور که بیان گردید، قبل از قرن یازدهم بجـای «خیابـان» بـه ایـن معنـی، دو کلمـه «چمـن» و «روش» در زبان فارسی استفاده می‌شده است. گفتنی است در این دوران نیز، همین روند ادامه و «خیابان» به اشکال صدرالاشاره ادامه حیات می‌دهد.
- **خیابان در قرن سیزدهم هجری:** در این دوران «خیابان»، علاوه بر استفاده به‌عنوان اسمی خاص جهت نام‌گذاری محلات در برخی شهرها، معانی دیگری را نیز نمایندگی میکند. شایان به توجه است، از اوایل قرن ۱۳ هجری با رواج سفر ایرانیان به خارج از کشور، اقدام جدید شهرهای اروپایی جهت توسعه و ارتقای کیفی فضای شهری از طریق «خیابان‌کشی مجموعه‌ای» موردتوجه ایشـان قـرار میگیـرد. ایـن اقـدام اقتدارگرایانه جهت اتصال دو نقطه اصلی شهر با تخریب بخشی از بافت به‌صورت دستوری انجام می‌شد؛ لذا خیابان‌ها شکل خطی، عرض زیاد و جداره منظم داشتند، همچنین با درختان در طرفین تزیین می‌شدند. (آتشین‌بار، ۱۳۹۴) این رویکرد در حالی شکل میگیرد که تـا پـیش از آن خیابان در ایران باسابقه ذهنی دیگری استفاده می‌شد؛ به‌صورت تکی و خارج از محدوده مرکزی شـهر. لـذا ایجـاد آن بـه‌صـورت یـک اقـدام مجموعه‌ای در شهر رایج نبود. (متدین و همکاران، ۱۳۹۷) به دیگر گفته، در این دوران نیز، لفظ خیابان علاوه بر معانی و کارکردهای یادشـده، به معنی امروزی در ایران رواج و ظاهراً بیش از یکصد و پنجاه سال است که هم احداث راه و شارع در داخل شهر با نام «خیابان» و بـه معنـی صدرالاشاره در ایران معمول و هم این لفظ در آثار دوره قاجاریه و سفرنامه‌هایی که در دوره موردبحث نوشته‌شده، بدین معنی بکار رفته اسـت. (متینی، ۱۳۶۱) شایان بذکر است قدیمی‌ترین خیابان‌های ایران (تقریباً معادل دو کلمه فرنگی avenue و street) متجاوز از یک‌صد سال پیش در تهران احداث گردیده است؛ ظاهراً چند سال پس هفتمین سال سلطنت ناصرالدین‌شاه (۱۲۷۵ هجری) و بـرای اولـین بـار موضـوع احـداث خیابان در پایتخت موردتوجه قرار می‌گیرد. به شکلی که وی در سال ۱۲۸۱ ق یا ۱۲۸۲ ق فرمان می‌دهد تا خندق شرقی ارگ سلطنتی را پر و بر روی آن از میدان توپخانه تا دهانه بازار، خیابانی به وجود بیاورنـد کـه آن را بـه نـام او «خیابـان ناصـری» یـا «خیابـان ناصـره»، (خیابـان ناصرخسرو) نامیدند. (متینی، ۱۳۶۱، به نقل از روزنامه ایران) گفتنی است، پس از سفر ناصرالدین‌شاه به غرب، در سـال ۱۲۹۵ هجـری، نقشـه درب‌های ورودی کاخ‌های سلطنتی توسط عبدالله مهندس تهیه که در آن از واژه «خیابان» برای نامیدن محورهای جدید اطراف کـاخ اسـتفاده می‌شود. این نقشه را می‌توان اولین سندی دانست که در آن واژه خیابان در ادبیات شهری ایران به‌کاررفته است. (آتشین‌بار و همکاران، ۱۳۹۷) این محورهای جدید به اقتباس از اقدامات اروپایی برای توسعه و ارتقای کیفی شهر احداث‌شده و از دو جنبه اهمیـت داشـتند: روحیـه تفرجـی حاکم بر آن‌ها و نظم منظره‌پردازی شامل هندسه فضا و کاشت که برای ایرانیان محور اصلی باغ را نمایندگی می‌کرد، به نظر می‌رسد انتخـاب واژه خیابان برای نامیدن آن به همین دلیل بوده است. (همان) همچنین از طرف دیگر بر اساس منابع موجود، کـار نوسـازی و توسـعه اساسـی شهر تهران سبب احداث دوازده دروازه در دور این شهر می‌شود که گویا پس از این تاریخ است که پر کردن خندق‌هـای غربـی و جنـوبی ارگ سلطنتی آغاز (متینی، ۱۳۶۱، به نقل از المآثر والاثار) و خیابان‌هایی همچون جلیل‌آباد (خیابان خیـام)، جباخانـه (تختـه پـل)، لالـه‌زار، ایلخـانی (خیابان فردوسی جنوبی)، مریضخانه (خیابان سپه)، چراغ‌گاز (خیابان برق یا خیابان امیرکبیر)، باب همایون (خیابان الماسیه، خیابان دولت، دالان بهشت) را سبب می‌شود. (ذکاء، ۱۳۴۹: ۳۷۳ – ۳۳۹) با بررسی متون و منابع روشن می‌شود که لفظ «خیابان» در عصر ناصرالدین‌شاه چنان که قبلاً اشاره شد هنوز کاملاً به معنی امروزی آن بکار نمی‌رفته، گرچه برای نخستین بار به معنای رایج امـروزی، بسـیار نزدیـک شـده اسـت. از

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

یک‌طرف جنبهٔ تفرجگاه در خیابان‌های موردبحث بخصوص در خیابان ناصریه کاملاً به چشم می‌خورد، خیابان در ناحیه کـاملاً غیرمسـکونی و بر روی خندق‌ها احداث گردیده است، در دو طرف هر خیابان درخت‌های میوه‌دار و سایه‌دار غرس کرده‌اند و در هر دو سوی آن یک جـوی آب نیز ساخته‌اند. بدیهی است از این خیابان‌ها برای رفت‌وآمد پیاده و سوار و کالسکه و امثال آن نیز استفاده می‌شده است. از طـرف دیگـر معلـوم می‌شود نویسندگان این عصر با لفظ «کوچه» بیشتر از کلمه «خیابان» مأنوس بوده و به همین جهت است که در چند مورد کلمات «کوچه» و «خیابان» را باهم برای یک محل ذکر کرده‌اند. موضوع قابل‌توجه دیگر آن است که در همین دوره لفظ «خیابان» خاص همـین خیابـان‌هـای جدیدالاحداثی است که بیشتر در تهران با مشخصات مذکور ساخته‌شده، به‌طوری که در مورد راه‌های موجود در داخل دیگر شهرها نظیر شیراز و بوشهر، نویسندگان فقط کلمه «شارع» را بکار برده‌اند. (متینی، ۱۳۶۱، به نقل از المآثر والاثار) همچنین در این دوران نیز از لفـظ «خیابـان» برای نامیدن راهی مسقف که در دو سوی آن دکان‌ها قرار دارد (بازار) استفاده می‌شده است. (ابوطالب خان، ۱۳۵۲: ۳۶۵) به‌طـور کـل، کـاربرد واژه خیابان در دوره قاجار با فضایی مشترک میان خیابان اروپایی و خیابان مقدس دوران سنت رواج می‌یابد. ابتدا به‌صـورت دو کلمـه متـرادف کوچه و خیابان و تدریجاً برای نامیدن معابری که وجه عملکردی آن‌ها غالب بود. به‌کارگیری عنوان خیابان برای فضاهای جدیـدی کـه اغلـب ریشه در تقلید از فرنگ داشتند، آغاز زوال معنایی خیابان در ایران به شمار می‌رود. می‌توان گفت خیابان امروزی معادل مفهومی پدیده‌ای است که با سقوط معنای باستانی آن آغاز شد و کم‌کم لباس جدیدی به تن کرد. (آتشین‌بار، ۱۳۹۴)

- **خیابان در قرن چهاردهم هجری:** در قرن چهاردهم هجری نیز همچون قرون یازده، دوازده و سیزدهم، لفـظ «خیابـان» عـلاوه بـر سایر معانی، به معنای گذرگاه و راهی که در باغ‌ها در میان باغچه‌ها و درختان و صحن چمن احداث می‌شود نیز به کار گرفته‌شده است. در این دوران نیز «خیابان»، علاوه بر معنای مذکوره، معنایی دیگر را نیز نمایندگی می‌کند. در این ایام، خیابان به معنی چمن، تپه گل و باغچه و نیـز گلزار، بیشتر رایج در زبان ادبی فارسی‌زبانان شبه‌قاره هند بوده است. در فرهنگ‌های فارسی که تا دهه اول قرن چهاردهم هجری تألیف شـده است یکی از معانی «خیابان» را «چمن»، (کیاری به زبان هندی) نوشته‌اند. (متینی، ۱۳۶۱) با توجه به آنچه قبلاً بیان و تشریح گردید، در ایـن دوران نیز خیابان علاوه بر کارکردهای مذکور، ادامه روند خود را طی و به سمت دگردیسی معنایی شتابان است. به دیگر بیان در دوره پهلـوی اول، با سیاست توسعه شهر بر مبنای خیابان‌سازی، واژه «خیابان» در ادبیات شهری ایران رواج و تا قبل از این دوره «خیابان» در توسعه شهر، استفاده محدود داشت و بیشتر خارج از محدوده مرکزی ساخته می‌شد؛ اما در این دوره، طی رابطه با اروپـا و تفکـرات مدرنیزاسـیون رضاشـاه، خیابان عنصری برای توسعه داخل شهر تلقی و توسط مستشاران اروپایی اجرا می‌گردید. گفتنی است خیابان با مفهوم جدید، در سازمان فضایی شهری همچون تهران، نقش مهمی را ایفا تا آنجا که برای کنترل و مدیریت آن نقشه‌ای با نام «خیابـان‌هـا» در سـال ۱۳۰۹ شمسـی تهیـه و اصطلاح خیابان‌کشی‌ها رایج شد. (کیانی، ۱۳۸۳: ۶۵) در دوره پهلوی دوم خیابان به‌مثابه یک محور عملکردی شهر با تأثیر از منشور آتن مـورد توجه و در اسناد شهری تثبیت شد. مهم‌ترین سند، اولین طرح جامع تهران است کـه در سـال ۱۳۴۵ تهیـه و در سـال ۱۳۴۷ بـه تصـویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسید. (متدین و همکاران ۱۳۹۷) به‌طور کل، دگردیسی مفهوم خیابان در عصر پهلوی، شـاهد دو دوره مختلف بود که در تکمیل زوال معنای سنتی خیابان، پشتیبان و ادامه یکدیگر بودند؛ نخست در دوره رضاشاه، خیابان به‌مثابه مفهومی نوین کـه حامل تجدد اقتدارگرای عصر بود. خیابان‌هایی با مقطع و نقشه تجربه‌شده در اروپا و ساخته‌شده به دست مستشاران غربی، که بافت‌های کهـن را بریدند و فریاد قدرتمند و مدرن خود را به مراکز تاریخی شهرها رسانیدند. (همان) این روند در دوره پهلوی دوم، صورت نظام‌یافتـه بـه خـود گرفت و شهرها در نواحی توسعه‌یافته و جدید خود، شاهد خیابان‌هایی بودند که پیش از پدید آمدن شهر، ظاهر می‌شدند تا بدنه و بافت شـهری اطراف آن‌ها شکل بگیرد و بدین ترتیب مفهوم جدید خیابان به‌مثابه عنصر رابط میان عناصر شهری پدید بیاید. این معنا، به فراموشـی معنـای اصیل و تاریخی خیابان در شهرهای ایران کمک فراوان کرد.

پس از انقلاب نیز متأسفانه مدیریت شهری، رویکرد مشخصی برای ارتقای کیفی خیابان نداشته و عملاً شرایط قبل به شکلی پررنگ‌تر ادامـه می‌یابد. به‌عنوان مثال می‌توان به طرح جامع تهران اشاره نمود. این طرح در سال ۱۳۸۶ مصوب و به دلیل نداشتن یک رویکرد مشخص برای مدیریت خیابان‌ها، تهران را به یک پارکینگ بزرگ مبدل نمود. به شکلی که در ارزیابی آتلیه شهرسـازی پـاریس[۶] از طـرح جـامع ۸۶، ارتبـاط نمادین، اجتماعی و عملکردی نظام خیابان‌ها مورد نقد واقع و گفته شد: «خیابان یک عامل پایداری شهری است که از یک خـالی و دو کنـاره تشکیل‌شده است. محدوده مناطق که منطبق بر محور خیابان‌هاست (مرز مناطق بر خیابان‌های اصلی شهر منطبق شده است)، نفی این واحـد فضایی و اجتماعی است؛ بدین ترتیب خیابان، یکی از مهم‌ترین عرصه‌های حیات شهری و عنصر پایه در ادراک شهر و شکل‌گیری منظر شهر و هویت آن است، از خیل عناصر اصلی و سازمان فضایی شهر حذف می‌شود. در حالی که خدمات خرد آن مانند آسفالت و نظافت با تقسیم‌کـار مناطق طرفین محور حل می‌شود، مدیریت فضا به‌مثابه یک کل کوچک و یک پهنه وحدت دار و نقـش‌آفـرین در شـهر بـه فراموشـی سـپرده

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

می‌شود» (منصوری، ۱۳۹۵: ۲۴۷). اقدام نهایی برای تخریب مفهوم تاریخی خیابان در سال‌های پس از پیروزی انقلاب اسلامی صورت پذیرفت. علی‌رغم این انتظار که شعارهای انقلاب می‌بایست برای احیای ارزش‌های اصیل فرهنگی و تاریخی ملت در مظاهر تمدن جلوه‌گر شود، نشانه‌ای از دگرگونی روند زوال معنایی خیابان در ایران پس از انقلاب دیده نمی‌شود و تدریجاً خیابان با شکستی بی‌سابقه در مفهوم خود، تنها به‌عنوان یک کالبد که نقش عبور و انتقال ترافیک سواره و نه مکث پیاده را تسهیل می‌کند شناخته و مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. (آتشین‌بار و همکاران، ۱۳۹۷)

جمع‌بندی واکاوی‌های صورت گرفته در ارتباط با «خیابان» در ادوار مختلف تاریخی ایران‌زمین

به‌طور کل می‌توان اینگونه بیان داشت که خیابان، منظری اسطوره‌ای در تمدن ایران داشته که بر حسب تحولات تاریخی می‌توان جایگاه و نقش ارزنده آن در ذهن مخاطبان را در دوره‌های مختلف تعقیب نمود. این که واژه‌ای بر اساس اهمیت آب، عنصر مقدس ایرانی و مکان آن بنا شود، بنیادی به آن می‌بخشد که تداوم و تکامل معنایی آن در مظاهر رده‌های بعدی، تولید فضا و مکان را ممکن می‌سازد. این تقدیر برای خیابان در ایران رخ داد و نخست در صورت آیینی به ایجاد مکان‌هایی برای زیارت و ارتباط با آسمان، مکان ساز شد و بعد از آن به فضایی اختصاصی در باغ بدل شد که هم‌نشین فضایی معبد گونه در فرهنگ باستان ایران باشد و سپس به‌واسطه ارتباط‌های جدید خود با زندگی پس از مرگ در مقبره‌ها، همچنان اهمیت خود را به نمایش گذاشت. بهره‌گیری از معنای آن جهانی خیابان در عصر صفوی به تولید خیابان به‌عنوان عرصه اجتماعی شهری سرایت و توافقی میان خیابان این دنیا با خیابان آیینی پدیدار گشت. در عصر قاجار و در نخستین تبادلات ایرانیان با اروپا، خیابان‌های کالبدی و کارکردی اروپا به مدد تقلیدهای شاهانه، سایه خود را بر اصالت اندیشه در تولید خیابان ایرانی گستراند و اصطلاح مترادف کوچه و خیابان، برای دنیوی سازی مفهوم قدسی خیابان به کار گرفته شد. این روند در اواخر قاجار و بعد در دوران پهلوی به تولید خیابان کالبدی و عملکردی منتهی گردید. خیابانی که سرنوشت شوم آن در دوران انقلاب اسلامی، علیرغم توقعات کاملاً متفاوت، با تنزل آن به نقش عبوری رقم خورد. (برگرفته از آتشین‌بار و همکاران، ۱۳۹۷)

جدول ۱- جمع‌بندی جایگاه، نقش و همچنین مشخصات و ویژگی‌های «خیابان» از قرن چهارم تا چهاردهم در چارچوب نیروها و نظام‌های مؤثر بر شکل‌گیری خیابان

بازه زمانی	نظام (در چارچوب نیروهای مؤثر بر شکل‌گیری خیابان)	مشخصات و ویژگی‌ها
از ابتدای قرن پنجم هجری قمری تا انتهای قرن نهم هجری قمری (از اواخر قرن چهارم هجری شمسی تا اواخر قرن نهم هجری شمسی)	نظام فرهنگی (آیینی) – اجتماعی	کاربرد واژه «خیابان» به‌عنوان اسم خاص برای محله و یا بلوکی از شهر، کاربرد واژه مذکور با لفظ خُدابان (در قرن ۵ ق)، خیاودان و خُذابان (در قرن ۷ ق)، خدابان، خدایگان، خیادوان و خذابان (در قرن ۸ ق) و خیابان (در قرن ۹ ق)، مکانی برگزیده و خاص، نسبت آن به اسطوره‌ها و بزرگان پیشین
	نظام فضاهای همگانی و قرارگاه‌های رفتاری	مکانی برای برگزاری آیین‌ها و جشن‌ها، مکانی برای مقبره قدرتمندان و سلاطین
	نظام کالبدی	وجود ارتباط معنوی میان مفهوم قدسی و مبارک با مکان کالبدی خیابان (به‌عنوان محله و یا بخشی از شهر)
	نظام منظر	تأکید به زیبایی منسوب به خیابان (با واژه‌هایی چون «روضه» و «جنت» از آن یاد و قابل قیاس با بهشت خطاب شده)
قرن دهم قمری (از اواخر قرن نهم تا اواخر قرن دهم هجری شمسی)	نظام فرهنگی (آیینی) – اجتماعی	کاربرد واژه «خیابان» به‌عنوان اسم خاص برای محله و یا بلوکی از شهر، خیابان به‌عنوان «بهشت ثانی»
	نظام فضاهای همگانی و قرارگاه‌های رفتاری	دگردیسی مفهوم اسطوره‌ای – آیینی خیابان (خیابان در باغ) به مفهوم خرمی و نزهت، ظهور خیابان با مفهوم فضای شهری (برای اولین بار)، خیابان نوعی تفرجگاه عمومی، اختصاص خیابان به بانوان در برخی از روزها (به‌طور مثال خیابان چهارباغ اصفهان)، برگزاری برخی از مراسمات و جشن‌ها در این مکان از قبیل مراسم آب‌پاشان و غیره، علاوه بر داشتن کارکرد اصلی صوری به‌عنوان مسیرهای تفرجی، زمینه‌ساز توسعه شهرها خارج از بافت قدیم (در دوره‌های بعد) (به‌طور مثال خیابان چهارباغ شیراز)

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

بازه زمانی	نظام (در چارچوب نیروهای مؤثر بر شکل‌گیری خیابان)	مشخصات و ویژگی‌ها
	نظام کالبدی	توضیح مشخصات آن با باغ ایرانی، دارای راسته‌ای عموماً طولانی (گاه با درازای یک‌فرسنگ)، کف‌سازی خیابان و جوی‌ها و اطراف حوض‌ها عموماً از جنس سنگ و به شکلی هموار، دارای ساختاری مسطح و بدون پیچ‌وتاب، دارای راه سواره و پیاده جدا از هم (به‌طور مثال خیابان چهارباغ اصفهان)، احداث، عموماً در خارج از شهر
	نظام منظر	ایجاد به‌منظور زیبایی شهر و به امر پادشاه، کاشت ردیف درختان مختلف اعم از سایه‌دار و همیشه‌سبز و میوه‌دار در دو سمت خیابان، حفر دو جوی آب در دو طرف خیابان، احداث نهری در وسط خیابان به همراه تعدادی حوض کوچک و بزرگ و گاها وجود فواره‌ها، جداره سازی منظم و همگن، وجود زمینی خاکی با خاک مناسب در حدفاصل درختان با جوی جهت کاشت گلوگاهی کشت و زرع
	نظام کاربری و فعالیت	وجود دکان‌هایی در دو سوی نهر و خیابان در برخی از بخش‌ها (به‌طور مثال خیابان مشهد)، احداث باغ‌های بزرگ و کوچک در دو سمت
	نظام دسترسی	خیابان به‌عنوان گذرگاه و راهی در باغ‌ها و در میان باغچه‌ها و درختان و صحن چمن (قبل از این دوران، از واژه‌های «چمن» و «روش» استفاده می‌شده)، خیابان به معنای راهی سنگ‌فرش برای تسهیل عبور مسافران و چارپایان در خارج شهر (علاوه بر معانی فوق و به‌طور مثال خیابان در مازندران)
قرن یازدهم قمری (از اواخر قرن دهم تا اواسط قرن یازدهم هجری شمسی)	نظام فرهنگی (آیینی)- اجتماعی	کاربرد واژه «خیابان» به‌عنوان اسم خاص برای محله و یا بلوکی از شهر
	نظام دسترسی	خیابان به‌عنوان گذرگاه و راهی در باغ‌ها و در میان باغچه‌ها و درختان و صحن چمن (قبل از این دوران از واژه‌های «چمن» و «روش» استفاده می‌شده)
	سایر نظام‌ها	ادامه روند صده قبل، در سایر نظام‌ها
قرن دوازدهم قمری (از اواسط قرن یازدهم تا اواسط قرن دوازدهم هجری شمسی)	نظام فرهنگی (آیینی)- اجتماعی	کاربرد واژه «خیابان» به‌عنوان اسم خاص برای محله و یا بلوکی از شهر
	نظام دسترسی	خیابان به‌عنوان گذرگاه و راهی در باغ‌ها و در میان باغچه‌ها و درختان و صحن چمن، خیابان به معنای راهی برای تسهیل عبور مسافران و چارپایان در خارج شهر (به‌طور مثال خیابان قاپوسی تبریز)
	سایر نظام‌ها	ادامه روند صده قبل، در سایر نظام‌ها
قرن سیزدهم قمری (از اواسط قرن دوازدهم تا اواسط قرن سیزدهم هجری شمسی)	نظام فرهنگی (آیینی)- اجتماعی	کاربرد واژه «خیابان» به‌عنوان اسم خاص برای محله و یا بلوکی از شهر و یا ده (به‌طور مثال دهستان‌هایی در اطراف مشهد)، استفاده از لفظ خیابان برای نامیدن راهی مسقف که در دو سوی آن دکان‌ها قرار دارد (بازار) رواج لفظ خیابان نزدیک به معنی امروزی و برای انواع راه‌ها و شوارع تازه تأسیس‌شده (مابقی راه‌های موجود در شهر از سوی مورخین شوارع نامیده می‌شده)، آغاز زوال معنایی خیابان
	نظام فضاهای همگانی و قرارگاه‌های رفتاری	خیابان دارای کمابیش روحیه تفرجی و گردشگاهی و برای تمامی اقشار جامعه، خیابان محل برگزاری جشن‌ها و لیالی
	نظام کالبدی	احداث خیابان به تقلید از «خیابان‌کشی‌های مجموعه‌ای» در شهرهای اروپایی، رواج ترکیب خیابان اروپایی با خیابان مقدس دوران سنت، دارای راسته‌ای عموماً طولانی و عرضی عموماً زیاد، وسط خیابان محل عبور کالسکه و سوار و طرفین محل عبور پیاده (به‌طور مثال خیابان ناصریه تهران)، احداث خیابان‌ها گاها به شکل متقاطع و درنتیجه پارگی محلات و بافت‌ها، خیابان شامل بهترین و مجلل‌ترین بناها در جدار خود، کف‌سازی اکثر خیابان‌ها سنگ‌ریز شده (سوشه) و یا سنگ‌فرش
	نظام منظر	خیابان‌ها دارای نظم در منظره‌پردازی (هندسه فضا) شکل خطی و عرض زیاد و جداره منظم، وجود درختان در طرفین به‌عنوان عناصر تزیینی و به نمایندگی از باغ، کاشت ردیف درختان مختلف اعم از سایه‌دار و همیشه‌سبز و میوه‌دار در دو سمت خیابان، وجود چراغ‌های چدنی در طرفین خیابان و درنتیجه روشنایی در شب، خیابان دارای نهر با لبه‌های سنگی

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

بازه زمانی	نظام (در چارچوب نیروهای مؤثر بر شکل‌گیری خیابان)	مشخصات و ویژگی‌ها
	نظام کاربری و فعالیت	وجود دکان‌ها و اصناف معتبر در یک‌طرف خیابان (و گاها در دو سمت)
	نظام دسترسی	احداث خیابان با هدف اتصال دو نقطه اصلی شهر با تخریب بخشی از بافت موجود، احداث خیابان هم در داخل بافت شهری و هم خارج دروازه‌های شهر، استفاده از لفظ خیابان به‌عنوان گذرگاه و راهی در باغ‌ها و در میان باغچه‌ها و درختان و صحن چمن
	نهادهای رسمی	احداث خیابان به‌صورت دستوری، برای اولین بار استفاده از واژه «خیابان» در نقشه‌های شهری، احداث خیابان به جهت توسعه و ارتقای کیفی شهر
قرن چهاردهم قمری (از اواسط قرن سیزدهم تا اواسط قرن چهاردهم هجری شمسی)	نظام فرهنگی (آیینی) – اجتماعی	استفاده از لفظ خیابان به معنی چمن و تپه گل و باغچه و نیز گلزار، ادامه روند دگردیسی و تکمیل زوال معنایی و سنتی خیابان، خیابان و عدم ارتباطات اجتماعی و نمادین و فرهنگی، خیابان و عدم توجه به زمینه‌های اجماعی، اقتصادی، فرهنگی و محیطی
	نظام فضاهای همگانی و قرارگاه‌های رفتاری	عدم توجه به عرصه‌های حیات شهری در خیابان، نفی واحد فضایی و اجتماعی خیابان
	نظام کالبدی	خیابان با مقطع و نقشه تجربه‌شده در اروپا و احداث به دست مستشاران غربی، پاره‌پاره شدن و از هم گسیختگی بافت‌ها کهن بواسطه خیابان‌کشی‌ها، توسعه داخلی شهر بر مبنای خیابان‌سازی، خلق و نگهداری خیابان با رویکردهای مدرنیستی
	نظام منظر	عدم توجه به خیابان به‌عنوان عنصر پایه در ادراک شهر و شکل‌دهنده منظر و هویت شهر
	نظام دسترسی	استفاده از لفظ خیابان به‌عنوان گذرگاه و راهی در باغ‌ها و در میان باغچه‌ها و درختان، خیابان به‌عنوان محوری عملکردی و متأثر از منشور آتن، خیابان به‌عنوان عنصر واسط و رابط میان منطقه‌های کارکردی و عناصر شهری، انطباق مرز مناطق با خیابان‌های شهری، تبدیل خیابان تنها یک کالبد با نقش عبور و انتقال ترافیک سواره و قهر کامل با انسان و پیاده، عدم توانایی ارائه خدمات حتی به ترافیک سواره و بروز مشکلات فراوان در این نقش
	نهادهای رسمی	خیابان دارای مفهومی نوین و حامل تجدد اقتدارگرای عصر پهلوی، خیابان و عدم توجه به پایداری، رایج شدن اصطلاح خیابان‌کشی، خیابان به‌عنوان عنصری از پیش ظاهرشده در مناطق جدید شهری (بدنه و بافت شهری اطراف آن‌ها، بعد از احداث خیابان شکل می‌گرفت)، عدم مدیریت خیابان به‌مثابه یک کل و یک پهنه وحدت دار و نقش‌آفرین در شهر، توجه صرف به مسائل خرد از قبیل آسفالت، نظافت و غیره

بررسی آراء و نظریات اندیشمندان مختلف پیرامون «خیابان»

حال پس از بررسی و واکاوی چیستی، چرایی و چگونگی «خیابان» و مفهوم آن در دوره‌های مختلف تاریخی ایران‌زمین و همچنین بررسی ویژگی‌های کارکردی، کالبدی و معنایی این فضای شهری غنی و تفصیل و مقایسه آن در دوره‌های گوناگون، به بررسی آراء و نظریات اندیشمندان مختلف داخلی و خارجی پیرامون موضوع مذکور خواهیم پرداخت. بدین منظور نیز ابتدا نظریات و نگرش‌های اندیشمندان صاحب‌نظر در حوزه شبکه آمدوشد شهری واکاوی و پس از آن، نظریات ایشان در خصوص «خیابان»، مفهوم و کیفیات آن بررسی‌شده است. لذا خروجی مطالعات و واکاوی‌های صورت گرفته حول مفاهیم صدرالاشاره، در قالب جدول ۲ ارائه می‌شود. شایان بذکر است در جدول ذیل خلاصه نظرات، تعاریف، شاخص‌ها و کیفیات مطروحه در حوزه خیابان از دیدگاه اندیشه‌ورزان مختلف داخلی و خارجی گردآوری، خلاصه‌سازی و ارائه‌شده است.

جدول ۲- جمع‌بندی شاخص‌ها و کیفیات مطروحه در حوزه خیابان از دیدگاه اندیشمندان مختلف داخلی و خارجی

اندیشمند	نظریه	شاخص‌ها و کیفیات مطروحه در خصوص «خیابان»
کامیلوسیت[۷]	–	توجه به؛ زندگی اجتماعی و عملکردهای حیاتی، اصل پانوراما‌ی خیابانی، دلپذیری دورنماها و منظر پیوسته، هماهنگی کامل اجزا، وحدت اجتماعی، حذف ناسازگاری میان سبک‌های مختلف، ارتقای کیفیت نماها، ایجاد هویت ویژه. (سیت، ۱۳۸۵: ۱-۲۵)

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

اندیشمند	نظریه	شاخص‌ها و کیفیات مطروحه در خصوص «خیابان»
دونالد اپلیارد[8]	نظریه خیابان‌های زیست پذیر	توجه به؛ عدم افزایش حجم ترافیک، امکان قدم زدن، حس مکان، آسایش، تعریف و تعین فضایی، شفافیت، سازگاری، نگهداری، مهارت و کیفیت ساخت، تنوع، عناصر و مبلمان، دسترسی، پارکینگ، کنتراست، زمان، سیرکولاسیون، فضای سبز (اپلیارد به نقل از صدیق و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۸-۱۹)
ویلیام وایت[9]	پروژه زندگی خیابانی	توجه به؛ گفتگوهای خیابانی، شناخت رفتارها، پیوند فضایی (وایت به نقل از صدیق و همکاران، ۱۳۹۱: ۱۴) و (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۴۲۳-۴۲۹)
جین جیکوبز[10]	نظریه چشمان خیابان و مفهوم سرمایه اجتماعی	توجه به؛ جامعه، جنبه‌های جمعیتی و اقتصادی، انعطاف، ریتم، حضور پذیری، اختلاط اجتماعی، نظارت و کنترل دائمی توسط مردم (مالکان فضا)، عدم تفکیک عملکردها، رفتارهای گوناگون، تمایز فضاهای عمومی و خصوصی، جهت‌گیری بناها رو به خیابان (چشمان ناظر)، استفاده مکرر از پیاده‌روها، اهمیت نقش پیاده‌روها در امنیت و تعاملات اجتماعی و همسازی کودکان با جامعه، نگهداری بناهای قدیمی. (Jacobs, 1961: 27-65) و (پاپلی یزدی، ۱۳۸۲: ۱۰۹- ۱۱۰) و (شوای، ۱۳۹۲: ۳۶۸- ۳۷۱)
سای پامیر[11]	–	محیطی جذاب برای عابران، عرض قابل‌قبول پیاده‌روها، حجم و سرعت کم ترافیک، حق تقدم یکسان عابران و اتومبیل‌ها، سادگی و ثبات در منظر، مصالح مرغوب، کاربری‌های منعطف، رؤیت پذیری جلوخان‌ها، سرزندگی، کف‌سازی‌های مناسب و واحد، آسایش، غنای بصری، گسترش فضای سبز، کاشت درختان سایه‌انداز در فواصل منظم، محصوریت مناسب و مقیاس انسانی، روشنایی (در مقیاس انسانی) امنیت، مبلمان رو به پیاده‌رو، توسعه اقتصادی و مکان‌های ورزشی و تفریحی. (Paumier, 2004: 137-174)
کریستوفر الکساندر[12]	–	رویارویی اجتماعی و تعامل، مکانی برای لذت بردن، ورود و تداوم حرکت خودرو با کنترل، اختلاط کاربری، پیاده‌روهای عریض، تقاطع‌ها به شکل T، مسیرهای پیاده عمود بر جاده و درنتیجه ایجاد شبکه‌ای ثانویه، ساختمان‌ها رو به شبکه پیاده، فضایی برای مغازه‌ها در تقاطع دو شبکه سواره و پیاده، سکویی در محل عبور عرضی عابران، باریک شدن خط عبوری سواره در محل عبور عرضی پیاده، ایجاد جزیره بین خطوط عبوری، امکان مسقف سازی پیاده‌رو، مکان‌هایی برای نشستن و تکیه دادن. (الکساندر، ۱۳۹۵: ۲۳۶-۴۰۳) و (پاکزاد، ۱۳۹۲: ۱۳۷-۱۳۸)
راب کریر[13]	–	تقسیم‌بندی خیابان‌ها به دودسته خیابان‌های مسکونی و تجاری، جداسازی پیاده و سواره در خیابان‌های مسکونی، کاهش عرض خیابان تجاری نسبت به خیابان مسکونی جهت سهولت دید به مغازه‌ها. (کریر، ۱۳۸۶: ۱۶-۲۱) و (صدیق و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۱)
ای‌ین بنتلی[14]	محیط‌های پاسخده	متناسب بودن عرض محل‌های حرکت پیاده با میزان رفت‌وآمد، اختصاص حدفاصل محل حرکت پیاده و فضای رفت‌وآمد خودرو به منطقه‌ای برای استقرار مبلمان و تسهیلات عمومی نظیر درختکاری خیابانی، نشیمنگاه‌ها، سرپناه‌های ایستگاه‌های اتوبوس، کیوسک‌های تلفن و مسیرهای دوچرخه، تسهیل تمامی تقاطع‌ها برای معلولان، توجه به نورپردازی و عملکردهای ۲۴ ساعته، ساختار بلوک‌بندی کوچک، تشویق عبور و مرور دوطرفه و درنتیجه کاهش سرعت وسایل نقلیه، مقطع عرضی باریک، توقفگاه‌های کافی برای ساکنین و دیدارکنندگان، محو برجستگی جداول خیابانی. (بنتلی و همکاران، ۱۳۹۸: ۳۵-۲۱۹)
جان لنگ[15]	–	خیابان به‌عنوان رابط و لبه، کیفیت شهر متأثر از کیفیت خیابان، شخصیت هر خیابان برگرفته از طول و مقطع آن، عوامل تأثیرگذار بر کیفیت خیابان: ماهیت و سرعت ترافیک موتوری که از آن عبور می‌کند، نحوه پارک کردن اتومبیل، کاربری‌های طبقه اول، کف سازی، مبلمان خیابان. (لنگ، ۱۳۸۶، ۷۳)
یان گل[16]	–	عدم وجود مغازه‌های پوشیده شده با کرکره، عدم وجود آلودگی صوتی، وجود مبلمان و تعاملات اجتماعی، فرصت‌هایی برای بازی، ایستادن، راه رفتن، صحبت کردن و گوش دادن، دیدن و لذت بردن، امنیت، ایمنی، آسایش، مقیاس انسانی، انتقال روان و تدریجی بین فضاها، طراحی مطلوب نماها، ساختمان‌ها با عرض کم، افزایش زندگی خیابانی. (Gehl, 2011) و (Gehl, 1971)
رابر کوان[17]	–	توجه به؛ ایجاد فضایی زنده، مهیج، پرتحرک و مسیر پیاده. (Cowan, 2005: 374)
کلیف موتین[18]	–	توجه به نقش اجتماعی، ایجاد فرورفتگی‌هایی به‌عنوان فضای باز شهری جهت کاربری‌های اوقات فراغت، کاهش عرض خیابان، محصوریت فضایی، توجه به کیفیت توده و حجم و معماری، خیابان جایی برای ماندن و سپری کردن زمان در آن و نه فقط برای و عبور از آن، تأکید بر منظر، فرم، طول، تناسبات، تداوم و وحدت، طول مناسب و عدم شکل خطی و صاف و یکنواخت، توجه به بستر و آب‌وهوا در فرم و محصورت خیابان، مصالح یکسان، جزئیات و عناصر معماری متداول، تنوع در کنار وحدت. (Moughin, 1992: 142-167)

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

اندیشمند	نظریه	شاخص‌ها و کیفیات مطروحه در خصوص «خیابان»
آلن بی جیکوبز[19]	نظریه جادوی خیابان‌های ویژه	خیابان ویژه امکانی برای رویارویی مردم و تعاملات اجتماعی و گذران اوقات فراغت، زندگی کردن، بازی کردن و کار کردن برای تمام اقشار، مشارکت و مداخله مدنی، نشانگر خاطرات جمعی و نقش انگیزی فراوان، دارای عملکردی کالبدی و فضایی راحت و ایمن، مکانی برای قدم زدن و آسودگی مردم، تأمین آسایش فیزیکی، تعریف و تعیین فضایی، کیفیت‌های بصری چشم‌نواز، شفافیت، احترام، نگهداری و تعمیر، کیفیت ساخت و طراحی، وجود درختان، شروع و پایان مشخص، گوناگونی در ساختمان، عناصر با طراحی خاص در جزئیات، دسترسی‌پذیری، تراکم، تنوع، پارکینگ، کنتراست یا تباین، توجه به زمان. (Jacobs, 1995: 270-291) و (Zheng, 2018)
استفن مارشال[20]	–	تأکید بر نقش دسترسی، توجه به نقش معنایی و خاطره‌انگیزی، خیابان به‌مثابه مسیر گردش و فضاهای همگانی، تأکید بر هر سه بعد ترافیکی، کاربری زمین و بعد کیفی خیابان. (Marshal, 2005: 293)
ان مودن[21]	نظریه خیابان‌های دموکراتیک	وجود معنا، تأمین دسترسی به شکلی مطلوب، کنترل و نگهداری توسط کاربران، تنوع کاربری و کاربران، ایمنی و امنیت، ارتباط طبقه همکف با فضای خیابان، آسایش، کیفیت اکولوژیکی، مشارکت و بهسازی، مدیریت ترافیک، سلامت اقتصادی، یادگیری محیطی و شایستگی، دوست داشتن و عشق ورزیدن، تضاد. (Moudon, 1992: 23-33)
الیزابت برتون و لین میچل[22]	نظریه خیابان‌هایی برای زندگی	آشنایی (تغییر تدریجی در مقیاس‌های کوچک)، خوانایی (سلسله‌مراتب، شبکه منظم، طول کم بلوک‌ها، پیوستگی، پیچ‌های ملایم، خیابان‌ها نسبتاً باریک و کوتاه، استفاده از سه‌راه‌ها و تقاطع‌های بافاصله، وضوح)، قابلیت تشخیص (هویتی محلی، تنوع، عرصه‌های عمومی کوچک، سبک‌ها و مصالح محلی و بناهای تاریخی و مدنی، مکان‌های فعالیتی و تفریحی، درختان)، قابلیت دسترسی (کاربری‌های متنوع، آستانه‌های قابل‌تعریف، اتصال مطلوب خیابان‌ها، تقاطع‌های ساده، پیاده‌روهای مسطح)، راحتی (احساس آرامش و دلپذیری، قابلیت تشخیص، عرصه‌های باز کوچک و خوش‌ساخت، سرویس بهداشتی، سایبان، موانع آکوستیکی، ایستگاه‌های اتوبوس محصور با نیمکت و جداره شفاف، مبلمان)، ایمنی (اختلاط کاربری‌ها، بازشوها رو به خیابان، جداسازی مسیرهای دوچرخه از پیاده‌روها، جداسازی پیاده‌روها به‌واسطه درختان و پارکینگ حاشیه‌ای یا مسیرهای دوچرخه از جریان ترافیک، کنترل محل عبور پیاده، آرام‌سازی ترافیک، وجود پیاده‌روها تمیز و عریض و به‌خوبی نگهداری شده، سنگفرش‌های ساده و غیر بازتابنده و غیر لغزنده، دریچه‌ها و جوی‌ها همتراز با کف، نورپردازی مناسب). (Burton, Mitchell, 2006) و (Lacey, 2004) و (Imrie, 2001)
آدام وارات و کریستینا او له‌آ[23]	نظریه خیابان‌های بهتر	توجه به نیازها و فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی و تفریحی، دسترسی، کیفیت زندگی، بودجه و سرمایه‌گذاری، نگهداری، مشارکت و اجرای مؤثر، منظر متمایز و یکپارچه، زندگی عمومی، همه‌شمولی، اولویت عابر پیاده، کاهش ترافیک، افزایش ایمنی عابر، محدود کردن شعاع‌های گردش، آرام‌سازی و کنترل ترافیک، افزایش فضای سبز، ادغام مناسب عابران با حمل‌ونقل، استفاده خلاقانه از خطوط پارکینگ، افزایش پیاده‌رو و کاهش سواره‌رو، حمل‌ونقل عمومی، کنترل آب بارش، نورپردازی، کف سازی، مصالح پایدار، مقاوم در برابر لغزش و نگهداری آسان، مبلمان، تأسیسات بهینه، قابلیت تشخیص، آسایش، زندگی سالم، پایداری زیست‌محیطی، محرک حواس گوناگون. (Varat & Olea, 2008)
ویکاس مهتا[24]	نظریه خیابان اجتماع‌پذیر	رفتارهای فعال یا منفعل در اکثر اوقات، رفع نیازهای تفریحی و اجتماعی، معناداری، لذت‌های زیبایی‌شناختی و تعاملی و حسی، امنیت، آرامش، حفظ محیط‌زیست، انواع فعالیت‌ها و کالاها، آسایش محیطی و فیزیکی، فضای نشستن، پیاده‌رو عریض، درختان، مفصل‌بندی، سطح معینی از پیچیدگی حاصل از تنوع، انسجام، محوطه‌سازی، سایبان‌ها، نشانه‌ها، نفوذپذیری بصری، احساس تعلق، بی‌شمار کاربر و معنا، شخصی‌سازی و کنترل، فضای تجمع، دسترسی آسان، کاهش سرعت و حجم ترافیک، روشنایی، جذابیت، نگهداری و پشتیبانی، خیابان کامل و خودکفا، عملکردهای ۲۴ ساعته. (مهتا، ۱۳۹۸: ۶۳-۳۳۱)
NACTO[25]	–	توجه به؛ فضاهای عمومی، تفریحی، معاشرت، مشاغل، منعطف، ایمن، طراحی و اجرای سریع، پاسخدهی خطوط به همه نیازها، نقش حیاتی پیاده‌روها، دعوت‌کنندگی، مبلمان، کاشت‌ها، کاهش عرض و سرعت سواره، نشانه‌های بصری، گذرگاه‌های عابر مکرر، تسهیلات دوچرخه، مدیریت پارکینگ و آب‌های سطحی. (NACTO, 2013) و (NACTO, 2024)
GDSG[26]	–	توجه به؛ زمینه‌های طبیعی، اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی، بهداشت عمومی، ایمنی و امنیت، پایداری، عدالت اجتماعی، سلامتی، کار و بهره‌وری، کیفیت هوا، مدیریت آب، بهره‌وری انرژی، مبلمان، مقیاس انسانی، تأسیسات و زیرساخت سبز، شفافیت، مدیریت خط پارک، طراحی برای همه کاربران، حذف تمایزات رسمی فضایی، آگاهی و احترام کاربران نسبت به هم، حق تقدم عابران، القای مهمان بودن اتومبیل‌ها، آرام‌سازی ترافیک، حمل‌ونقل پایدار، کاهش عرض خطوط عبوری، مدیریت آب سطحی. (GDSG, 2016) و (GDSG, 2025)

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

اندیشمند	نظریه	شاخص‌ها و کیفیات مطروحه در خصوص «خیابان»
کامران ذکاوت	–	توجه به؛ خط آسمان (خط پایه و خط ترکیب، نظم، تنوع)، جداره (مصالح، رنگ، تکرار، وحدت، هویت)، ریتم (افقی و عمودی) همردیفی، تداوم، معماری خیابانی، تناسبات، پیچ، نبش، نشانه، مناظر متوالی، محوطه‌سازی (کف سازی، اثاثه شهری، مجسمه، آمفی‌تئاترهای روباز و غیره)، عناصر زیست‌محیطی. (ذکاوت، ۱۳۸۶)
منوچهر طبیبیان	–	توجه به؛ خوانایی (نشانه، وضوح، کاربری، محصوریت)، زمینه (توپوگرافی، پوشش گیاهی، الگوهای استفاده، قدمت و سبک ابنیه، منظر، مصالح)، سلسله‌مراتب (ظرفیت، ایمنی)، ایمنی و امنیت (اتصالات مستقیم، بازشوها رو به خیابان، عبور عرضی ایمن)، پیاده محوری (امکان انتخاب، کیفیت، خدمات و امکانات)، تعادل بین نیازها و رفتار کاربران (کاهش عرض خط عبور و تمایزات فضایی، فعالیت‌های اجتماعی)، تسهیلات دوچرخه، حمل‌ونقل عمومی (ایستگاه‌های نفوذپذیر، راحت، تمیز و قابل‌دسترس و دارای دستگاه‌های اطلاعات زمان)، فضای سبز (فاصله‌گذاری، تداوم، مدیریت)، لبه فعال (حصار، شفافیت، دسترسی، غنا، بافت، ریتم، جذابیت)، وسایل نقلیه پارک شده (تعداد کافی، ایمنی، امنیت، یکپارچگی)، مبلمان (کیفیت، جانمایی صحیح، سازگاری، استحکام و سهولت نگهداری، ارتقاء کاراکتر)، نورپردازی (هماهنگی با زمینه، مقیاس و ارتفاع، تقویت ویژگی نشانه‌ای، کاستن نور خیره‌کننده). (طبیبیان و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۶-۶۹)
جهانشاه پاکزاد	–	توجه به؛ سرزندگی (حضورپذیری، تنوع، اوقات فراغت، توزیع متعادل، نورپردازی، مبلمان، عدم اغتشاش، ضرباهنگ، امنیت)، انعطاف (در عملکرد، در کالبد)، خاطره‌انگیزی (نقش انگیزی، توجه به احساسات، مشارکت، نشانه‌ها)، ایمنی و امنیت (سرعت مجاز، ایمنی عابر و غلبه آن بر فضا، محدودیت سواره و کنترل سرعت، عدم جوی‌های سرباز و جدول‌های مرتفع، خارج کردن مسیر از حالت مستقیم‌الخط، محل‌های تجمع، تسهیلات دوچرخه، رؤیت پذیری)، آرامش (کاهش سروصدا و خودروهای عبوری، محدودیت سرعت، سلسله‌مراتب دسترسی و فضایی، فعالیت‌ها با ریتم و همخوان، عدم سکانس‌های طولانی، عناصر طبیعی)، خودمانی بودن (عدم غلبه فضا بر فرد، مقیاس انسانی، تعلق، مبلمان، گروه‌های اجتماعی ویژه). (پاکزاد، ۱۳۹۳: ۱۳۲-۳۰۳)

حال پس از جمع‌بندی و ارائه نظریات اندیشمندان مختلف داخلی و خارجی پیرامون «خیابان» و کیفیات، تعاریف و ویژگی‌های آن، و همچنین بررسی این عوامل در ادوار مختلف تاریخی ایران‌زمین (از قرن چهارم تا چهاردهم)، آنچه مدنظر این پژوهش بوده و به اعتقاد نویسندگان می‌تواند راه گشای بحران کنونی در حوزه مذکور باشد، تلفیق دو مبحث ارائه‌شده است. به بیان دیگر تلفیق و پیوند چیستی، چرایی و چگونگی «خیابان» در ادوار مختلف ایران‌زمین و کیفیات این فضای شهری غنی در گذشته از یک‌طرف، و از طرف دیگر نظریات و شاخص‌های مدنظر اندیشه‌ورزان داخلی و خارجی حول مفهوم صدرالاشاره. در نتیجه آنچه حاصل خواهد شد، کیفیات و ویژگی‌هایی است که معرف «خیابان» در شهرهای معاصر ایران می‌باشد. بدین منظور نیز کیفیات مطروحه، تلفیق، جمع‌بندی و شاخص‌های تکراری حذف و جهت درک هرچه راحت‌تر و استفاده کارآمدتر، در قالب جدول ۳ ارائه شده‌اند.

جدول ۳- شاخص‌ها و کیفیات نهایی «خیابان»

شاخص‌های نهایی
توجه به زمینه و بستر محیطی، وجود عملکردها متنوع و خرد مقیاس و منعطف و سازگار، توجه به عنصر زمان، توجه به مصالح زمینه و استفاده از مصالح مرغوب و ماندگار، تنوع در کنار وحدت، تعریف و تعیین فضایی، ابعاد کالبدی مناسب و در مقیاس انسانی و انعطاف‌پذیر، محصورت مناسب و متناسب، وضوح و رؤیت پذیری جلوخان‌ها، خوانایی، وجود آب، توجه به ریتم‌ها و تداوم و همردیفی، وجود کاشت‌ها و درختان، مدیریت و آرام‌سازی ترافیک، کاهش حجم ترافیک و القای حس مهمان بودن وسایل نقلیه، توجه به نقش دسترسی، تعداد و عرض خطوط عبوری به‌صورت حداقلی، تقاطع‌ها به شکل هم‌سطح و با فاصله حداقلی، استفاده مکرر و پیوسته از پیاده‌روها، مشخص کردن مسیر عبور عابر پیاده از عرض، طراحی همه‌شمول و سهولت استفاده گروه‌های اجتماعی ویژه، تسهیلات و امکانات رفاهی در پیاده‌رو، سیستم حمل‌ونقل عمومی کارا، ایستگاه‌های اتوبوس مناسب و متناسب و در دسترس، وجود معنا، هویت، شخصیت و حس مکان، احساس احترام، آرامش و لذت‌بخش بودن، وجود عرصه‌ها و مکان‌های مناسب و متناسب، ایمنی و امنیت و آرامش، رؤیت‌پذیری فضاها و تقاطع‌ها و محل‌های گذر عرضی، نورپردازی مناسب و منظم، وجود دریچه‌ها و جوی‌ها به شکل مناسب و متناسب، تداخل‌های حرکتی ایمن، مبلمان شهری کارآمد و با تعداد و پخشایش مناسب، تجهیز مکان به محل‌هایی برای ایستادن و راه رفتن و بازی، وجود هنرهای همگانی و عمومی، آسایش محیطی، حفظ دسترسی اولیه و الزامات تعمیر و نگهداری تأسیسات شهری، مشارکت مدنی، ایجاد زمینه‌ای برای رویارویی اجتماعی و تعامل، وجود گستره‌ای از رفتارهای فعال یا منفعل اجتماعی، حضور فعال گروه‌های مختلف اجتماعی در ساعات مختلف، توجه به محیط اقتصادی و برکشت سرمایه، پاسخدهی به اقتصاد سیاسی فضا، بازنگری قوانین و مدیریت

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

روش‌شناسی پژوهش

پژوهش حاضر به لحاظ هدف کارکردی و در قالب توسعه‌ای- نظری بوده و راهبرد تحقیق از نوع آمیخته است. همچنین این تحقیق، به لحاظ ماهیت و روش، ترکیبی (بر مبنای روش توصیفی و قیاسی) بوده و روش گردآوری اطلاعات نیز به دو صورت کتابخانه‌ای و میدانی، بدین شرح انجام پذیرفته است؛ در حوزه بررسی پیشینه نظری پژوهش نیز از روش کتابخانه‌ای و با بهره‌گیری از اسناد مکتوب و الکترونیک و با استفاده از ابزارهای فیش‌برداری و همچنین انواع لوح‌های فشرده انجام پذیرفته، و برای بررسی و تدوین ویژگی‌های معبر حمزه شهر کرمان از روش میدانی، با بهره‌گیری از زیر روش‌های مشاهده، مصاحبه نیمه ساختاریافته، پرسش‌نامه و ثبت و ضبط داده‌ای، و با استفاده از ابزارهای قلم و کاغذ، انواع ریکوردرها، پرسش‌نامه‌ها و دوربین عکاسی صورت گرفته است. شایان بذکر است جامعه آماری تحقیق به‌منظور تکمیل پرسشنامه‌های تهیه‌شده، خبرگان با تخصص شهرسازی (طراحی شهری، برنامه‌ریزی شهری و یا منطقه‌ای) بوده و حجم نمونه آماری نیز بر اساس جدول مورگان[۲۷]، عدد ۲۴ در نظر گرفته شده است. به‌طور کل، در پژوهش حاضر پس از بررسی جامع پیشینه نظری «خیابان» در تمامی ابعاد نظری، کالبدی، کارکردی و معنایی و بررسی جامع این فضای شهری در ادوار مختلف تاریخی ایران‌زمین و همچنین واکاوی نظریات اندیشمندان مختلف داخلی و خارجی و درنهایت تلفیق و ترکیب نتایج حوزه‌های بررسی‌شده، ۴۴ شاخص نهایی تأثیرگذار بر «مفهوم خیابان» حاصل گردید. گفتنی است جهت رتبه‌بندی شاخص‌های مذکور و همچنین حصول شاخص‌های تأثیرگذار بر بازخوانی مفهوم این فضای شهری در ایران، ابتدا ۴۴ شاخص به‌دست‌آمده با روش تاپسیس تحلیل، و رتبه‌بندی ابتدایی صورت گرفت. به دیگر بیان، شاخص رتبه یک تا شاخص رتبه ۴۴ بر مبنای روش تاپسیس مشخص شد. گفتنی است از آنجا که پژوهش حاضر به دنبال «بازخوانی و بازتعریف مفهوم خیابان» است، لذا فقط رتبه‌بندی شاخص‌ها از رتبه یک تا ۴۴ کافی نبوده و لذا بازخوانی مفهوم، می‌بایست بر مبنای مهم‌ترین و تأثیرگذارترین شاخص‌ها حاصل گردد. به دیگر بیان از آنجا که بازخوانی مفهوم خیابان و یا هر مفهوم دیگری بر مبنای تعداد زیادی شاخص و پارامتر ممکن نبوده و در صورت امکان نیز روایی و پایایی کافی را ندارد، لذا باید تکنیک و روشی را استفاده نمود که از بین رتبه‌بندی صورت گرفته، حد نهایی شاخص‌های تأثیرگذار را مشخص نماید. بیانی ساده‌تر را می‌توان در قالب یک پرسش مطرح نمود؛ پس از رتبه‌بندی صورت گرفته با روش تاپسیس، از رتبه یک تا چه رتبه‌ای در بازخوانی و بازتعریف مفهوم خیابان تأثیرگذار است؟ از رتبه یک تا پنج؟ تا ده؟ از رتبه یک تا چه رتبه‌ای؟ این پرسش اصلی نیز سبب شد تا از روش ویکور به جهت تعیین حد نهایی شاخص‌های مهم و تأثیرگذار بر بازخوانی مفهوم خیابان در شهرهای ایرانی بهره گرفته شود. شرح هر یک از روش‌های مذکور و همچنین چگونگی انجام آن نیز در ذیل ارائه شده است.

- **روش تاپسیس[۲۸]:** روش تاپسیس را می‌توان مجموعه‌ای از روش‌ها و رویه‌هایی تعریف نمود که سعی دارند بر روی چندین شاخص یا معیار اغلب ناسازگار، تحلیلی مناسب جهت انتخاب یک گزینه انجام دهند. (Lai et al, 1994) این تکنیک بر این مفهوم استوار است که گزینه انتخابی، باید کمترین فاصله را با راه‌حل ایده‌آل مثبت (بهترین حالت ممکن) و بیشترین فاصله را با راه‌حل ایده‌آل منفی (بدترین حالت ممکن) داشته باشد. (Shih et al, 2007) همان‌گونه که بیان گردید، ابتدا ۴۴ شاخص حاصله از پیشینه نظری پژوهش برمبنای روش تاپسیس رتبه‌بندی شده و در این راستا و به جهت تشکیل ماتریس تصمیم، هریک از ۴۴ شاخص مذکور بر مبنای سه معیار میزان تأثیرگذاری، میزان اهمیت و قابلیت اجرا سنجیده و توسط خبران امتیازدهی شده‌اند. بدین منظور جامعه آماری پژوهش (۲۴ خبره بر پایه جدول مورگان) و بر مبنای طیف لیکرد به هر یک از شاخص‌های پژوهش در قالب سه معیار صدرالاشاره امتیازدهی و درنتیجه رتبه‌بندی صورت پذیرفت. گفتنی است جهت حصول نتیجه تمامی شش گام روش تاپسیس به‌صورت کامل محاسبه و به جهت خلاصه‌سازی، در ذیل (جدول ۴) نتیجه نهایی حاصل‌شده از تحلیل ارائه می‌گردد.

جدول ۴- محاسبه نزدیکی به راه‌حل ایده‌آل مثبت و منفی و همچنین رتبه‌بندی گزینه‌ها

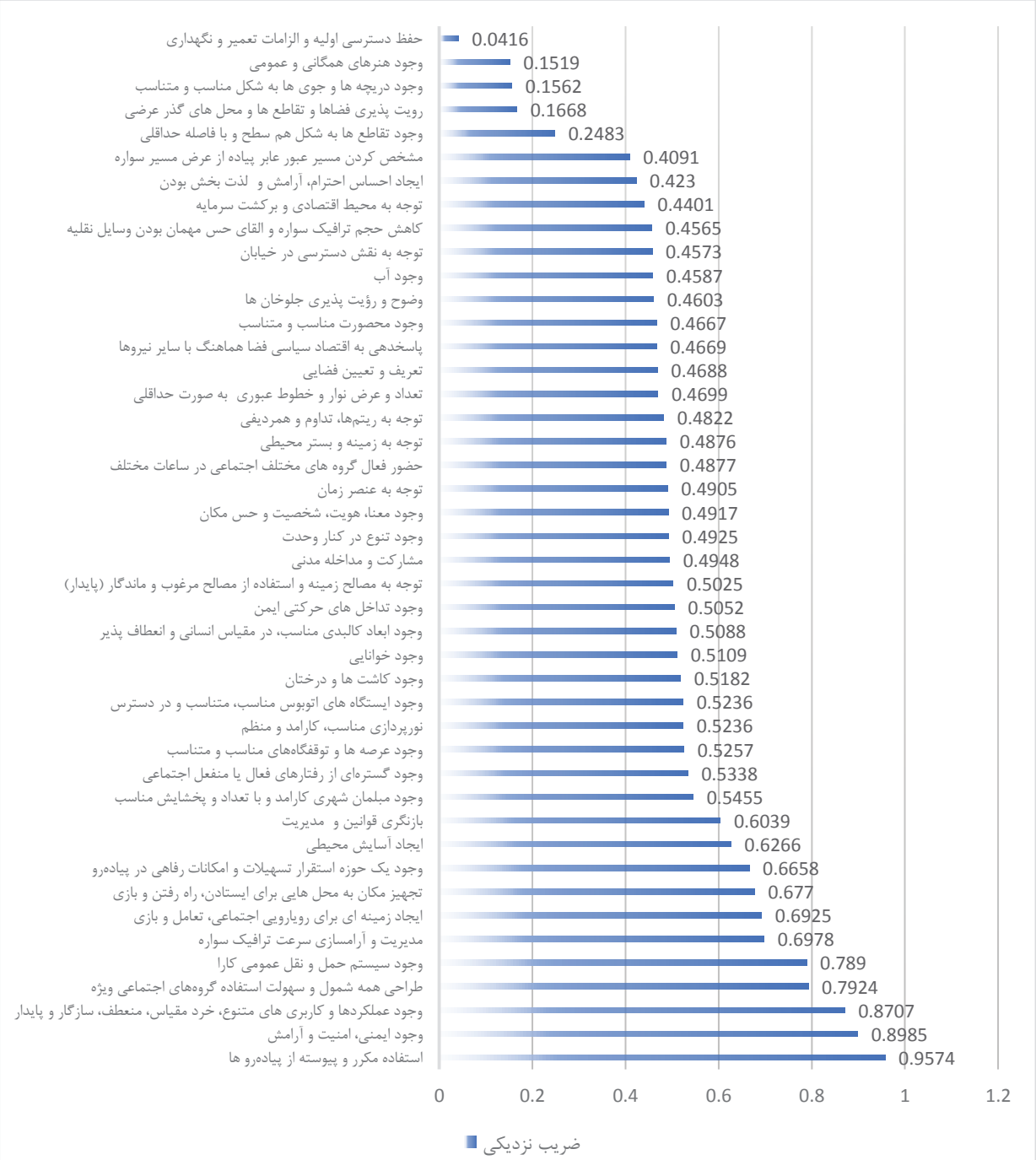
ضریب نزدیکی	رتبه	شاخص (نتیجه)	ضریب نزدیکی	رتبه	شاخص (نتیجه)
۰/۹۵۷۴	۱	استفاده مکرر و پیوسته از پیاده‌روها	۰/۴۹۲۵	۲۳	وجود تنوع در کنار وحدت
۰/۸۹۸۵	۲	وجود ایمنی، امنیت و آرامش	۰/۴۹۱۷	۲۴	وجود معنا، هویت، شخصیت و حس مکان
۰/۸۷۰۷	۳	وجود عملکردها و کاربری‌های متنوع، خرد مقیاس، منعطف، سازگار و پایدار	۰/۴۹۰۵	۲۵	توجه به عنصر زمان

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

ضریب نزدیکی	رتبه	شاخص (نتیجه)	ضریب نزدیکی	رتبه	شاخص (نتیجه)
۰/۷۹۲۴	۴	طراحی همه‌شمول و سهولت استفاده گروه‌های اجتماعی ویژه	۰/۴۸۷۷	۲۶	حضور فعال گروه‌های مختلف اجتماعی در ساعات مختلف
۰/۷۸۹	۵	وجود سیستم حمل‌ونقل عمومی کارا	۰/۴۸۷۶	۲۷	توجه به زمینه و بستر محیطی
۰/۶۹۷۸	۶	مدیریت و آرام‌سازی سرعت ترافیک سواره	۰/۴۸۲۲	۲۸	توجه به ریتم‌ها، تداوم و همردیفی
۰/۶۹۲۵	۷	ایجاد زمینه‌ای برای رویارویی اجتماعی، تعامل و بازی	۰/۴۶۹۹	۲۹	تعداد و عرض نوار و خطوط عبوری به‌صورت حداقلی
۰/۶۷۷	۸	تجهیز مکان به محل‌هایی برای ایستادن، راه رفتن و بازی	۰/۴۶۸۸	۳۰	تعریف و تعیین فضایی
۰/۶۶۵۸	۹	وجود یک حوزه استقرار تسهیلات و امکانات رفاهی در پیاده‌رو	۰/۴۶۶۹	۳۱	پاسخدهی به اقتصاد سیاسی فضا هماهنگ با سایر نیروها
۰/۶۲۶۶	۱۰	ایجاد آسایش محیطی	۰/۴۶۶۷	۳۲	وجود محصورت مناسب و متناسب
۰/۶۰۳۹	۱۱	بازنگری قوانین و مدیریت	۰/۴۶۰۳	۳۳	وضوح و رؤیت پذیری جلوخان‌ها
۰/۵۴۵۵	۱۲	وجود مبلمان شهری کارآمد و با تعداد و پخشایش مناسب	۰/۴۵۸۷	۳۴	وجود آب
۰/۵۳۳۸	۱۳	وجود گستره‌ای از رفتارهای فعال یا منفعل اجتماعی	۰/۴۵۷۳	۳۵	توجه به نقش دسترسی در خیابان
۰/۵۲۵۷	۱۴	وجود عرصه‌ها و توقفگاه‌های مناسب و متناسب	۰/۴۵۶۵	۳۶	کاهش حجم ترافیک سواره و القای حس مهمان بودن وسایل نقلیه
۰/۵۲۳۶	۱۵	نورپردازی مناسب، کارآمد و منظم	۰/۴۴۰۱	۳۷	توجه به محیط اقتصادی و برکشت سرمایه
۰/۵۲۳۶	۱۶	وجود ایستگاه‌های اتوبوس مناسب، متناسب و در دسترس	۰/۴۲۳	۳۸	ایجاد احساس احترام، آرامش و لذت‌بخش بودن
۰/۵۱۸۲	۱۷	وجود کاشت‌ها و درختان	۰/۴۰۹۱	۳۹	مشخص کردن مسیر عبور عابر پیاده از عرض مسیر سواره
۰/۵۱۰۹	۱۸	وجود خوانایی	۰/۲۴۸۳	۴۰	وجود تقاطع‌ها به شکل هم‌سطح و بافاصله حداقلی
۰/۵۰۸۸	۱۹	وجود ابعاد کالبدی مناسب، در مقیاس انسانی و انعطاف‌پذیر	۰/۱۶۶۸	۴۱	رؤیت پذیری فضاها و تقاطع‌ها و محل‌های گذر عرضی
۰/۵۰۵۲	۲۰	وجود تداخل‌های حرکتی ایمن	۰/۱۵۶۲	۴۲	وجود دریچه‌ها و جوی‌ها به شکل مناسب و متناسب
۰/۵۰۲۵	۲۱	توجه به مصالح زمینه و استفاده از مصالح مرغوب و ماندگار	۰/۱۵۱۹	۴۳	وجود هنرهای همگانی و عمومی
۰/۴۹۴۸	۲۲	مشارکت و مداخله مدنی	۰/۰۴۱۶	۴۴	حفظ دسترسی اولیه و الزامات تعمیر و نگهداری

■ **روش ویکور[29]:** روش مذکور یکی از تکنیک‌های تصمیم‌گیری چند معیاره[30] بوده که در راستای بهینه‌سازی چندین معیار با در نظر گرفتن معیارهای متضاد و یا غیر متضاد، راه حلی سازشی را ارائه می‌نماید. (Opricovic & Tzeng, 2004) ازجمله اصلی‌ترین اهداف این روش را می‌توان رتبه‌بندی گزینه‌ها بر اساس معیارهای چندگانه، یافتن نزدیک‌ترین راه‌حل به «ایده‌آل» و بیشترین فاصله از «تأسف» و همچنین ارائه پاسخی سازشی، دانست. (Opricovic, 1998) و (Mardani, et al, 2016) همچنین روش مذکور نیز دارای شش گام اجرایی و محاسباتی بوده که نتایج و جمع‌بندی آن نیز پس از انجام محاسبات، به شرح ذیل (جدول ۵) قابل‌ارائه می‌باشد.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]



نمودار ۱- رتبه‌بندی شاخص‌ها بر مبنای روش تاپسیس

جدول ۵- محاسبه شاخص ویکور رتبه‌بندی گزینه‌ها و تعیین مقدار سودمندی و تأسف

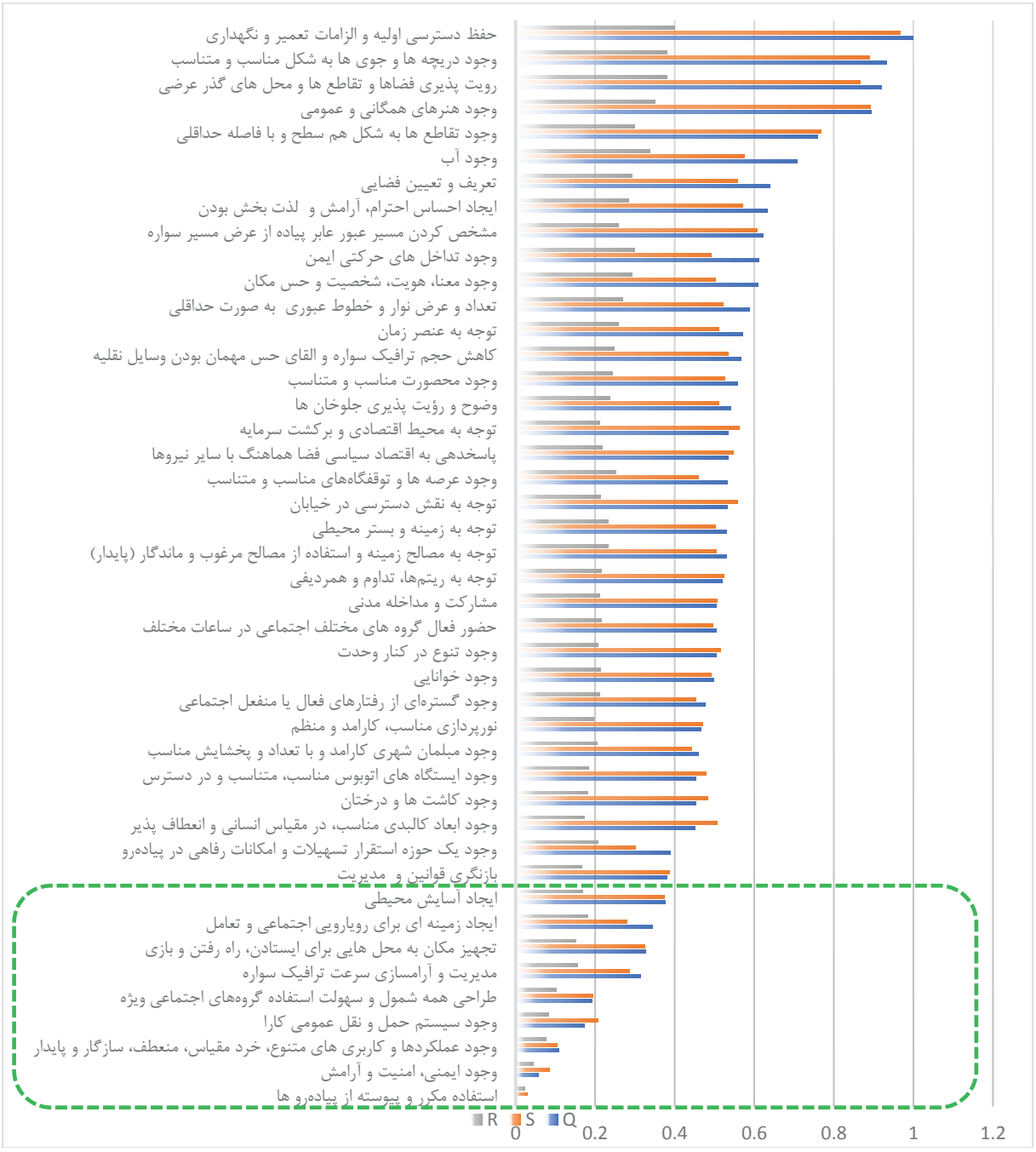
رتبه	شاخص	ویکور (Q)	تأسف (R)	سودمندی (S)
۱	استفاده مکرر و پیوسته از پیاده‌روها	۰	۰/۰۲۳۶	۰/۰۲۹۸
۲	وجود ایمنی، امنیت و آرامش	۰/۰۵۸۶	۰/۰۴۵۶	۰/۰۸۴۹
۳	وجود عملکردها و کاربری‌های متنوع، خرد مقیاس، منعطف، سازگار و پایدار	۰/۱۰۹	۰/۰۷۵۹	۰/۱۰۳۷

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

رتبه	شاخص	ویکور (Q)	تأسف (R)	سودمندی (S)
۴	وجود سیستم حمل‌ونقل عمومی کارا	۰/۱۷۲۸	۰/۰۸۲۶	۰/۲۰۶۸
۵	طراحی همه‌شمول و سهولت استفاده گروه‌های اجتماعی ویژه	۰/۱۹۲	۰/۱۰۱۹	۰/۱۹۴۷
۶	مدیریت و آرام‌سازی سرعت ترافیک سواره	۰/۳۱۳۸	۰/۱۵۷	۰/۲۸۵۸
۷	تجهیز مکان به محل‌هایی برای ایستادن، راه رفتن و بازی	۰/۳۲۷۸	۰/۱۵۱۹	۰/۳۲۴۵
۸	ایجاد زمینه‌ای برای رویارویی اجتماعی و تعامل	۰/۳۴۴۹	۰/۱۸۲۳	۰/۲۸۱۱
۹	ایجاد آسایش محیطی	۰/۳۷۶۹	۰/۱۶۹۱	۰/۳۷۳۸
۱۰	بازنگری قوانین و مدیریت	۰/۳۸۱۱	۰/۱۶۷۱	۰/۳۸۶۷
۱۱	وجود یک حوزه استقرار تسهیلات و امکانات رفاهی در پیاده‌رو	۰/۳۸۹۴	۰/۲۰۷۶	۰/۳۰۱۳
۱۲	وجود ابعاد کالبدی مناسب، در مقیاس انسانی و انعطاف‌پذیر	۰/۴۵۲۱	۰/۱۷۲۲	۰/۵۰۷۱
۱۳	وجود کاشت‌ها و درختان	۰/۴۵۲۵	۰/۱۸۲۳	۰/۴۸۲۷
۱۴	وجود ایستگاه‌های اتوبوس مناسب، متناسب و در دسترس	۰/۴۵۳۷	۰/۱۸۴۸	۰/۴۷۸۵
۱۵	وجود مبلمان شهری کارآمد و با تعداد و پخشایش مناسب	۰/۴۶۰۷	۰/۲۰۴۵	۰/۴۴۲۸
۱۶	نورپردازی مناسب، کارآمد و منظم	۰/۴۶۶۷	۰/۱۹۷۵	۰/۴۷۱۵
۱۷	وجود گستره‌ای از رفتارهای فعال یا منفعل اجتماعی	۰/۴۷۶۴	۰/۲۱۲۴	۰/۴۵۲۷
۱۸	وجود خوانایی	۰/۴۹۷۷	۰/۲۱۲۷	۰/۴۹۱۷
۱۹	وجود تنوع در کنار وحدت	۰/۵۰۴	۰/۲۰۷۶	۰/۵۱۶۱
۲۰	حضور فعال گروه‌های مختلف اجتماعی در ساعات مختلف	۰/۵۰۵۴	۰/۲۱۶۳	۰/۴۹۷۱
۲۱	مشارکت و مداخله مدنی	۰/۵۰۵۵	۰/۲۱۲۴	۰/۵۰۷۱
۲۲	توجه به ریتم‌ها، تداوم و همردیفی	۰/۵۱۹۴	۰/۲۱۶۳	۰/۵۲۳۴
۲۳	توجه به مصالح زمینه و استفاده از مصالح مرغوب و ماندگار (پایدار)	۰/۵۲۹۸	۰/۲۳۲	۰/۵۰۳۷
۲۴	توجه به زمینه و بستر محیطی	۰/۵۲۹۹	۰/۲۳۲۹	۰/۵۰۱۶
۲۵	توجه به نقش دسترسی در خیابان	۰/۵۳۲۹	۰/۲۱۲۷	۰/۵۵۷۷
۲۶	وجود عرصه‌ها و توقفگاه‌های مناسب و متناسب	۰/۵۳۳	۰/۲۵۱۷	۰/۴۶۰۷
۲۷	پاسخدهی به اقتصاد سیاسی فضا هماهنگ با سایر نیروها	۰/۵۳۴۴	۰/۲۱۷۷	۰/۵۴۷۹
۲۸	توجه به محیط اقتصادی و برکشت سرمایه	۰/۵۳۵۴	۰/۲۱۲۴	۰/۵۶۳
۲۹	وضوح و رؤیت پذیری جلوخان‌ها	۰/۵۴۱۶	۰/۲۳۸	۰/۵۱۱
۳۰	وجود محصورت مناسب و متناسب	۰/۵۵۸	۰/۲۴۳۸	۰/۵۲۷۱
۳۱	کاهش حجم ترافیک سواره و القای حس مهمان بودن وسایل نقلیه	۰/۵۶۷۴	۰/۲۴۷۸	۰/۵۳۵
۳۲	توجه به عنصر زمان	۰/۵۷۰۱	۰/۲۵۹۶	۰/۵۱۰۷
۳۳	تعداد و عرض نوار و خطوط عبوری به‌صورت حداقلی	۰/۵۸۸۲	۰/۲۶۸۴	۰/۵۲۲۷
۳۴	وجود معنا، هویت، شخصیت و حس مکان	۰/۶۱۰۶	۰/۲۹۳۷	۰/۵۰۱۷
۳۵	وجود تداخل‌های حرکتی ایمن	۰/۶۱۲	۰/۲۹۸۷	۰/۴۹۱۶
۳۶	مشخص کردن مسیر عبور عابر پیاده از عرض مسیر سواره	۰/۶۲۱۸	۰/۲۵۹۶	۰/۶۰۷۶
۳۷	ایجاد احساس احترام، آرامش و لذت‌بخش بودن	۰/۶۳۴	۰/۲۸۳۵	۰/۵۷۰۸
۳۸	تعریف و تعیین فضایی	۰/۶۴۰۴	۰/۲۹۳۷	۰/۵۵۷۵
۳۹	وجود آب	۰/۷۰۸۸	۰/۳۳۸۲	۰/۵۷۴۹

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

رتبه	شاخص	ویکور (Q)	تأسف (R)	سودمندی (S)
۴۰	وجود تقاطع‌ها به شکل هم‌سطح و با فاصله حداقلی	۰/۷۵۹۹	۰/۲۹۸۷	۰/۷۶۸۷
۴۱	وجود هنرهای همگانی و عمومی	۰/۸۹۳۵	۰/۳۵	۰/۸۹۱۵
۴۲	رؤیت پذیری فضاها و تقاطع‌ها و محل‌های گذر عرضی	۰/۹۱۹۹	۰/۳۷۹۷	۰/۸۶۶۸
۴۳	وجود دریچه‌ها و جوی‌ها به شکل مناسب و متناسب	۰/۹۳۱۸	۰/۳۷۹۷	۰/۸۸۹۳
۴۴	حفظ دسترسی اولیه و الزامات تعمیر و نگهداری	۱	۰/۴	۰/۹۶۶۶



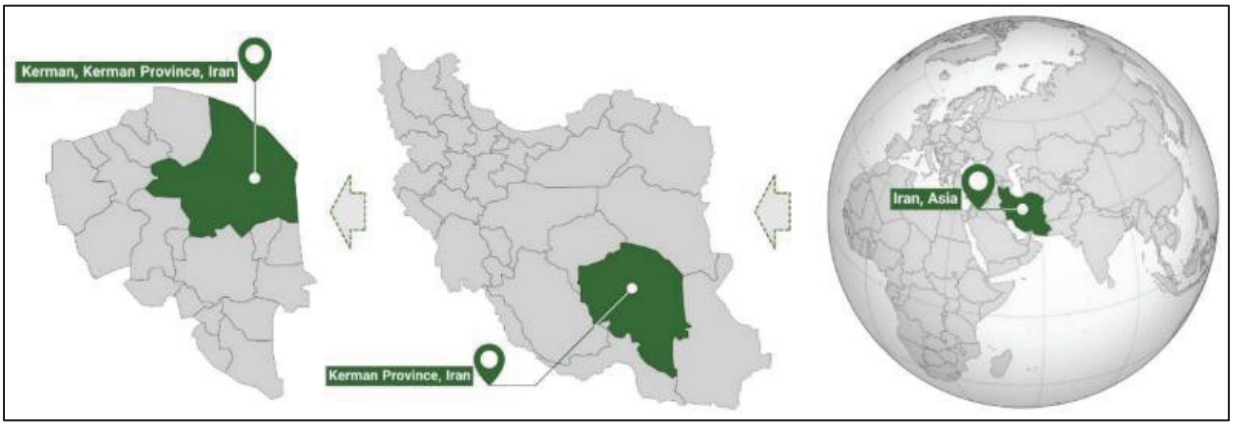
نمودار ۲- رتبه‌بندی شاخص‌ها بر مبنای روش ویکور

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

همان‌گونه که بیان گردید، به سبب مشخص شدن شاخص‌های مهم‌تر، تأثیرگذارتر و اساسی در راستای بازخوانی مفهوم خیابان در شهرهای معاصر ایرانی، از روش ویکور بهره گرفته شد. به‌طور کل رتبه‌بندی در این روش نیز بر مبنای شاخص ویکور (Q) صورت می‌گیرد که این رتبه‌بندی در جدول ۵ قابل ارائه است. اما آنچه مهم‌تر می‌باشد مقایسه هر سه شاخص ویکور (Q)، تأسف (R) و سودمندی (S) به‌صورت توأمان است. به دیگر بیان مقایسه این سه پارامتر بر روی هر شاخص نیز حد نهایی و شاخص‌های تأثیرگذارتر و اساسی‌تر، بر مفهوم مذکور را مشخص می‌نماید. لذا بدین منظور ابتدا هر شاخص بر مبنای پارامتر ویکور (Q) ارزیابی و هرچه این مقدار به صفر نزدیک‌تر باشد، وضعیت آن شاخص مطلوب‌تر است. در این صورت رتبه‌بندی پارامتر ویکور حاصل می‌شود. حال پس از این رتبه‌بندی، میزان پارامتر R و S نیز در هر شاخص بررسی و مجدداً شاخص‌ها از کمترین به بیشترین رتبه‌بندی می‌شوند. نکته حائز اهمیت این است که شاخص‌هایی که در هر سه پارامتر نام‌برده (ویکور Q، تأسف R و سودمندی S)، رتبه مشترک دارند نیز شاخص‌های نهایی تحلیل مذکور می‌باشند. به بیانی شفاف‌تر شاخص «استفاده مکرر و پیوسته از پیاده‌روها»، در پارامتر Q صفر بوده و لذا رتبه یک را دارد. این شاخص نیز در پارامتر R مقدار ۰.۰۲۳۶ و در پارامتر S نیز مقدار ۰.۲۹۸ را به خود اختصاص داده است. این اعداد و مقادیر نشان می‌دهند که این شاخص، در دو پارامتر R و S نیز هم رتبه یک را دارد. (کمترین در مقایسه با سایر شاخص‌ها). درنتیجه به‌طور کل شاخص «استفاده مکرر و پیوسته از پیاده‌روها»، رتبه یک تحلیل مذکور را به خود اختصاص می‌دهد. این روند و مقایسه رتبه‌ها، تا آنجا ادامه دارد که هر شاخص، دارای رتبه یکسان در هر سه پارامتر Q، R و S باشد. که این مسئله نیز تا رتبه ۹ صادق است. به بیانی دیگر شاخص رتبه یک، (استفاده مکرر و پیوسته از پیاده‌روها) در هر سه پارامتر مذکور رتبه یک را دارد. شاخص «وجود ایمنی، امنیت و آرامش» دارای رتبه دو، در هر سه پارامتر Q، R و S رتبه ۲ را دارد، شاخص «وجود عملکردها و کاربری‌های متنوع، خرد مقیاس، منعطف، سازگار و پایدار» با رتبه سه، در هر سه پارامتر نام‌برده دارای رتبه ۳ می‌باشد. لذا این مسئله نیز تا رتبه ۹ (آسایش محیطی) ادامه داشته و درنتیجه می‌توان ۹ شاخص ابتدایی در جدول ۵ (شاخص‌های سبزرنگ) را عوامل نهایی در راستای بازخوانی مفهوم خیابان در شهرهای معاصر ایرانی دانست به شکلی که از شاخص رتبه ۹ به بعد نیز، رتبه یکسانی میان سه پارامتر Q، R و S قابل‌مشاهده نمی‌باشد. به‌طور مثال شاخص «بازنگری قوانین و مدیریت» دارای رتبه ۱۰، در پارامتر Q رتبه ۱۰، در پارامتر R رتبه ۱۲ و در پارامتر S نیز رتبه ۱۱ را به خود اختصاص می‌دهد. (عدم یکسان بودن رتبه‌ها در هر سه پارامتر) درنتیجه نمی‌توان آن را جزو شاخص‌های اساسی با تأثیرگذاری فراوان در بازخوانی مفهوم مذکور دانست.

محدوده مطالعاتی

- **بررسی موقعیت جغرافیایی و قرارگیری محدوده مطالعاتی:** در پژوهش حاضر، بلوار حمزه واقع در شمال غرب شهر کرمان، به‌عنوان مورد مطالعاتی بررسی می‌شوند. دلیل انتخاب این معبر، علاوه بر ظرفیت بالا در نقش‌های جابجایی، دسترسی و اجتماعی (به‌عنوان نقش‌های اصلی معابر شهری)، وجود تشابهات فراوان مابین شاخص‌های تأثیرگذار بر بازخوانی مفهوم خیابان (حاصله از روش‌های تحلیلی پژوهش) با ویژگی‌های معبر مذکور می‌باشد.



تصویر ۱- موقعیت قرارگیری شهرستان کرمان، نسبت به استان کرمان و کشور ایران

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

تصویر ۲- موقعیت قرارگیری محدوده مطالعاتی پژوهش (بلوار حمزه)، نسبت به شهر کرمان

بلوار حمزه شهر کرمان نیز در شمال غرب این شهر واقع و دارای راستایی در حدود ۱/۱ کیلومتر است. این معبر از بلوار جمهوری اسلامی شروع و تا بلوار آزادگان این شهر امتدادیافته و بافت شهری هم‌جوار آن را می‌توان جز بافت‌های جدید شهری تلقی نمود. گفتنی است بخشی از معبر نام برده به‌عنوان محدوده موردمطالعه این پژوهش در نظر گرفته‌شده به‌طوری‌که محدوده مذکور نیز حدفاصل چهارراه ویلا تا بلوار آزادگان را شامل می‌شود. شایان بذکر است این بخش از معبر نام‌برده، راستایی با طول حدودی سیصد و پنجاه متر داشته و جهت درک هرچه بهتر بخش‌ها، مشخصات و جزئیات آن، شماتیک مقطع عرضی معبر فوق‌الذکر نیز در تصویر ۳ نمایش داده‌شده است.

تصویر ۳- تصویر هوایی بلوار حمزه شهر کرمان، حدفاصل چهارراه ویلا تا بلوار آزادگان
و همچنین مقطع عرضی وضعیت موجود معبر مذکور (تمامی اعداد به متر)

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

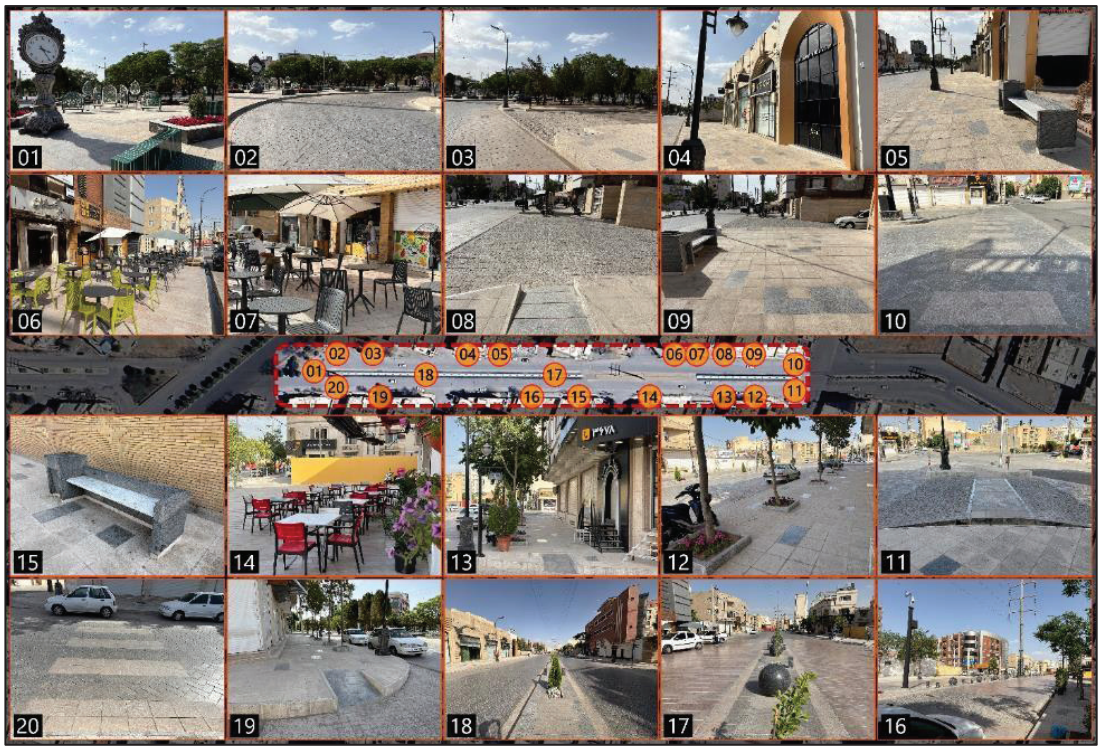
■ **بررسی شاخص‌های پژوهش در نمونه موردی:** همان‌طور که ارائه شد، با بهره‌گیری از روش ویکور، شاخص‌های نهایی و تأثیرگذار بر بازخوانی مفهوم خیابان در شهرهای معاصر ایران، مشخص شدند. حال این ۹ شاخص مذکور در پهنه مطالعاتی پژوهش (بلوار حمزه شهر کرمان) بررسی و نتایج آن نیز به شرح ذیل (جدول ۶) قابل ارائه می‌باشد.

جدول ۶- بررسی و خلاصه شرح وضعیت هریک از شاخص‌های نهایی پژوهش در بلوار حمزه شهر کرمان

رتبه	شاخص	شرح وضعیت
۱	استفاده مکرر و پیوسته از پیاده‌روها	در معبر حمزه شاخص مذکور از وضعیتی مطلوب برخوردار بوده به نحوی که در سرتاسر بلوار، شبکه پیاده‌روهای جانبی نیز با عرضی مناسب و متناسب به چشم می‌خورد. پیاده‌روها در این معبر نیز به شکل پیوسته اجرا و لذا در محل قطع عرضی دسترسی‌ها و کوچه‌ها، این پیوستگی به‌واسطه کف سازی متفاوت و مناسب در محل‌های مذکور، به استفاده‌کننده القاء می‌شود.
۲	وجود ایمنی، امنیت و آرامش	شاخص مذکور نیز به‌خوبی در محدوده بلوار حمزه نمایان است. به شکلی که ایمنی عابران پیاده و به‌طور کل استفاده‌کنندگان بواسطه نوع طراحی و همچنین نوع کف سازی بخش‌های مختلف سواره‌رو و تمهیدات کنترل و حجم سواره نیز به‌خوبی تأمین و لذا امنیت و آرامش نیز در معبر نام‌برده محسوس می‌باشد.
۳	وجود عملکردها و کاربری‌های متنوع، خرد مقیاس، منعطف، سازگار و پایدار	کاربری‌ها و به‌طور کل عملکردهای موجود در جدار معبر نام‌برده را می‌توان از نوع خرد مقیاس تلقی نمود به شکلی که غالب کاربری‌ها نیز مقیاسی محلی داشته و از طرفی سازگاری کافی را نیز با یکدیگر و همچنین بستر خود، دارند. همچنین عملکردهای موجود نیز از تنوع قابل قبولی برخوردار بوده و به نسبت می‌توان آنان را پایدار تلقی نمود.
۴	وجود سیستم حمل‌ونقل عمومی کارا	این شاخص نیز در بستر مذکور، وضعیت مطلوبی نداشته و لذا شاید بتوان این عامل را یکی از اصلی‌ترین نقاط ضعف این معبر دانست. به دیگر بیان در معبر نام‌برده به جز معدود تاکسی‌های شهری، از دیگر سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی کارآمد خبری نیست و لذا به دلیل نوع کف سازی معبر، عبور اتوبوس‌های درون‌شهری به داخل آن ممنوع می‌باشد. (به دلیل حفاظت از کف سازی!)
۵	طراحی همه‌شمول و سهولت استفاده گروه‌های اجتماعی ویژه	شاخص همه‌شمولی در نوع طراحی بخش‌های مختلف معبر نام‌برده کاملاً مشهود بوده و تمامی شهروندان، بخصوص گروه‌های خاص و ویژه اجتماعی (سالمندان، زنان، معلولین و ...) با توجه به تمهیدات اندیشیده شده می‌توانند حداکثر استفاده از بستر موجود را تجربه نمایند.
۶	مدیریت و آرام‌سازی سرعت ترافیک سواره	با توجه به نوع کف سازی صورت گرفته در بخش سواره‌رو و همچنین وجود سرعت گاه های استاندارد در این بخش، شاخص مذکور نیز به‌خوبی مشهود می‌باشد.
۷	تجهیز مکان به محل‌هایی برای ایستادن، راه رفتن و بازی	با گذر از سرتاسر مسیر، بخصوص در بخش پیاده‌رو، تجهیزات ایستادن، مکث کردن، نشستن و تعامل به خوبی نمایان می‌شود. به دیگر بیان با توجه به نوع معبر و نقش و عملکرد آن در بین استفاده‌کنندگان، اکثر عملکردها و کاربری‌های موجود نیز در محیط پیاده‌رو تجهیزات نشستن و مکث (در قالب انواع مبلمان‌های شهری) را فراهم آورده و لذا این شاخص نیز در وضعیت مطلوبی قرار دارد.
۸	ایجاد زمینه‌ای برای رویارویی اجتماعی، تعامل و بازی	همان‌طور که در شاخص فوق به آن پرداخته شد، به‌واسطه قرارگیری مبلمان‌های شهری متعدد در انواع گوناگون و با پخشایش و تعدد مناسب و متناسب و در هم‌جواری با عملکردهای متنوع در سطح معبر مذکور، این شاخص نیز تا حد قابل قبولی به چشم می‌خورد و لذا شاید بتوان عدم وجود فضاهای مناسب برای بازی را ازجمله ضعف‌های بستر نام‌برده دانست.
۹	ایجاد آسایش محیطی	این شاخص نیز تا حد امکان به‌واسطه ایجاد سایه از طریق مبلمان‌های شهری گوناگون ازجمله انواع سایه‌بان‌ها، سایه‌اندازها و چترها ایجاد و گردش هوای خنک نیز با کمک پنکه‌های عظیم تجاری در هم‌جواری با برخی از کاربری‌ها، محقق می‌شود. از طرفی با گذشت زمان و رشد درختان میانی و طرفین کاشته شده در معبر، آسایش محیطی افزایش یافته اما آنچه به چشم نمی‌خورد طراوت حاصله از حضور عنصر آب است که شاید بتوان آن را با توجه به مسائل اقلیمی بستر و همچنین بحران آب در شرایط کنونی، توجیه نمود.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

همچنین تصاویر بخش‌های کلیدی و حائز اهمیت از بلوار حمزه شهر کرمان، حدفاصل چهارراه ویلا تا بلوار آزادگان، بر مبنای عوامل و شاخص‌های صدرالاشاره، در قالب شکل ۴ ارائه شده است.



تصویر ۴- تصاویر بخش‌هایی از معبر حمزه حدفاصل چهارراه ویلا تا بلوار آزادگان

بحث و نتیجه‌گیری

همان‌گونه که ارائه شد در پژوهش حاضر، به جهت حصول شاخص‌های تأثیرگذار و اساسی در راستای بازخوانی مفهوم خیابان در شهرهای معاصر ایران، ابتدا پیشینه نظری موضوع به‌صورت جامع مورد واکاوی قرار گرفت. بدین منظور نیز ابتدا مفهوم «خیابان» در قالب سه مؤلفه اصلی «چرایی خیابان»، «اهمیت خیابان» و «رکود خیابان»، که به‌نوعی بیان‌کننده چیستی، چرایی و چگونگی موضوع مورد بحث است، بررسی و سپس به تفصیل جایگاه و نقش این فضای غنی شهری در ادوار مختلف تاریخی ایران‌زمین پرداخته شد. پس از آن آراء و نظریات اندیشمندان مختلف داخلی و خارجی به‌صورت جامع و کامل بررسی و تلفیق و ترکیب عوامل به‌دست‌آمده از مباحث مذکور، شاخص‌های پژوهش در قالب ۴۴ مورد را حاصل نمود. سپس جهت رتبه‌بندی شاخص‌ها چهل‌وچهار گانه از روش تاپسیس بهره و رتبه یک تا چهل‌وچهار مشخص شد. اما آنچه اهمیت داشت تعیین مهم‌ترین و تأثیرگذارترین شاخص‌ها به جهت ارائه بازتعریف «خیابان» در شهرهای معاصر ایرانی بود که بدین منظور از روش ویکور استفاده گردید. این روش شاخص‌های نهایی در راستای بازخوانی مورد هدف در پژوهش را ممکن و مسیر تحقیق را هموار ساخت.

به بیانی دیگر شاخص‌های نهایی حاصله از روش ویکور، سبب بازخوانی مفهوم خیابان در شهرهای معاصر ایران را می‌توان بدین گونه بیان نمود؛ استفاده مکرر و پیوسته از پیاده‌روها (با شاخص ویکور صفر، شاخص تأسف ۰/۰۲۳۶ و شاخص سودمندی ۰/۰۲۹۸)، وجود ایمنی، امنیت و آرامش (با شاخص ویکور ۰/۰۵۸۶ شاخص تأسف ۰/۰۴۵۶ و شاخص سودمندی ۰/۰۸۴۹)، وجود عملکردها و کاربری‌های متنوع، خرد مقیاس، منعطف، سازگار و پایدار (با شاخص ویکور ۰/۱۰۹ شاخص تأسف ۰/۰۷۵۹ و شاخص سودمندی ۰/۱۰۳۷)، وجود سیستم حمل‌ونقل عمومی کارا (با شاخص ویکور ۰/۱۷۲۸ شاخص تأسف ۰/۰۸۲۶ و شاخص سودمندی ۰/۲۰۶۸)، طراحی همه‌شمول و سهولت استفاده گروه‌های اجتماعی ویژه (با شاخص ویکور ۰/۱۹۲ شاخص تأسف ۰/۱۰۱۹ و شاخص سودمندی ۰/۱۹۴۷)، مدیریت و آرام‌سازی سرعت ترافیک سواره (با شاخص ویکور ۰/۳۱۳۸ شاخص تأسف ۰/۱۵۷ و شاخص سودمندی ۰/۲۸۵۸)، تجهیز مکان به محل‌هایی برای ایستادن، راه رفتن و بازی (با شاخص ویکور ۰/۳۲۷۸ شاخص تأسف ۰/۱۵۱۹ و شاخص سودمندی ۰/۳۲۴۵)، ایجاد زمینه‌ای برای رویارویی اجتماعی، تعامل و بازی (با

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

شاخص ویکور ۰/۳۴۴۹ شاخص تأسف ۰/۱۸۲۳ و شاخص سودمندی ۰/۲۸۱۱)، ایجاد آسایش محیطی (با شاخص ویکور ۰/۳۷۶۹ شاخص تأسف ۰/۱۶۹۱ و شاخص سودمندی ۰/۳۷۳۸). به‌طور کل آنچه از این پژوهش و مطالب گردآوری شده و تحلیل‌های صورت گرفته در آن مسلم است، تعمیم واژه «خیابان» به هر معبر و یا گذر درون‌شهری، نه به لحاظ مفهومی صحیح است و نه به لحاظ فنی. آنچه پژوهش حاضر مدعی است؛ فضا و معابری را می‌توان «خیابان» نامید که شامل ویژگی‌های اساسی به شرح ذیل باشد:

- استفاده مکرر و پیوسته از پیاده‌روها
- وجود ایمنی، امنیت و آرامش
- وجود عملکردها و کاربری‌های متنوع، خرد مقیاس، منعطف، سازگار و پایدار
- وجود سیستم حمل‌ونقل عمومی کارا
- طراحی همه‌شمول و سهولت استفاده گروه‌های اجتماعی ویژه
- مدیریت و آرام‌سازی سرعت ترافیک سواره
- تجهیز مکان به محل‌هایی برای ایستادن، راه رفتن و بازی
- وجود زمینه‌ای برای رویارویی اجتماعی، تعامل
- وجود آسایش محیطی

حال پس از آنکه بازتعریف مفهومی خیابان، بواسطه شاخص‌های حاصله از تحقیق صورت پذیرفت، بررسی عوامل مذکور در شرایط واقعی معابر شهری ایران، لازم‌الاجرا به نظر میرسید. بدین منظور، بررسی عوامل و پارامترهای معرف خیابان، بر روی نمونه مطالعاتی پژوهش (بلوار حمزه شهر کرمان) انجام گردید. به بیانی دیگر، ۹ شاخص به‌دست‌آمده از پژوهش حاضر، بر روی یک بستر حقیقی (آن هم یک معبر در بافت جدید شهری) بررسی و آنچه مشخص گردید، نزدیکی بسیار فراوان معبر مذکور به مفهوم «خیابان» است. شاید بتوان اینگونه مدعی شد که با افزایش و بهبود شاخص حمل‌ونقل عمومی کارآمد، و همچنین تقویت فضاهای بازی کودکان در این بستر عمومی، معبر مذکور نیز کاملاً مطابق با ویژگی‌های بازخوانی شده از «خیابان» بوده و به‌درستی می‌توان آن را «خیابان حمزه» معرفی نمود.

جمع‌بندی آنکه امروزه در شهرهای معاصر ایران، «خیابان» را نمی‌توان به هر گذر و معبری درون شهر تعمیم داد. لذا معابری به لحاظ مفهومی، کارکردی، عینی و شهودی «خیابان» هستند که دارای ویژگی‌های حاصله از بازتعریف مفهوم مذکور (بر پایه شاخص‌های ۹ گانه ارائه‌شده در سطور فوق) بوده و این ویژگی‌ها در آن بستر برای تمامی استفاده‌کنندگان از فضا قابل‌مشاهده و ادراک باشند. در غیر این صورت گذر مذکور، «انسان» را که مهم‌ترین عامل تعریف «خیابان» است، در کانون توجه قرار نداده و در عوض، «اتومبیل» را عامل اصلی برنامه‌ریزی و طراحی فضایی خود می‌داند، لذا در نتیجه «خیابان» نبوده و با نگاهی خوشبینانه «معبر سواره» قلمداد و تلقی می‌شود.

پی‌نوشت

۱. pancultural
۲. Patterns of land use
۳. sense of community
۴. Spiro Kostof
۵. Allan Jacobs
۶. Atelier parisien d’urbanisme
۷. Camillo Sitte - 1903
۸. Donald Appleyard - 1982
۹. William H.Whyte - 1999
۱۰. Jane Jacobs - 2006
۱۱. Cy Paumier - 2021
۱۲. Christopher Alexander - 2022
۱۳. Rob Krier - 2023
۱۴. Ian Bentley
۱۵. Jon Lang
۱۶. Jan Gehl

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

۱۷. Rob Cowan
۱۸. Cliff Moughtin
۱۹. Allan B, Jacobs
۲۰. Stephen Marshall
۲۱. Anne Vernez Moudon
۲۲. Elizabeth Burton & Lynne Mitchell
۲۳. Adam Varat & Cristina Olea
۲۴. Vikas Mehta
۲۵. انجمن ملی حمل‌ونقل شهری آمریکا
۲۶. دستورالعمل طراحی خیابان جهانی (GLOBAL STREET DESIGN GUIDE - Global Designing Cities Initiative)
۲۷. Morgan Table
۲۸. TOPSIS
۲۹. VIKOR - روش بهینه‌سازی چندمعیاره و راه‌حل سازشی
۳۰. MCDM

منابع

- ابوطالب خان، میرزا. (۱۳۵۲). *مسیر طالبی*. تصحیح حسین خدیوجم. تهران.
- آتشین‌بار، محمد. (۱۳۹۴). منظر خیابان نفوذی: تأثیر خیابان‌های نفوذی بر منظر شهری پاریس. *منظر، ۷* (۳۰)، ۵۴–۶۱.
- اسفزاری، معین‌الدین محمد زمچی. (۱۳۳۸). *روضات الجنات فی اوصاف مدینه هرات*. تصحیح محمدکاظم امام. تهران: دانشگاه تهران.
- افضلی، کوروش. (۱۳۹۸). *گفتمان خیابان انسان‌محور: با محوریت خیابان‌های شهرهای ایران و کرمان*. کرمان: انتشارات مرکز کرمان‌شناسی با همکاری بنیاد ایران‌شناسی.
- انصاری، خواجه عبدالله. (۱۳۴۱). *طبقات الصوفیه*. تصحیح عبدالحی حبیبی. کابل.
- بنتلی، ای‌ین، الکک، آلن، مورین، پال، گلین، سومک، و اسمیت، گراهام. (۱۳۹۸). *محیط‌های پاسخده: کتاب راهنمای طراحان*. ترجمه مصطفی بهزادفر. چاپ چهاردهم. تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.
- بیهقی دبیر، خواجه ابوالفضل محمد بن حسین. (۱۳۸۳). *تاریخ بیهقی*. تصحیح علی‌اکبر فیاض، به اهتمام محمدجعفر یاحقی. چاپ چهارم. مشهد: انتشارات دانشگاه فردوسی.
- پاپلی یزدی، محمدحسین. (۱۳۸۲). *نظریه‌های شهر و پیرامون*. تهران: انتشارات سمت.
- پاکزاد، جهانشاه. (۱۳۹۲). *مجموعه مقالات در باب طراحی شهری*. چاپ چهارم. تهران: انتشارات شهیدی.
- پاکزاد، جهانشاه. (۱۳۹۳). *راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران*. تهران: انتشارات وزارت مسکن و شهرسازی.
- جامی. (۱۳۳۶). *نفحات الانس من حضرات القدس*. تصحیح مهدی توحیدی‌پور. تهران.
- جنیدی، فریدون. (۱۳۹۹). *مصاحبه شفاهی در جلسات ویرایش رساله دکتری*. تهران: بنیاد نیشابور.
- حافظ ابرو، عبدالله. (۱۳۴۹). *جغرافیای حافظ ابرو*. تصحیح رضا مایل هروی. تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- حموی، یاقوت بن عبدالله. (۱۳۹۶). *معجم البلدان* (جلد دوم). ترجمه علینقی منزوی. تهران: پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری.
- خانلو، منصور. (۱۳۶۴). *تبریز قدیم: سرگذشت تبریز از قدیمی‌ترین ایام تا کنون*. تبریز: انتشارات تلاش.
- دبیرسیاقی، سیدمحمد. (۱۳۷۹). خیابان .*خراسان‌پژوهی، ۳*(۱).
- ذکاء، یحیی. (۱۳۴۹). *تاریخچه ساختمان‌های ارگ سلطنتی ایران و راهنمای کاخ گلستان*. تهران.
- ذکاوت، کامران. (۱۳۸۶). طراحی خیابان شهری. *آبادی*.
- سیت، کامیلو. (۱۳۸۵). *ساخت شهر بر اساس مبانی هنری*. ترجمه فریدون قریب. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- سیفی هروی، سیف بن محمد. (۱۳۸۲). *تاریخ‌نامه هرات*. تصحیح محمد زبیرالصدیقی. تهران: انتشارات خیام.
- شوای، فرانسواز. (۱۳۹۲). *شهرسازی: تخیلات و واقعیات*. ترجمه سیدمحسن حبیبی. چاپ ششم. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- صدیق، مرتضی، و فضائلی، مرضیه. (۱۳۹۲). *طراحی شهری خیابان‌ها: الگوها و نظریه‌ها*. چاپ اول. تهران: انتشارات سروش دانش.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

- طبیبیان، منوچهر، جاسم‌پور، کیانا، و ارونقی، نسیم. (۱۳۹۶). *طراحی خیابان‌ها: کتاب راهنمای مرجع به‌منظور دستیابی به خیابان‌هایی با کیفیت بالا*. تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی.
- کریر، راب. (۱۳۸۶). *فضای شهری*. ترجمه خسرو هاشمی‌نژاد. چاپ دوم. تهران: انتشارات خاک.
- الکساندر، کریستوفر. (۱۳۹۵). *زبان الگو: شهرها*. ترجمه رضا کربلایی نور. چاپ دوم. تهران: انتشارات مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی.
- کیانی، مصطفی. (۱۳۸۳). *معماری دوره پهلوی اول: دگرگونی اندیشه‌ها، پیدایش و شکل‌گیری معماری دوره بیست‌ساله معاصر ایران*. تهران: مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.
- لنگ، جان. (۱۳۸۶). *طراحی شهری: گونه‌شناسی رویه‌ها و طرح‌ها، همراه با بیش از پنجاه مورد خاص*. ترجمه سیدحسین بحرینی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- متدین، حشمت‌اله، و آتشین‌بار، محمد. (۱۳۹۷). زوال بعد معنایی خیابان در ایران (از دوران باستان تا امروز). *باغ نظر*، ۱۵ (۶۷)، ۷۱–۸۰.
- متینی، جلال. (۱۳۶۱). خیابان. *ایران‌نامه*، ۱.
- مشکور، محمدجواد. (۱۳۵۲). *تاریخ تبریز تا پایان قرن نهم هجری*.
- منصوری، سیدامیر، و محمدزاده، شبنم. (۱۳۹۶). تحولات سازمان فضایی شهر تبریز از اوایل اسلام تا دوره قاجار. *باغ نظر*، ۱۴ (۵۱)، ۲۱–۳۲.
- منصوری، سیدامیر. (۱۳۹۵). *نقد و بررسی طرح جامع تهران ۸۶*. تهران: پژوهشکده نظر.
- مهتا، ویکاس. (۱۳۹۸). *خیابان: کامل‌ترین نمونه فضای عمومی اجتماعی*. ترجمه ژیلا خالدیان و آرمین پیاب. تهران: انتشارات آذرخش.
- نفیسی، سعید. (۱۳۴۴). *در مکتب استاد: از برنامه‌های رادیو ایران، شامل مباحثی درباره درست سخن گفتن، سخن نوشتن و درست خواندن*. تهران: انتشارات عطایی.
- Burton, E., & Mitchell, L. (2006). *Inclusive urban design: Streets for life*. Architectural Press.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2003). *Public places–urban spaces: The dimensions of urban design*. Architectural Press.
- Cowan, R. (2005). *The dictionary of urbanism*. Streetwise Press.
- Gehl, J. (1971). *Life between buildings: Using public outdoor space*. Danish Architectural Press.
- Gehl, J. (2011). *Life between buildings: Using public space*. Island Press.
- Global Designing Cities Initiative. (2016). *Global street design guide*. National Association of City Transportation Officials.
- GSDG, (2024). https://nacto.org/
- Imrie, R. (2001). *Inclusive design: Designing and developing accessible environments*. Spon Press.
- Jacobs, A. B. (1993). *Great streets*. MIT Press.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.
- Lacey, A. (2004). *Designing for accessibility: Inclusive environments*. RIBA Enterprises.
- Lai, Y.-J., Liu, T.-Y., & Hwang, C.-L. (1994). TOPSIS for MODM. *European Journal of Operational Research, 76*(3), 486–500.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. MIT Press.
- Mardani, A., Zavadskas, E. K., Govindan, K., Senin, A. A., & Jusoh, A. (2016). VIKOR technique: A systematic review of the state of the art literature on methodologies and applications. *Sustainability, 8*(1), 37.
- Marshall, S. (2005). *Streets and patterns: The structure of urban geometry*. Spon Press.
- Moudon, A. V. (1987). *Public streets for public use*. Van Nostrand Reinhold.
- Moudon, A. V. (1992). A catholic approach to organizing what urban designers should know. *Journal of Planning Literature, 6*(4), 331–349.
- Moughtin, C. (1992). *Urban design: Street and square*. Butterworth Architecture.
- National Association of City Transportation Officials. (2013). *Urban street design guide*. Island Press.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

- NACTO, (2024). http://nacto.org/
- Opricović, S. (1998). *Multicriteria optimization of civil engineering systems*. Faculty of Civil Engineering.
- Opricović, S., & Tzeng, G.-H. (2004). Compromise solution by MCDM methods: A comparative analysis of VIKOR and TOPSIS. *European Journal of Operational Research, 156*(2), 445–455.
- Paumier, C. B. (2004). *Creating a vibrant city center: Urban design and regeneration principles*. Urban Land Institute.
- Shih, H.-S., Shyur, H.-J., & Lee, E. S. (2007). An extension of TOPSIS for group decision making. *Mathematical and Computer Modelling, 45*(7–8), 801–813.
- Varat, A., & Olea, C. (2008). *Better streets plan: Policies and guidelines for the pedestrian realm*. San Francisco Planning Department & San Francisco Municipal Transportation Agency.
- Whyte, W. H. (1980). *The social life of small urban spaces*. The Conservation Foundation.
- Zheng, B., Bedra, K. B., Zheng, J., & Wang, G. (2018). Combination of tree configuration with street configuration for thermal comfort optimization under extreme summer conditions in the urban center of Shantou City, China. *Sustainability, 10*(11), 4192.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]

Re-investigating the concept of street in contemporary cities of Iran (Case Study: Hamze Boulevard in Kerman, Iran)

Ali Anjomshoa, *PhD candidate in Urbanism, Department of Urbanism, Ke.C., Islamic Azad University, Kerman, Iran.*
Kourosh Afzali*, *PhD, Department of Urbanism, Ke.C., Islamic Azad University, Kerman, Iran.*
Afsoon Mahdavi, *PhD, Department of Urbanism, Ke.C., Islamic Azad University, Kerman, Iran.*

Received: 2025/5/28 *Accepted: 2025/8/2*

Extended abstract

Introduction: The street is a fundamental element of urban space, serving as infrastructure for movement, access, and connectivity, while also supporting diverse social, cultural, economic, activities. However, automobile dominance has weakened the human-centered character of streets and diminished the role of pedestrians. This condition is evident in contemporary Iranian cities, where many urban corridors function predominantly as vehicular routes rather than genuinely public spaces. Accordingly, this study seeks to reinterpret and redefine the concept of the street in accordance with contemporary Iranian cities. The theoretical, physical, functional, and semantic dimensions of the street, its historical evolution in Iran, and relevant scholarly perspectives on the concept and development of streets.

Methodology: The study is functional in purpose and developmental-theoretical in nature, employing a mixed-methods research strategy. Data were collected through library research, field observation, semi-structured interviews, questionnaires, and documentation. A sample of 24 experts in urban planning evaluated the identified indicators in the research framework. Through synthesis of theoretical and empirical findings, 44 indicators were identified. These indicators were initially ranked using TOPSIS according to influence, importance, and feasibility. Subsequently, VIKOR was employed to determine the cutoff point and identify the indicators for reinterpretation of the street concept in Iranian cities.

Results: The VIKOR analysis identified nine indicators: frequent and continuous pedestrian use of sidewalks; safety, security, and a sense of calm; diverse, fine-grained, flexible, adaptable, and sustainable functions and land uses; an efficient public transportation system; inclusive design and ease of use for specific social groups; management and calming of vehicular traffic speeds; provision of places for stopping, walking, and playing; opportunities for social encounters and interaction; and environmental comfort. Together, these indicators constitute the conceptual foundation for redefining the street in contemporary Iranian cities.

Discussion: The nine indicators were examined in Hamzeh Boulevard in Kerman as a case study. Findings revealed a correspondence between the corridor's characteristics and the proposed definition of the street, although improvements in public transportation were required. The study concludes that not every urban passage or corridor should be considered a "street." A corridor qualifies as a street only when it places humans and their diverse needs at the center of spatial planning and design. When the automobile becomes the dominant determinant of spatial organization, the space is more appropriately understood as a vehicular corridor rather than a genuine street.

Keywords: Street, Concept of Street, Kerman City, VIKOR

* Corresponding Author's E-mail: K.Afzali@iau.ac.ir

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-09-11]