

## امکان‌سنجی و اجرای طرح خیابان کامل جهت دستیابی به سرزندگی فضایی- اجتماعی (مطالعه موردی: بلوارهای ارم شیراز و همدان)

زهرا کمری\*، سیده زهرا اکبریان\*\*، محمدعلی خانیزاده\*\*\*

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۲/۳/۱۵

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۲/۵/۲۹

### چکیده

امروزه غالب فضاهای عمومی شهری از جمله خیابان‌ها به دلیل افزایش بی‌رویه وسائل نقلیه موتوری و وابستگی الگوی زندگی شهری به آن‌ها، به شدت تحت سلطه ماشین‌ها و سرزندگی خود را ازدست‌داده‌اند. خیابان که زمانی محل تعاملات و فعالیت‌های انسانی بود، به مکانی بیشتر برای عبور تبدیل شد و به تصرف اتومبیل‌ها درآمد. مردمانی که زمانی نه‌چندان دور در خیابان به گفت‌و‌گو و دادوستد می‌پرداختند، کودکانی که خیابان را محلی برای بازی می‌دانستند، جوانانی که برای تفریج به خیابان می‌آمدند و موجب ارتقای سرزندگی می‌شدند، همگی از آن‌پس به مخاطبان پیاده‌ای تبدیل شدند که جز از محل‌های ویژه خط‌کشی شده حق گذر از آن را ندارند. بنابراین با توجه به موارد مطرح شده و شواهد موجود توجه به نیازهای تمامی شهروندان از جمله کودکان و جوانان از طریق افزایش سلامت فکری و روانی آن‌ها و احساس آرامش از بابت فضایی مناسب با امنیت فیزیکی و اجتماعی برای حضور یافتن به منظور ارتقا سرزندگی و نشاط را در شهرهای کشورمان مهم به نظر می‌رسد. در این میان طرح خیابان کامل یکی از راهبردهای مناسبی است که می‌تواند امنیت، آسایش و دسترسی آسان برای اتومبیل سواران، عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و رانندگان وسائل حمل و نقل عمومی را به طور همزمان فراهم آورده و آن تعاملات و سرزندگی اجتماعی سال‌های گذشته را زنده گرداند. هدف پژوهش حاضر بررسی عوامل مؤثر بر سرزندگی فضایی - اجتماعی بود. پژوهش حاضر با رویکرد کیفی و به روش نظریه زمینه‌ای انجام شد. ابزار پژوهش مصاحبه ساختاریافته بود. با بهره‌گیری از روش نظریه زمینه‌ای، داده‌های حاصل از مصاحبه‌های انجام‌شده با ۷۲ نفر از شهروندان شیرازی و ۳۹ نفر از شهروندان همدانی، طی سه مرحله کدگذاری باز (اولیه، محوری و گزینشی (انتخابی) کدگذاری شد. کدهای باز شامل ۲۵ مفهوم مربوط به شیراز و ۳۵ مفهوم مربوط به همدان و کدهای محوری شامل سه مقوله عمده است که مشتمل بر پویایی، جذابیت و مردم و فعالیت‌ها (فعال و غیرفعال) هست. عدالت فضایی- اجتماعی، به عنوان کد محوری پژوهش حاضر، ز ایران شناسایی گردید.

### واژگان کلیدی

فضای شهری، خیابان کامل، سرزندگی، شیراز، همدان.

kamari.zahra@gmail.com

akbarian1988@gmail.com

ma1985kha@gmail.com

\* مری گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، واحد همدان، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران

\*\* کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، دانشکده هنر و معماری، واحد همدان، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران

\*\*\* کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، موسسه آموزش عالی آپادانا، شیراز، ایران

## مقدمه

فضای شهری فضای مشترکی است که مردم فعالیت‌های روزمره خود از جمله فعالیت‌های سیاسی، اجتماعی، مذهبی، ورزشی، دادوستد و ... را در آن انجام می‌دهند از این‌رو شهر نیز همانند خانه می‌باشد و پذیرگاهی جهت آسایش و راحتی شهروندان داشته باشد (قربانی و صفری، ۱۳۹۹: ۳). بدون شک سطح بالای کیفیت و سرزندگی فضاهای شهری شرطی لازم و اساسی برای جوامع شهری است، به‌گونه‌ای که مردم را قادر می‌سازد که از تعاملات اجتماعی لذت ببرند. درواقع، سرزندگی فضاهای شهری، سلامت اجتماعی شهری شهروندان را بهبود می‌بخشد (عموزاده لیچایی و ابی‌زاده، ۱۴۰۱: ۱۲۵).

یکی از مهم‌ترین فضاهای شهری خیابان‌ها هستند، مکان‌هایی که تعاملات اجتماعی و جنب‌وجوش شهری در آن‌ها به حداقل کمی و کیفی خود رسیده، ذهن شهروندان را انباسته از خاطرات و ذهنیتی مشترک راجع به نوع و چگونگی حیات مدنی می‌گردانند (موحد، شماعی و اسدی، ۱۳۹۵: ۷۲). خیابان، دسترسی افراد را به محل کار وزندگی، خرید، تفریح و به‌طور کلی فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی فراهم می‌سازد؛ بنابراین خیابان‌ها باید برای همه افراد جامعه، پیر یا جوان، پیاده یا سواره، دوچرخه‌سوار و یا خودرو سوار طراحی شوند (National Complete Streets, 2012- 2015) و سرزندگی خیابان‌ها که تجسمی فوق العاده از سرزندگی شهری می‌باشد، مدنظر طراحان قرار گیرد (Wu et al, 2022: 1-2)؛ اما متأسفانه ارزیابی سرزندگی خیابان‌های شهری با نگاهی جامع به شکل خیابان، نوع کسب‌وکارها و دسترسی به خیابان همراه با تأثیر دوره‌های زمانی مختلف، توجه کمی را به خود جلب کرده است (Xu et al, 2018: 2).

مسئله جهانی سلطه سواره بر پیاده در کشور ما از جمله کلان‌شهرهای همچون تهران، اصفهان، کرج شیراز و همدان و ... ملmostر و رفع ایرادات آن ضروری‌تر می‌باشد، چراکه با افزایش شهرنشینی و جمعیت این کلان‌شهرها، حمل و نقل یکی از عوامل ایجاد هزینه‌های سنگین اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و مشکلات این‌منی، بهداشتی، زیست‌محیطی و اتلاف زمان می‌باشد و کیفیت خیابان، تأثیر چشم‌گیری در کیفیت حمل و نقل و حتی تغییر سبک زندگی می‌گذارد (ابراهیمی شهریور، ۱۴۰۱: ۱۲۴). به عبارت دیگر، نقش غیرقابل انکار خیابان‌های شهری به عنوان مکانی برای نمود زندگی اجتماعی و فرهنگ هر جامعه و نیز به عنوان مکانی که هر شهروند بر آن تأثیر گذاشته و از آن تأثیر می‌پذیرد، بیش از قبیل آشکار می‌شود. این فضاهای با توجه به نقش تأثیرگذاری که در شکل گیری زندگی اجتماعی ایفا می‌کنند، باید واحد سرزندگی و شادی باشند. سرزندگی عامل اصلی ارتقای زندگی اجتماعی است که شیوه زندگی شهری سرزنه، وضعیت سلامت و میزان پایداری محیط ساخته شده را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد. طراحی فضاهای شهری سرزنه، محیطی پویا، جذاب و ایمن را برای زندگی و کار شهروندان فراهم می‌آورد که زمینه‌ساز شکل گیری زندگی اجتماعی و پایداری محیطی در بالاترین سطح کیفیت هستند (لطیفی علیجه، ۱: ۳۹۴).

شهرهای شیراز و همدان به واسطه قدمت تاریخی و تمدنی خود همواره ادعای پایتختی تاریخی و تمدنی کشور را دارند و ظرفیت‌های بالقوه گردشگری و دیدنی بر این مهم صحه می‌گذارند. خیابان‌های ارم شهر شیراز و همدان به عنوان معابری مهم و با استعداد جهت جذب هر چه بیشتر عابران پیاده (شهروندان و گردشگران) و دوچرخه‌سواران می‌توانند به عنوان فضاهایی جاذب و مفرح شهری در کنار نقش سواره ایفای نقش کنند و رضایت‌مندی بالاتری برای استفاده کنندگان ایجاد نمایند. در این میان استفاده از الگویی مناسب (خیابان کامل) جهت بازطراحی و بازآفرینی خیابان‌های مهم و با استعداد شهری و ایجاد خیابان‌های سرزنه و پویا جهت رعایت حقوق همه افراد حاضر در فضای شهری به نظر می‌رسد. اگرچه برای خیابان کامل «توصیف واحد وجود ندارد، هر یک از توصیف‌ها منحصر به‌فرد بوده و پاسخگوی نیازهای زمینه‌ای خاص هر جامعه‌ای هستند (خاکساری و همکاران، ۱۳۹۳: ۲۷۴)؛ اما به‌طور کلی سیاست یک خیابان کامل شامل تمام نیازهای افراد صرفه نظر از نحوه سفرهای درون‌شهری آنان می‌باشد (Keippel & Henderson, 2017:S22). خیابان‌های ایمن و قابل دسترس برای همه کاربران با توانایی‌های مختلف که در درجه اول منجر به شرایط بهتر برای دوچرخه‌سواران و عابران پیاده می‌گردد. مفهومی که طراحی متعارف خیابان‌ها مبتنی بر وسائل نقلیه موتوری را به چالش می‌کشد (Gregg & Hess, 2019:407). در این نوع خیابان‌ها همه شیوه‌های حمل و نقل شهری، بدون ارجحیت یکی از شیوه‌ها بر سایر آن‌ها مدنظر قرار گرفته شده است (Calloway & Faghri, 2020:485). لذا به‌منظور حمایت از حمل و نقل های

فعال از جمله عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و استفاده کنندگان از حمل و نقل عمومی ساخته می‌شود (Brown et al., 2016:1211).

از این‌رو هدف از پژوهش حاضر، بررسی و تبیین ایده‌ی خیابان کامل با تأکید بر سرزندگی فضایی به منظور رسیدن به شهری مناسب که برای تمام اقسام جامعه با محیطی ایمن و سالم و فاقد هزینه‌ها و آلودگی‌های شهری می‌باشد. بررسی موضوعات بالا حول سه سؤال محوری کانون توجه این مقاله را تشکیل می‌دهند: اصول و رویکردهای طراحی یک خیابان کامل چگونه بر سرزندگی فضای شهری تأثیرگذار است؟ کدام عوامل بیشترین تأثیر را بر سرزندگی خیابان‌های ارم همدان و شیراز دارد؟ اصول و راهبردهای ارتقادهندۀ سرزندگی خیابان‌های ارم همدان و شیراز کدام‌اند؟

## مبانی نظری

مفهوم سرزندگی شهری که می‌توان آن را احساسی از لذت و اطمینان خاطر در انسان که متأثر از جنبجوش و فعالیت است. معرفی کرد، توسط جین جیکبوز در کتاب «مرگ وزندگی شهرهای آمریکایی» پیشنهاد شد و غالباً به عنوان قدرت و انرژی پنهان درون یک شهر و همچنین به عنوان هدف طراحی شهری خوب، در نظر گرفته می‌شود (حیدر زاده و حقی، ۱۴۰۱: ۲۴۸). لینج نیز سرزندگی را یکی از هفت محور اصلی کیفیت یک شهر خوب می‌داند. این هفت محور اصلی عبارت‌اند از: سرزندگی، معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار، کارایی و عدالت (فیضی و بصیری، ۱۳۹۹: ۲۵). سرزندگی شهری عموماً به ظرفیت القای مشاغل شاداب و فعالیت‌های انسانی اشاره دارد (Xia et al., 2020: 3). سوی دیگر، سرزندگی در فضاهای شهری به عنوان یک کیفیت حیاتی مطرح است که با کاهش جرائم، ایجاد منافع تجاری ماندگارتر، افزایش بهره‌مندی غیرفعال از خیابان مانند تماشی مردم، تشویق به برهم‌کنش‌های اجتماعی و فراهم آوردن فرصت‌های تبادل فرهنگی همراه است (Pan et al., 2021: 667). اهمیت سرزندگی به منظور توسعه شهری امری اجتناب‌ناپذیر است (Jalaladdini & oktay, 2011: 1: 667). خیابان‌های شهری جزو آن دسته از فضاهای هستند که هم‌زمان با در اختیار قرار دادن طیف وسیعی از فرصت‌ها (از دسترسی و جابه‌جایی تا پرسه زدن، گردش و تعامل اجتماعی) یکی از مهم‌ترین بسترهای شهر برای تمرکز تسهیلات اجتماعی شهرها می‌باشند (پاکزاد، ۱۳۸۴: ۱۳۸). سرزندگی در خیابان‌های شهری تنها زمانی وجود خواهد داشت که مردم و فعالیت‌ها در آن حضور دارند (طهماسی و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۳۳).

جدول ۱- روند تغییر نگرش به ماهیت و کاربرد خیابان شهری در طول زمان

دوره	سال	معیار	توصیف
۱۷۹۸		اتوبوس‌های اسپی	جابه‌جایی در ابتدای تغییر
۱۸۳۲		ترامواهای اسپی	اولین استفاده از ریل در سیستم حمل و نقل
۱۸۷۳		ترامواهای کابلی	حذف اسب از سیستم حمل و نقل همگانی
۱۸۹۰ - ۱۹۱۰	۱۸۹۰	ترامواهای برقی	استفاده از خطوط مستقیم؛ منسخ شدن تراموا در دهه ۱۹۵۰ در ایالات متحده آمریکا و حذف ریل‌های آن؛ جایگزین شدن تراموا با اتوبوس
۱۹۱۳		تولید انبوہ اتومبیل شخصی	-
۱۹۱۶		آغاز گسترش راه‌سازی در ایالات متحده آمریکا؛	قبل از ۱۹۱۶ ساخت راه‌ها بر اساس تصمیمات سیاسی و بدون توجه به مسائل فنی؛ پس از ۱۹۱۶ با تصویب قانون حمایت فدرالی جاده‌ها مسؤولیت ساخت و تأمین مالی پروژه‌های راه‌سازی بر عهده دولت مرکزی و متخصصین قرار گرفت؛
دوم		جنگ جهانی ساخت و توسعه راه‌های برون‌شهری و نظامی	کند شدن روند راه‌سازی در شهرها در طول جنگ جهانی دوم
۱۹۵۶		آغاز دوران طلایی راه‌سازی	تصویب قانون حمایت فدرالی راه‌ها؛ از بین رفتن نقش اجتماعی خیابان‌ها به عنوان مهم‌ترین فضاهای شهری؛
۱۹۷۰		دلایل توقف درون طلایی راه‌سازی	بزرگداشت اولین روز زمین در ایالات متحده آمریکا در سال ۱۹۷۰؛ تولید برابر و منطقی اتومبیل شخصی و وسایل حمل و نقل همگانی؛ گسترش راه‌ها منجر به شکافت‌نی بافت شهرها و شکل‌گیری سکونتگاه‌های غیررسمی شد؛ محدود شدن استفاده از خودرو شخصی و تشویق به استفاده از حمل و نقل غیر موتوری؛ ظهور بحران نفت در دهه ۱۹۷۰؛
۱۹۷۰ - ۱۹۹۰		و بکری‌های پیش	مشارکت بخش خصوصی در تأمین مالی پروژه‌ها؛ توجه به زمینه موجود در فرآیند برنامه‌ریزی حمل و نقل؛ ساده‌سازی قوانین به منظور تسهیل اجرای آن‌ها؛
۱۹۸۲	۱۹۸۲	اجلاس برنامه‌ریزی حمل و نقل	شهری

توضیف	معیار	سال	دوره
کاهش پارکینگ؛ مدیریت کاربری‌ها؛ ارتقای سطح سرویس حمل و نقل همگانی؛ حذف سفرهای غیرضروری؛ کوتاه کردن طول سفرها؛	طرح شدن مدیریت تقاضای سفر	- ۱۹۷۰ ۱۹۹۰	
گسترش اقدامات آرامسازی در برخی از شهرهای آمریکایی مانند برکلی و سیاتل در طول دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰؛ ایجاد ونرف در هلند از دهه ۱۹۶۰؛	آرامسازی ترافیک		
توسعه پایدار، کمیسیون برانتلند ۱۹۸۷ ارائه تعریف توسعه پایدار؛ توسعه پایدار، برگزاری اجلاس زمین ۱۹۹۲ ارائه دستور کار ۲۱: انرژی، حمل و نقل، توسعه منابع زمینی، دریایی و کاربری زمین؛	عمومیت یافتن رویکردهای جدید		۱۹۹۰ تا به امروز
رواج پردازندۀ رویی در شهرهای آمریکایی؛ ایجاد مراکز فشرده و سرزنشده شهری؛ رونق گرفتن اقتصاد محلی، خیابان به عنوان فضای جمعی و در نظر گرفتن شیوه‌های گوناگون سفر؛	رشد هوشمند		
TND TOD	منشور نوشهر گرایی <sup>۳</sup> ۱۹۹۳		
فاصله پیاده‌روی تا ایستگاه حمل و نقل همگانی؛ اختلالات کاربری‌ها؛ وجود مسیرهای پیاده، دوچرخه و حمل و نقل همگانی؛	توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی		

۶۴  
۵۴  
۴۴  
۳۴

پرداختن به مفهوم سرزندگی و حیات خیابان، از اواخر دهه شصت میلادی به بعد در برنامه‌ریزی فیزیکی موردنظر قرار گرفته است (امین‌زاده و داعی‌زاده، ۱۳۸۱: ۵۲). به منظور سرزنده نگاه‌داشتن‌ها خیابان، نیازمند تمرکز و توجه ویژه‌ای به موضوع کیفیت هستیم؛ چه هنگام خلق فضاهای شهری جدید و چه هنگام ارتقای فضاهای موجود (وابیت، ۱۳۹۲: ۲). خیابان‌ها یکی از بخش‌های مهم در هر شهر هستند که دسترسی افراد به محل کار و زندگی را برای شهروندان فراهم می‌کنند (میرزا حسین و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۲۸). اهمیت طرح مفهوم «خیابان کامل» از آنجا ناشی می‌شود که اکثر خیابان‌های موجود، خیابان‌هایی ناکامل هستند. خیابان‌های ناکامل خیابان‌هایی هستند که صرفاً با در نظر گرفتن نیازهای اتومبیل‌ها طراحی شده‌اند و بدون در نظر گرفتن نیازهای عابر پیاده و دوچرخه‌سوار و نیز با حمل و نقل عمومی غیر راحت، غیر جذاب و غالباً خطناک، حق انتخاب شیوه‌های رفت‌وآمد را محدود می‌کنند. توجه به حق افراد از اقسام مختلف در استفاده از خیابان، ضرورت تغییر سیاست‌ها را ایجاب می‌کند تا مردم در هر گروه سنی و با هر توانایی حق انتخاب‌های بیشتری در هنگام رفتن به محل کار، مدرسه فروشگاه یا برای دیدار از اقوام و آشنايان خود داشته و مجبور نباشند صرفاً به اتومبیل‌ها تکیه کنند. وجود گزینه‌های راحت‌تر جذاب‌تر و ایمن‌تر سفر بدین معنی است که مردم بتوانند سفرهای کند و همراه با ازدحام و شلوغی با اتومبیل را با حمل و نقل عمومی سریع راحت یا با سفرهای سالم از طریق دوچرخه جایگزین کنند (ناصری، ۱۳۹۶: ۱۰).

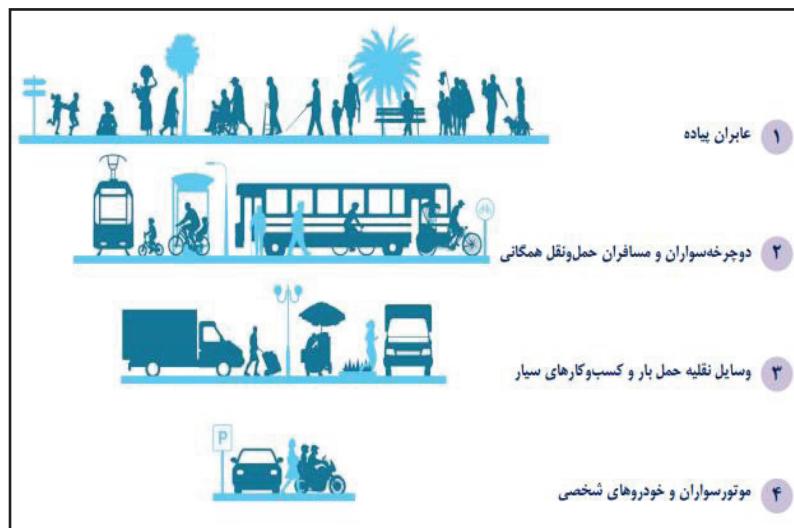
خیابان کامل یکی از راهبردهایی است که می‌تواند در محلات، ایمنی آسایش و دسترسی آسان را برای کاربران فراهم کند کاربران در خیابان کامل به دو شیوه موتوری و سایل نقلیه شخصی یا همگانی (غیر موتوری پیاده) یا با دوچرخه تردد می‌کنند خیابان کامل گامی مهم در دست‌یابی شهرها به سرزندگی، پویایی و توسعه پایدار محسوب می‌شود (میرزا حسین و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۲۸). اصولی که به تشویق یا الزام ایجاد یک خیابان کامل بپردازند شامل موارد زیر می‌باشد:

- ایجاد فضا برای تعاملات اجتماعی و فعالیت بدنی.

• فراهم کردن چارچوب منظمی برای جذب توسعه‌های اقتصادی.

• ایجاد یک هویت منحصر به فرد در چارچوب وضعیت بومی منطقه.

• فراهم کردن موقعیت امن و کارآمد برای جابجایی افراد از همه سنین و توانایی (منتظری، ۱۳۹۵: ۳۳).



تصویر ۱- اولویت‌بندی شیوه‌های سفر در یک خیابان کامل

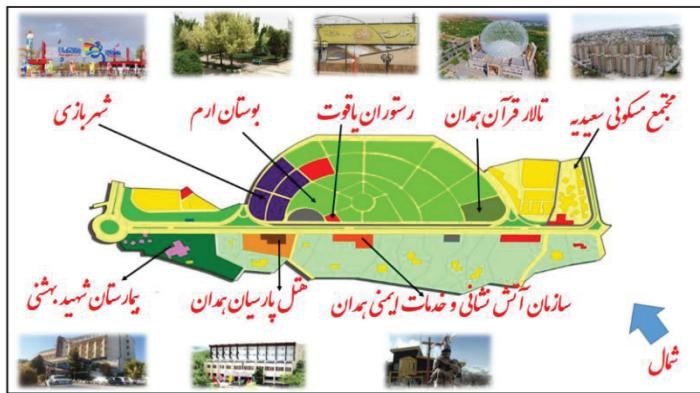
## محدوده مورد مطالعه

بلوار ارم شیراز یکی از بلوارهای شمالی شیراز است که قسمتی از منطقه یک شهرداری شیراز محسوب می‌شود. این بلوار از شرق به بلوار آزادی و از غرب به میدان ارم، بلوار جمهوری اسلامی و بلوار دانشجو دسترسی دارد. این بلوار در تزدیکی دانشگاه شیراز قرار دارد (شهرداری شیراز، ۱۴۰۰). دلیل نام‌گذاری آن قرارگیری در کنار یکی از زیباترین باغ‌های کشور به نام ارم می‌باشد. در این بلوار کاربری‌های و بنای‌های مهم شیراز از جمله باغ تاریخی - طبیعی ارم، انواع آموزشگاه‌های زبان، درمانگاه برخی ادارات مهم دولتی از جمله اداره آب، جهاد کشاورزی و چند بانک وجود دارد.



تصویر ۲- ریخت‌شناسی بلوار ارم شیراز

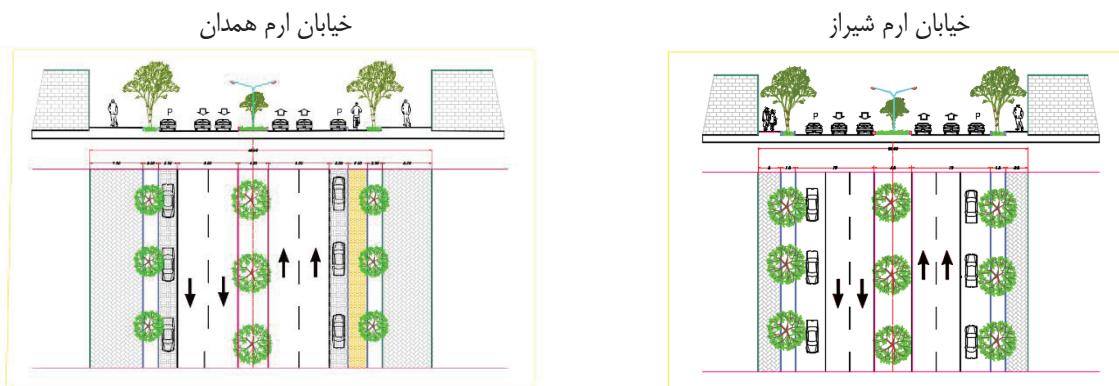
بلوار ارم همدان که قسمتی از منطقه یک شهرداری همدان محسوب می‌گردد، در جنوب غرب شهر و در دامنه کوه‌های الوند واقع شده است. این بلوار که از شمال غرب به جنوب شرق کشیده از یک طرف به مناطق مسکونی و از طرف دیگر به باغات و مناطق طبیعی تفریحی محدود می‌شود. این معتبر قسمتی از رینگ سوم شهر است که بین دو مسیر ترافیکی مهم قرار گرفته است. از طرفی به خیابان شهید فهمیده امتداد خیابان اصلی شریعتی که قسمتی از راه باستانی شاهی به سمت گنج نامه است می‌رسد و از طرفی به خیابان سعیدیه که یکی از راه‌های اصلی ارتباط‌دهنده رینگ دوم و سوم است می‌رسد (صبحاً مقرب و مجری کرمانی، ۱۴۰۷: ۱۰).



تصویر ۳- ریخت‌شناسی بلوار ارم همدان

بلوار ارم شیراز به صورت کامل سنگ‌فرش شده و جهت این خیابان شرقی- غربی می‌باشد. طول این بلوار ۱۵۰۰ متر و پیاده‌رو جنوبی آن ۵ متر، پیاده‌رو شمالی  $\frac{3}{5}$  متر و هر خط سواره آن ۱۰ متر همچنین رفوژ میانی و سایز  $\frac{1}{5}$  متر می‌باشد و در مجموع عرض این بلوار حدود ۳۰ متر می‌باشد.

طبق طرح تفصیلی همدان (۱۳۸۴) و برداشت‌های میدانی طول بلوار ارم ۲۲۰۰ متر است و عرض معبر ۴۵ متر می‌باشد که  $\frac{13}{5}$  متر آن را پیاده‌روها (سمت شمال  $\frac{6}{5}$  متر و جنوب ۷ متر)، ۴ متر باگچه (در هر طرف ۲ متر)  $\frac{2}{5}$  متر فضای مخصوص دوچرخه ( فقط سمت شمال  $\frac{5}{5}$  متر کنده‌رو (در هر طرف  $\frac{2}{5}$  متر) و ۲۰ متر آن را سواره‌رو و جزیره میانی تشکیل می‌دهند. سهم جزیره میانی بلوار ۴ متر می‌باشد. سمت شمال بلوار شامل ۴ باند عبوری (پیاده‌رو، دوچرخه، کنده‌رو و سواره) و سمت جنوب بلوار شامل ۳ باند عبوری (پیاده‌رو، کنده‌رو و سواره) می‌باشد؛ که غالباً از باند کنده‌رو به عنوان پارکینگ حاشیه استفاده می‌شود.



تصویر ۴- مقطع عرضی قسمتی از بلوار ارم شیراز و همدان

## روش تحقیق

پژوهش پیش رو با رویکرد کیفی و به روش نظریه زمینه‌ای انجام شده است. این نظریه داده محور می‌باشد و از آزمون صرف فرضیه‌های قیاسی اجتناب می‌کند. در این راستا، محقق تلاش می‌کند فرآیندهای مسلط را در بستر اجتماعی از نگاه سوزه‌ها کشف کرده و تحقیق خود را به توضیح محض داده‌ها و واحدهای مورد بررسی محدود نمی‌سازد (ایران مهر و گیتی پسند، ۱۳۹۵: ۱۰۹). جامعه پژوهش را شهروندان شیرازی و همدانی تشکیل داده‌اند و از نمونه‌گیری تصادفی و ابزار مصاحبه ساختاریافته برای به دست آوردن داده‌ها استفاده شده است. نمونه این پژوهش تعداد ۱۱۱ نفر از شهروندان شیرازی و همدانی بوده‌اند که از این تعداد ۷۲ نفر مربوط به شیراز و ۳۹ نفر همدان بوده است که از این تعداد ۴۰ نفر آقا و ۳۱ نفر خانم مربوط به شیراز بوده‌اند که متأسفانه ۱ نفر جنسیت خود را اعلام نکرده‌اند و ۱۲ نفر آقا و ۲۵ نفر خانم مربوط به همدان بوده‌اند که متأسفانه ۲ نفر جنسیت خود را اعلام نکرده‌اند. از ۷۲ مصاحبه‌شونده شیرازی ۳ نفر بین رنگ سنی ۱۸-۲۱، ۹ نفر ۲۲-۳۰، ۳ نفر ۳۰-۴۰ و ۵ نفر ۴۱-۵۰ بوده‌اند که متأسفانه ۶ نفر رنگ سنی خود را اعلام نکرده‌اند. از ۳۹ مصاحبه‌شونده همدانی ۱۳ نفر بین رنگ سنی ۱۸-۲۱، ۳ نفر ۲۲-۳۰ و ۱۸ نفر ۳۰-۴۰ بوده‌اند که متأسفانه ۲ نفر رنگ سنی خود را اعلام نکرده‌اند.

## یافته‌های تحقیق

پس از انجام تجزیه‌وتحلیل و طبقه‌بندی داده‌ها و پایان مرحله کدگذاری، یافته‌های حاصل از این پژوهش حول ۲۵ مفهوم برای شیراز و ۳۵ مفهوم برای همدان کدگذاری شد. کدهای اولیه بدست آمده در جداول شماره ۲ و ۳ نمایش داده شده است.

جدول ۲ - کدبندی باز از داده‌های استخراج شده مربوط به شیراز

کد اولیه (باز)	عبارت (محظوظ)
- وجود مشاغل مختلف و تابلوهایی زشت و نامناسب به فضای خیابان ارم بسیار لطمه وارد کرده است احساس می‌کنم تعمدی در کار است که منظراین خیابان مخدوش شود.	وجود مشاغل مختلف و تابلوهایی زشت و نامناسب به فضای خیابان ارم بسیار لطمه وارد کرده است احساس می‌کنم تعمدی در کار است که منظراین خیابان مخدوش شود.
- مطب‌های زیاد، ادارات، شرکت‌ها و... فقط مانده مکانیکی و تراشکاری و ... در این خیابان احداث شود.	- وجود مشاغل گوناگون
- استعمال دخانیات در فضای خیابان بشدت افزایش یافته است. حضور حیوانات خانگی در این خیابان افزایش یافته است و دوچرخه‌سواران و موتورسواران در مسیر پیاده تردد دارند که این مسائل از آسایش و ایمنی محیط کاسته است.	- استعمال دخانیات در فضای خیابان
- ایمنی محیط کاسته است.	- ایمنی محیط کاسته است.
- یکی از بلوارهای زیبا و سرسیز با چشم‌انداز و وضعیت جغرافیایی مطلوب در شهر شیراز می‌باشد اما با وجود زیبایی به نظر می‌رسد مشکلاتی از جمله عدم پارکینگ، عدم مغازه‌های متنوع، نبودن مراکز درمانی، تفریحی و ورزشی و نهایتاً بار ترافیکی سنگین در این بلوار به علت اینکه بیشتر مسافران و مهمنان برای ورود و خروج از شهر از این بلوار استفاده می‌کنند.	- سرسیز با چشم‌انداز و وضعیت جغرافیایی مطلوب
- شیب زیاد خیابان جهت پیاده‌روی	- شیب زیاد خیابان برای پیاده‌روی زیاد است، مقداری امنیت اجتماعی پایین
- پایین بودن امنیت اجتماعی	- پایین بودن امنیت اجتماعی
- دست‌فروشی در خیابان	- دست‌فروشی در خیابان
- عدم امنیت به دلیل ایجاد درگیری گردیده است. به نظر می‌رسد اگر این عدم امنیت به دلیل ایجاد درگیری گردیده است. به دلیل باعث ایجاد نازبایی، بی‌نظمی و بعض از حضور گردشگران داخلی و خارجی به دلیل وجود عدم امنیت به دلیل ایجاد درگیری گردیده است. به نظر می‌رسد اگر این موضوع رسیدگی و مشاغل ساماندهی گردند بخشی از مشکلات ایجاد شده مرتفع گردد. یکی دیگر از مشکلات موجود وجود شرکت‌ها، مراکز زیبایی، آموزشی و ... می‌باشد که با توجه به موقعیت گردشگری این خیابان، به نظر بندۀ عدم تابع با وجود آمده است.	- عدم امنیت به دلیل ایجاد درگیری گردیده است. به دلیل باعث ایجاد نازبایی، بی‌نظمی و بعض از حضور گردشگران داخلی و خارجی به دلیل وجود عدم امنیت به دلیل ایجاد درگیری گردیده است. به نظر می‌رسد اگر این موضوع رسیدگی و مشاغل ساماندهی گردند بخشی از مشکلات ایجاد شده مرتفع گردد. یکی دیگر از مشکلات موجود وجود شرکت‌ها، مراکز زیبایی، آموزشی و ... می‌باشد که با توجه به موقعیت گردشگری این خیابان، به نظر بندۀ عدم تابع با وجود آمده است.
- ترافیک بالا	- از لحاظ محیط متأسفانه اکثر منازل نیش خیابان در اختیار ادارات قرار گرفته است که این امر به خودی خود باعث ایجاد ترافیک می‌گردد و باعث تردد بیش از حد و از بین رفتن آثار تاریخی و گردشگری می‌گردد. از لحاظ فضاسازی نیاز به نورپردازی مناسب‌تر می‌باشد و ایجاد محیطی بهتر جهت استفاده بهتر از محیط زیبای بلوار.
- رؤیایی	- بلوار ارم بسیار رؤیایی و با توجه به نورپردازی جدید و سنگفرش انجام شده بر اساس و الهام گرفته از خیابان‌های خارجی می‌باشد. لکن با توجه به تردد ماشین‌ها و پارکینگ حاشیه‌ای اطراف باغ به علت ازدحام ماشین‌ها از آرامش نسبی برخوردار نیست.
- عدم وجود آرامش نسبی به علت ازدحام ماشین‌ها اطراف باغ ارم	- بلوار ارم شیراز از معابر نوستالژیک شهر شیراز در اذهان عمومی می‌باشد. این معبر علاوه بر مجاورت باعث تاریخی ارم از امتیاز گذر فرهنگی - تاریخی بودن نیز برخوردار است و سالیانه از معبر گردشگران بسیاری دیدن می‌کنند بنابراین بهره‌گیری حداکثری از فضای آن گذر را برای متولیان مدیریت شهری ضروری می‌نماید.

کد اولیه (باز)	عبارت (محتو)
- کفسازی مناسب‌تر نسبت به حافظیه خیابان ارم انجام می‌گردد، بهتر بود فضای جمعی نیز در نظر گرفته می‌شد. همچنین به عدم وجود فضاهای جمعی دلیل بستر فضای سبز موجود و درختان کهنه نیز امکان طراحی فضاهایی جهت استراحت وجود دارد که می‌توان در طراحی از آن بهره برد.	کف سازی نسبت به حافظیه مناسب‌ترمی باشد. با توجه به کارهای اجتماعی که در
- خلوت و ترسناک در اوخر شب	اوخر شب خلوت و ترسناک نور شیش خوب نیست.
- عدم وجود مسیر دوچرخه‌سواری	کافه در جداره خیابان کم هست غذاخوری باید باشد مسیر دوچرخه‌سواری ایجاد شود.
- صندلی و سطل زباله کم هست و آن‌هایی که هست کیفیت ندارد رنگ صندلی‌ها و حسشان خوب نیست.	- صندلی و سطل زباله کم هست و آن‌هایی که هست کیفیت ندارد رنگ صندلی‌ها و - کمبود سطل زباله
- اتوبوس و تاکسی کم دارد مترو از اینجا رد نمی‌شود صندلی‌ها راحت نیست و کم هست.	- کمبود و کیفیت پایین نیمکت‌ها
- عدم دسترسی به حمل و نقل عمومی.	اتوبوس و تاکسی کم دارد مترو از اینجا رد نمی‌شود صندلی‌ها راحت نیست و کم هست.

جدول ۳ - کدبندی باز از داده‌های استخراج شده مربوط به همدان

کد اولیه (باز)	عبارت (محتو)
در کل یک بلوار پر از تعدد سلیقه و سن و ابهامات است توی یک بلوار، بیمارستان هست. پارک هست. باغ‌های شخصی رستوران هست. هتل هست... آجیلی شده برا خودش. طراحی پیاده راهش هم شده نورعلی نور. خلاصه خواستید از یک خیابان هزارتا استفاده ببرید. نه امکان تفریح خانوادگی هست نه جوانان. نه نوجوانان هیچی از هم تفکیک شده نیست. در کل از بن طراحی گرفته تا استفاده‌ها اشتباه است.	- فضایی با تعدد سلیقه و سن خودش. طراحی پیاده راهش هم شده نورعلی نور. خلاصه خواستید از یک خیابان هزارتا استفاده ببرید. نه امکان تفریح خانوادگی هست نه جوانان. نه نوجوانان هیچی از هم تفکیک شده نیست. در کل از بن طراحی گرفته تا استفاده‌ها اشتباه است.
بلوار کلی طراحی فضا در هر مکانی، نیاز به توجه به تمامی ابعاد دخیل در موضوع عماری دارد. چون بندۀ عماری کارکردم، اغلب‌های نظر می‌کنم؛ اگر فقط از جنبه تفریح و سرگرمی بپوش نگاه کنید، کامل نیست. اگر فقط به جنبه زیبایی‌شناختی توجه بشه، کامل نیست. اگر فقط جنبه کاربری اقتصادی یا هر فاکتوری به تنهایی لحاظ بشه، نمی‌توانه پاسخگویی همه نیازها باشد.	- فضایی با تعداد سلیقه و سن خودش. طراحی پیاده راهش هم شده نورعلی نور. خلاصه خواستید از یک خیابان هزارتا استفاده ببرید. نه امکان تفریح خانوادگی هست نه جوانان. نه نوجوانان هیچی از هم تفکیک شده نیست. در کل از بن طراحی گرفته تا استفاده‌ها اشتباه است.
- مناسب برای ورزش و تفریح - عدم وجود فضایی مناسب برای ورزش بانوان - مناسب برای گذراندن اوقات فراغت	بلوار ارم محل مناسبی برای ورزش و تفریح است ولی فضای مناسبی برای ورزش بانوان نداره باین وجود خیلی فضای خوبی برای گذراندن اوقات فراغت می‌باشد.
- طراحی خوب مسیر سواره و پیاده - طراحی ضعیف فضایی تفریحی در قسمت پیاده انتظار	مسیر سواره و پیاده خوب طراحی شد ولی از نظر فضای تفریحی در قسمت پیاده انتظار بیشتری می‌رفت چون جز چند تا نیمکت برای نشستن طراحی خاص و ویژه‌ای ندارد.
- عالی از لحاظ عمرانی - محیط طبیعی مفرح - نامناسب از نظر اجتماعی	از نظر عمرانی و محیط طبیعی بسیار عالی و مفرح اما از نظر اجتماعی بسیار محیط نامناسبی دارد و بیشتر اوقات در اونچا شاهد فساد اخلاقی هستیم.
- تنها فضا برای سرگرمی و خوش‌گذرانی	خیابانی که خیلی خوب است و خیلی جا دارد بهتر بشود برای سرگرمی همدانی‌ها چون تنها جای ما برای خوش‌گذرانی همین خیابان است.
- ایمنی ناکافی در برخی قسمت‌های پیاده رو - کاربری‌های نامرتب با استفاده تفریحی - سرعت بالای اتومبیل‌ها و سلب آرامش برای تفریح	فضایی برای تفریح شهر و دان همدانی اما متأسفانه به علت خصوصی بودن اکثر فضاهای اطراف بلوار امکان بهره‌برداری صد در صد به عنوان جای تفریحی وجود ندارد و هم‌چنین اکثر فضای اطراف با دیوارهایی صلب و بدون نظارت پرشده که در کاهش ایمنی تأثیر به سزاگی دارد و کاربری‌های اطراف نیز کاربری‌های مرتبط با استفاده تفریحی نیست که خود در کاهش سرزندگی (علی‌الخصوص در روزهای غیر از تعطیل) تأثیر گذرت است. از سوی دیگر علیرغم تمهیدات انجام گرفته هنوز سرعت اتومبیل در این فضای تفریحی بالاست بنابراین افراد آرامش لازم را که برای فضای تفریحی نیاز است را نخواهند داشت.

کد اولیه (باز)	عبارت (محتوی)
- محل خاطرات جمعی شهر وندان	بلوار ارم، یک بلوار تفریحی توریستی شهر همدان که بسیاری از مکان‌های تفریحی مثل پارک ارم، شهر بازی قرار دارد و محل بسیاری از خاطرات جمعی شهر وندان همدانی است.
- مهندسی و نظافت بیشتر و بالاتری نسبت به خیابان‌های دیگر دارد اما امنیت مناسبی نامن برای جوانان و بانوان	مهندسی و نظافت بیشتر و بالاتری نسبت به خیابان‌های دیگر دارد اما امنیت مناسبی نامن برای جوانان و بانوان.
- فضای سرسیز و زیبا	جایی برای دیدار هر دوست و فضای سرسیز و به نظر بندۀ زیبا. به نظر من تنها جایی هست داخل همدان که هر وقت به اینجا بری احساس زندگی می‌کنی. منظره زیبایی دارد.
- حس زندگی بالا	
- فضایی با منظره زیبا	
- محلی برای بازی کودکان	بلوار ارم جایی برای تفریح و خوش‌گذرانی و شادی است و جایی است که جوانان ماشین بازی می‌کنند و کودکان در آنجا بازی‌های زیادی می‌کنند.
- محل تفریح با خانواده و دوستان را فراهم می‌کند. برای پیاده‌روی صحیح‌گاهی عالی است اما مزاحمت برخی از جوان‌های جاهم موجب نامنی فضا در غروب و شب می‌شود و نگرانی خانواده‌ها از این بابت ایجاد فضایی آشفته در محیط خانه می‌شود.	مکانی دیدنی سرسیز که امکان تفریح با خانواده و دوستان را فراهم می‌کند. برای پیاده‌روی صحیح‌گاهی عالی است اما مزاحمت برخی از جوان‌های جاهم موجب نامنی فضا در غروب و شب می‌شود و نگرانی خانواده‌ها از این بابت ایجاد فضایی آشفته در محیط خانه می‌شود.
- ترافیک سنگین جمعه‌ها	ترافیک در روزهای جمعه واقعاً کسل‌کننده است.
- نامناسب برای خانواده‌ها	مکان زیبا سرسیز و مناسب برای تفریح روزانه است؛ اما متأسفانه یکسری جوان نادان با تیکه پرانی و مزاحمت باعث شده‌اند خانواده‌ها زیاد به آنجا نیایند. صرف قلیان در این مکان باعث بدآموزی برای جوانان می‌شود.
- وجود ناهنجاری‌های فرهنگی و اجتماعی	
- نداشتن خط اتوبوس	لطفاً خط اتوبوس هم در آنجا راهاندازی کنید.
- یکی از پرترددترین جاهای همدان است که متأسفانه جایی که برای پیاده‌روی مردم در نظر گرفته شده بیشتر محل جولان موتورسواران و دوچرخه‌سواران در پیاده‌رو	بلوار ارم یکی از پرترددترین جاهای همدان است که متأسفانه جایی که برای پیاده‌روی مردم در نظر گرفته شده بیشتر محل جولان موتورسواران و دوچرخه‌سواران در پیاده‌رو
- محل جولان موتورسواران و دوچرخه‌سواران در پیاده‌رو	
- مکانی شلوغ	بلوار ارم مکان شلوغ بدون امنیت یک آدم تابع دین نمی‌تواند راحت در آنجا قدم برد.

کدهای محوری نیز شامل سه مقوله عمده می‌باشند و عبارت‌اند از:

(الف) پویایی

(ب) جذابیت و عدم جذابیت

(ج) مردم و فعالیت‌ها (فعال و غیرفعال)

**(الف) پویایی:** از نظر مصاحبه شنودگان شیرازی حضور گردشگران خارجی و ایرانی سبب پویایی بلوار ارم این شهر شده است که می‌توان آن را ناشی از این دانست که اغلب گردشگرها بیش از هر چیز به آبوهوا، فرهنگ، یا طبیعت مقصود خود، علاقه‌مند هستند بنابراین دیدن ساختمان‌های معروف و آثار هنری مثل باغ ارم شیراز برای آنان خالی از لطف نیست (معین‌فر و مهدوی، ۱۳۹۳: ۱۱۰۸). لازم به ذکر است که وجود مشاغل گوناگون و شلوغی از عوامل دیگری هستند که از دید مصاحبه‌شوندگان شیرازی و همدانی در پویایی این معابر تأثیرگذار بسیاری داشته‌اند.

**(ب) جذابیت و عدم جذابیت:** فضای عمومی از جمله خیابان‌های کامل که در آن‌ها رویدادهای اجتماعی صورت می‌گیرد یکی از عناصر اساسی شهرها برای تأمین نیازهای روزمره عموم مردم می‌باشد (حسینیان راد و مولائی قلچی، ۱۴۰۱: ۲۰۱). عوامل گوناگونی در خلق یک فضای عمومی ایده آل تأثیرگذارند از جمله جذابیت که در سختان مصاحبه‌شوندگان هر دو شهر مشهود بوده است.

**(ج) مردم و فعالیت‌ها (فعال و غیرفعال):** گل (۱۹۹۶) در کتاب خود با عنوان «زنگی در میان ساختمان‌ها» وجود مردم دیگر، فعالیت‌ها، حوادث، الهام‌ها و تحریک‌ها، روی‌هر فرته شامل یکی از مهم‌ترین کیفیت‌های فضاهای عمومی می‌داند (اشرفی و همکاران، ۱۳۹۳: ۴۴۰). بنابراین می‌توان از مردم و فعالیت‌ها به عنوان عامل مهمی در افزایش کیفیت یک فضای شهری نام برد که متأسفانه شاهد نارضایتی بسیاری از مصاحبه‌شوندگان هر دو شهر در این زمینه بوده‌ایم.

این سه مقوله از عمدترين عوامل اثرگذاري بود که از دادههای کيفي استخراج شده از اين پژوهش تبيين شد. برای تسريع در فهم بهتر مرحله کدگذاري، کدهای استخراج شده در اين پژوهش در جداول شماره ۴ و ۵ نمايش داده شده است.

جدول ۴- کدهای باز، محوري و گزینشي استخراج شده از دادههای کيفي مربوط به شيراز

رديف	کدهای باز	کدهای محوري	کد گزینشي (انتخابي)
۱	وجود مشاغل گوناگون	پویائي	
۲	حضور گرددشگران داخلی و خارجي به دليل باغ ارم		
۳	سرسبز با چشم انداز و وضعیت جغرافیایی مطلوب		
۴	نورپردازی نامناسب		
۵	رؤيايي		
۶	الهام گرفته از خيابان های خارجي		
۷	عدم وجود آرامش نسبی به علت ازدحام ماشین ها اطراف باغ ارم		
۸	نوستالژيك		
۹	گذری فرهنگي - تاريخي		
۱۰	کف سازی مناسب تر سبب به حافظه		
۱۱	خلوت و ترسناک در اواخر شب		
۱۲	كمبود سلط زباله		
۱۳	كمبود و كيفيت پايان نيمكت ها		
۱۴	پايان بودن امنيت اجتماعي		
۱۵	استعمال دخانيات در فضاي خيابان		
۱۶	افزايش حضور حيوانات خانگي در فضاي خيابان		
۱۷	حضور دوچرخه سواران و موتورسواران در پياده رو		
۱۸	شيب زياد خيابان جهت پياده روی		
۱۹	دستفروشى در خيابان		
۲۰	عدم تناسب کاربری های موجود با موقعیت گرددشگري خيابان		
۲۱	ترافيك بالا		
۲۲	عدم وجود فضاهاي جمعي		
۲۳	عدم وجود فضاهاي جهت استراحت		
۲۴	عدم وجود مسیر دوچرخه سواري		
۲۵	عدم دسترسی به حمل و نقل عمومي		

جدول ۵- کدهای باز، محوري و گزینشي استخراج شده از دادههای کيفي مربوط به همدان

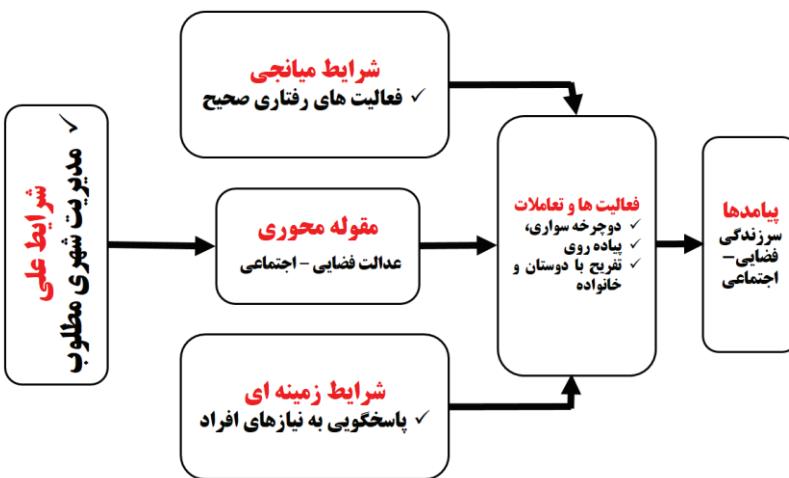
رديف	کدهای باز	کدهای محوري	کد گزینشي (انتخابي)
۱	يکي از پرتردترین فضاهاي همدان	پویائي	
۲	مكانی شلوغ		
۳	کامل نبودن از جنبه تفریح و سرگرمی		
۴	کامل نبودن از جنبه زیبایی شناختی		
۵	عدم پاسخگویی به تمامی نیازها		
۶	عالی از لحاظ عمرانی		
۷	محیط طبیعی مفرح		
۸	فضایی با منظره زیبا		

ردیف	کدهای باز	کدهای محوری	کد گزینشی (انتخابی)
۹	ایمنی ناکافی در برخی قسمت‌های پیاده رو		
۱۰	مهندسی و نظافت بیشتر نسبت به سایر معاابر		
۱۱	فضایی سرسبز و زیبا		
۱۲	حس زندگی بالا		
۱۳	نامناسب از نظر اجتماعی	و عدم جذابیت جذابیت	
۱۴	نالمنی اجتماعی نسبت غروب و شب		
۱۵	نامن برای جوانان و بانوان		
۱۶	نامناسب برای خانواده‌ها		
۱۷	وجود ناهنجاری‌های فرهنگی و اجتماعی		
۱۸	فضایی با تعدد سلیقه و سن		
۱۹	فضایی با استفاده‌های گوناگون		
۲۰	عدم تکیک‌پذیری فعالیت‌ها		
۲۱	مناسب برای ورزش و تفریح		
۲۲	عدم وجود فضایی مناسب برای ورزش بانوان		
۲۳	مناسب برای گذراندن اوقات فراغت		
۲۴	طراحی خوب مسیر سواره و پیاده		
۲۵	طراحی ضعیف فضای تفریحی در قسمت پیاده		
۲۶	تهها فضا برای سرگرمی و خوش‌گذرانی		
۲۷	کاربری‌های نامرتبط با استفاده تفریحی		
۲۸	سرعت بالای اتومبیل‌ها و سلب آرامش برای تفریح		
۲۹	محل خاطرات جمعی شهر وندان		
۳۰	محلی برای بازی کودکان		
۳۱	محل تفریح با خانواده و دوستان		
۳۲	مناسب برای پیاده‌روی صبحگاهی		
۳۳	ترافیک سنگین جمعبه‌ها		
۳۴	نداشتن خط اتوپوس		
۳۵	محل جولان موتورسواران و دوچرخه‌سواران در پیاده رو		

## بحث و نتیجه‌گیری

هدف کلی پژوهش حاضر تدوین راهکارهای مؤثر بر تجربه شهری شهروندان از بلوارهای ارم شیراز و همدان با تأکید بر اصول خیابان کامل به منظور افزایش سرزنشگی فضایی- اجتماعی بوده است. در راستای رسیدن به این هدف مهم از روش نظریه زمینه‌ای کمک گرفته شد. نتایج حاکی از آن است که مقوله هسته‌ای (کد گزینشی یا انتخابی) «عدالت فضایی- اجتماعی» است. این مقوله کلیه مقولات دیگر را تحت پوشش قرار می‌دهد. شهروندان شرکت‌کننده در این تحقیق، عدالت فضایی- اجتماعی را به عنوان عامل عمدی در افزایش سرزنشگی فضایی- اجتماعی تبیین می‌کنند. مدل زمینه‌ای این تبیین در تصویر شماره ۵ ارائه شده است.

همان‌طور که در شکل هم نمایش داده شده، مدل زمینه‌ای این پژوهش از یک سری شرایط که شامل شرایط علی، شرایط زمینه‌ای و شرایط میانجی می‌باشد، تشکیل شده که منجر به بروز فعالیت‌ها و تعاملات می‌گردد. پیامدهای این فعالیت‌ها و تعاملات، عدالت فضایی- اجتماعی است. شرایط علی این مدل، مدیریت شهری مطلوب می‌باشد که نقش اساسی در ایجاد فضاهای سرزنشگه در شهرها دارد. از طرف دیگر پاسخگویی به نیازهای تمامی افراد تأثیر بسیار زیادی بر حضور و لذت بردن افراد از فضای دارد. فعالیت‌های رفتاری صحیح نیز از جمله شرایط میانجی است که موجب ایجاد علاوه در استفاده از فضا می‌گردد.



تصویر ۵- ارتباط مؤلفه‌های مؤثر در سرزندگی فضایی - اجتماعی در یک فضای شهری

قرار گرفتن این شرایط در کنار هم در راستای هدفی واحد که تبیین‌کننده عدالت فضایی - اجتماعی است، منجر به یک سری فعالیت‌ها و تعاملات از قبیل دوچرخه‌سواری، پیاده‌روی و تفریح با دوستان و خانواده می‌شود. این فعالیت‌ها و تعاملات منجر به عدالت فضایی - اجتماعی می‌شود.

یافته‌های پژوهش حاضر را می‌توان تا حدودی همسو با پژوهش‌های پیشین دانست. به طور مثال مؤلفه "فعالیت‌ها و تعاملات" در این تحقیق با مؤلفه "نشاطبخشی" از پژوهش حیدر زاده و حقی (۱۴۰۰) مطابقت دارد. در تطابق با پژوهش شمس‌الدینی و نصیبی (۱۳۹۸) انتخاب درست عناصر مبلمان شهری مناسب با نیاز فضای شهری سبب توزیع مناسب عملکردها و خدمات و دسترسی مناسب، ایجاد سازمان و عملکردی مناسب برای حصول بهره‌وری و اثربخشی امکانات شهری (کارایی)، افزایش مطلوبیت فضاهای کالبدی برای کار، زندگی، تفریح و عملکردهای اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی (کیفیت محیطی) و پویایی شهر می‌گردد. این موضوع بیان‌گر آن است که زمینه‌سازی فعالیت‌ها و رفتارهای مطلوب و دلخواه برای تمامی افراد جامعه از طریق اصول خیابان کامل، می‌تواند کمک شایانی به افزایش سرزندگی فضایی - اجتماعی نماید.

در این مقاله با کنار هم قرارگیری مطالعات در دسته‌های طراحی و برنامه‌ریزی شهری به اهمیت نقش خیابان کامل در افزایش سرزندگی فضایی - اجتماعی اشاره شده است. همان‌طور که اشاره گردید بررسی پیشینه تحقیق مؤید این نکته است که با طراحی خیابان‌های شهری با رویکرد خیابان کامل به منظور پاسخگویی به نیازهای تمامی افراد که از شانس و فرصت یکسان برای تفریح و گذران اوقات فراغت برخوردار هستند، نتایج موردنظر و اهداف پژوهش یعنی افزایش سرزندگی فضایی - اجتماعی محقق می‌گردد چیزی که از دیرباز موردنوجه افراد برجسته‌ای در حوزه شهرسازی همچون جین جیکوز و کوین لینچ بوده است. نکته قابل توجه این است که شاید بتوان ادعا کرد که در هیچ‌یک از مطالعات مربوطه اشاره مستقیم به تأثیر اصول طراحی خیابان کامل به عنوان بستری مناسب جهت ارتقا سرزندگی و نشاط در شهرها نشده است درحالی که طبق تحقیقات دکتر جهانشاه پاکزاد در کتاب مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری (۱۳۸۸) اثر فعالیت‌های موجود در یک فضای بر کیفیت فضا و حالت‌های مختلفی که به خود می‌گیرد از جمله جذب یا دفع بی‌تأثیر نخواهد بود.

هم‌اکنون با توجه به بررسی مفاهیم، طرح مبانی نظری، نتایج تجزیه و تحلیل و بررسی وضع موجود (کجا هستیم؟؛ مدیریت شهری نامطلوب بر تنزل عدالت فضایی - اجتماعی به عنوان مقوله محوری استخراج شده در این پژوهش تأثیر مستقیم و به سزا دارد؛ اما به دلیل اینکه سرزندگی فضایی - اجتماعی عوامل مختلف بوده و مفهومی چندبعدی دارد، حصول آن درگرو ارتباط منطقی و اصولی با مؤلفه‌های سازنده کیفیت طراحی این نوع خیابان‌های شهری به عنوان حلقه مفقوده مثلث شهر، شهروند و مدیریت شهری می‌باشد که احساس نیاز به مطالعات و پژوهش‌های متعدد با شیوه‌های تجزیه و تحلیل مجزا را برای پژوهشگران به همراه دارد.

در نهایت با توجه به تجزیه و تحلیل کدهای استخراج شده، خیابان ارم همدان قرابت بیشتری نسبت به ارم شیراز به طرح خیابان کامل دارد. از این‌رو به صورت پیشنهادها و سیاست‌های بپینه نسبت به اصلاح بخش‌های مغایر با اصول خیابان کامل در هر دو خیابان اقدام شده است.

پیشنهادهای کلی جهت بهبود وضعیت خیابان‌ها و تبدیل آن به یک خیابان کامل عبارت‌اند از:

- ارتقاء آسایش و ایمنی حرکت و حضور افراد در شرایط جوی نامناسب.

- ایجاد و تعییه الاصیق در برخی نقاط طول مسیر (هر دو بلوار):

- ایجاد فضاهای مکث و استراحت به صورت مسقف (هر دو بلوار):

- ایجاد پوشش مناسب بر جوی و جدول کناری خیابان (شیراز):

- افزایش انتخاب‌های مختلف برای نشستن.

- تعییه و جانمایی چند مدل صندلی در طول مسیر:

- ایجاد مکان‌هایی جهت شارژ موبایل و ایستادن:

- افزایش میزان دسترسی به گرینه‌های مختلف حمل و نقل عمومی برای رسیدن فضا.

- ایجاد مسیر ویژه تاکسی از ایستگاه مترو نمازی به فلکه ارم (شیراز):

- ایجاد مسیر ویژه اتوبوس و دوچرخه از ایستگاه مترو نمازی به فلکه ارم (شیراز):

- ایجاد مسیر ویژه اتوبوس و دوچرخه و تاکسی به میدان قائم (همدان):

- افزایش و ایجاد نمادها و نشانه‌هایی نظیر ساختمانی خاص، مجسمه‌ها و ... به منظور افزایش جذابیت فضا.

- قرار دادن مجسمه‌های یادمانی در میدان قائم و تقاطع خیابان سعیدیه و طول مسیر (همدان):

- قرار دادن مجسمه‌های یادمانی در طول مسیر (همدان):

- افزایش احساس امنیت استفاده کنندگان در خیابان با استفاده از ایجاد جداره‌های فعال در فضا.

- جانمایی اغذیه‌فروشی در فلکه قائم و سعیدیه (همدان):

- جانمایی کیوسک در اوسط و بخش انتهایی بلوار (شیراز):

- ساماندهی بازارچه و غرفه‌های هفتگی موجود در تقاطع جنوبی خیابان و ایجاد تناسب بین شکل و محصولات مورد ارائه در غرفه‌ها (شیراز):

- کنترل سرعت حرکت سواره‌رو و افزایش ایمنی عبور پیاده.

- ایجاد سرعت‌گیر و سنگ‌فرش کردن بخش‌های خیابان (همدان):

- تعییه تابلوهای هشدارهای در طول مسیر (هر دو بلوار):

- افزایش فعالیت‌ها به منظور حضور مردم در طول روز و شب.

- ایجاد فعالیت‌هایی همچون کافه‌ها، رستوران‌ها و فست فودی‌ها در طول مسیر (خصوصاً همدان):

- ایجاد بستری مناسب جهت مشارکت مستمر استفاده کنندگان خصوصاً دانشجویان و استادی دانشگاهی (همجواری دانشگاه شیراز و باغ ارم با خیابان ارم) (شیراز):

- ایجاد بستر لازم جهت حضور صنایع دستی و فعالیت‌های هنری (هر دو بلوار):

- تعییه و جانمایی ایستگاه‌های اطلاع‌رسانی آگاهی‌دهنده گردشگری شهری در طول مسیر (هر دو بلوار):

- اجازه حضور دستفروش‌ها در ساعت‌های خاصی و با فعالیتی مشخص در طول مسیر (خصوصاً همدان):

- ایجاد ظرفیت‌های سرگرم‌کننده در طول محورها همچون تئاتر خیابانی و موسیقی (هر دو بلوار):

- ایجاد تنوع در نمای کاربری‌های جداره خیابان (هر دو بلوار):

- رنگ‌آمیزی شاد و مفرح در جداره‌ها (هر دو بلوار):

- ایجاد و بهبود کیفیت سنگ‌فرش‌ها (هر دو بلوار):

- نورپردازی مناسب در طول محور و کوچه‌های متنه‌ی به محور (خصوصاً شیراز):

- افزایش انتخاب فعالیت‌های گوناگون و متنوع از جمله پیاده‌روی، غذا خوردن و ...;
- در نظر گرفتن نیازهای تمامی گروه‌های سنی و جنسی و با توانمندی‌های مختلف؛
- به کارگیری اصول خیابان کامل جهت استفاده همه کاربران خیابان.
- تفکیک فیزیکی مناسب خیابان طبق اصول (هر دو بلوار)؛
- اعمال هرگونه تغییرات کالبدی، ساختاری، ماهوی و ... مناسب باروچیه و نقش خیابان جهت ارتقای وضع موجود (شیراز)؛
- در نظر گرفتن نیازهای تمامی کاربران خیابان (هر دو بلوار)؛
- ایجاد پارکینگ در گره‌های ابتدایی و انتهایی (هر دو بلوار)؛
- ایجاد حس تعلق، هویت بخشی و سرزندگی در محور.
- تمیز نگهداری خیابان و ایجاد تغییرات بصری مستمر (هر دو بلوار)؛
- ایجاد ارتباط خیابان از نظر بصری با نمادهای شهری (هردو بلوار)؛
- تزریق نقش‌های اقتصادی و اجتماعی بیشتر به محور (هر دو بلوار)؛
- بهبود کیفیت خوانایی و دعوت‌کنندگی ورودی‌ها (هر دو بلوار)؛

## منابع

- ابراهیمی شهریور، ع. (۱۴۰۱). طراحی محور مواصلاتی شهید سلیمانی شهریار بر مبنای اصول خیابان کامل، کنفرانس بین المللی پیشرفت‌های اخیر در مهندسی، نوآوری و تکنولوژی، ۲۰۱۶. <https://civilica.com/doc/1465542>
- اشرفی، ی.، پوراحمد، ا.، رهنماei، م.ت. و رفیعیان، م. (۱۳۹۳). مفهوم‌سازی و گونه‌شناسی فضای عمومی شهری معاصر، پژوهش‌های جغرافیایی برنامه‌ریزی شهری، ۲(۴)، ۴۳۵-۴۶۴.
- امین‌زاده، ب. و داعی‌زاده، ف. (۱۳۸۱). ملاحظات محیطی در طراحی و بهسازی خیابان‌های شهری، فصلنامه هنرهای زیبا، شماره ۱۱، ۶۱-۵۰.
- ایران مهر، م. و گیتی پسند، ز. (۱۳۹۵). یک پژوهش کیفی: بررسی عوامل موثر بر خوش بینی دانش آموزان به نظام آموزشی، فرهنگ مشاوره و روان درمانی، ۷(۲۷).
- پاکزاد، ج. (۱۳۸۴). راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران، شرکت طرح و نشر پیام سیما، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران.
- پاکزاد، ج. (۱۳۸۸). مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری، انتشارات شهیدی، تهران.
- حسینیان راد، ا. و مولائی قلیچی، م. (۱۴۰۱). بررسی تأثیر شاخص‌های مطلوبیت فضاهای عمومی بر میزان تحقق حق به شهر نمونه موردی: کاشان، مطالعات محیط انسان ساخت، ۱(۲)، ۱۹۹-۲۲۱.
- حیدرزاده، ا. و حقی، م. (۱۴۰۰). تحلیلی بر سرزندگی خیابان‌های تجاری شهری، نمونه مطالعه بلوار نوبهار شهر کرمانشاه، دو فصلنامه جغرافیای اجتماعی شهری، ۸(۲)، ۲۶۵-۲۴۵.
- خاکساری، ع.، ناصری، ا. و صفارزاده، م. (۱۳۹۱). امکان سنجی اجرای طرح خیابان کامل در ایران برای دستیابی به توسعه پایدار محله محور (نمونه موردی: خیابان ایران زمین محله شهرک قدس منطقه ۲ شهرداری تهران)، دوازدهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک، تهران، ۲۰۰۶. <https://civilica.com/doc/200646>
- شمس الدینی، ع. و نصیبی، س. (۱۳۹۸). نقش و جایگاه چیدمان مبلمان شهری در شادابی و سرزندگی فضاهای شهری (مطالعه موردی: مناطق ۱۱ گانه شهرداری شیراز)، فصلنامه علمی و پژوهشی پژوهش و برنامه ریزی شهری، ۱۰(۳۷)، ۸۲-۹۶.
- صباح مقرب، ص. و مجری کرمانی، ب. (۱۳۹۷). طراحی محورهای شهری در راستای دستیابی به پیاده راههای گردش پذیر (نمونه موردی: بلوار ارم شهر همدان)، سومین کنفرانس بین‌المللی عمران، معماری و طراحی شهری، تبریز، ۲۰۱۶. <https://civilica.com/doc/806205>

- طهماسبی، ف.، نظم فر، ح.، قبری، ا. و رضایی نیا، ح. (۱۴۰۱). اجتماع‌پذیری و سرزنشدگی فضاهای عمومی شهری: شواهدی از دیدگاه متخصصین و کاربران در خیابان ولی‌عصر تهران، *دانش شهرسازی*، ۲۵(۲)، ۱۳۱-۱۴۸.
- doi: 10.22124/upk.2022.20074.1662
- عموزاده لیچایی، ا. و ابی‌زاده، س. (۱۴۰۱). واکاوی عوامل مؤثر بر ارتقاء سرزنشدگی فضاهای جمعی با تأکید بر نقش هنرهای شهری از دیدگاه شهروندان؛ مطالعه موردي: مجموعه پیاده‌راه فرهنگی شهرداری شهر رشت، *فصلنامه علمی - پژوهشی پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، ۱۳(۴۸)، ۱۲۱-۱۳۶.
- doi: 10.30495/jupm.2022.4330
- فیضی، س. و بصیری، م. (۱۳۹۹). بررسی اهمیت نورپردازی در ارتقاء سرزنشدگی شبانه فضاهای شهری، *نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی*، ۲۰(۵۸): ۳۴-۱۷.
- قربانی، ا. و صفری، ح. (۱۳۹۹). تاثیر مبلمان شهری بر سرزنشدگی شهروندان (نمونه موردی: بلوار بندرآذلی)، *معماری شهرسازی*، ۱۷(۳).
- طفیقی علیوجه، ا. (۱۳۹۴). ارتقای زندگی اجتماعی مردم در خیابان‌های اصلی شهر از طریق طراحی بر پایه افزایش سرزنشدگی و پویایی فضای موردی: خیابان دانشگاه مشهد، پایان نامه کارناسی ارشد رشته طراحی شهری دانشگاه بین‌المللی امام رضا (ع)، دانشکده هنر و معماری اسلامی (گروه طراحی شهری)، استادان راهنمای: قدیر صیامی و معصومه برقچی.
- معین فر، م. ص. و مهدوی، ا. (۱۳۹۳). بررسی تاثیر گردشگری بر پویایی اقتصاد شهری مطالعه موردي: سیستان. *همایش بین‌المللی علمی راهبردی توسعه گردشگری جمهوری اسلامی ایران چالش‌ها و چشم‌اندازها*.
- منتظری، م. (۱۳۹۵). خیابان‌های کامل، بررسی ارتقا کیفیت محیطی در خیابان امام رضا (علیه السلام) مشهد، پایان نامه دوره کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه بین‌المللی امام رضا (علیه السلام).
- میرزا حسین، ح.، رصافی، اع. و جمالی، ز. (۱۳۹۹). نقش دسترسی در تعامل بین خیابان کامل و توسعه با محوریت حمل و نقل همگانی، *نشریه مطالعات مدیریت ترافیک*، شماره ۵۸، ۱۴۸-۱۲۵.
- موحد، ع.، شمعای، ع. و اسدی کلمتی، ا. (۱۳۹۸). سنجش کیفیت فضاهای عمومی شهری با تأکید بر خیابان رودکی و آذربایجان در محله سلسلی شمالي منطقه ۱۰ تهران، *آمایش محیط*، ۱۲(۴۵): ۹۴-۷۱.
- ناصری، ا. (۱۳۹۶). امکان سنجی اجرای طرح «خیابان کامل» برای دستیابی به توسعه پایدار محله محور، *دیرخانه سورای عالی نظارت بر توسعه شهری تهران*، گزارش شماره ۴۲۴.
- وايت، و.ا. (۱۳۹۲). زندگی اجتماعی در فضاهای شهری کوچک، ترجمه حبیبی، م. و غیائی، ه. چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه هنر.

- Brown, B. B., Smith, K. R., Tharp, D., Werner, C. M., Tribby, C. P., Miller, H. J., & Jensen, W. (2016). A complete street intervention for walking to transit, nontransit walking, and bicycling: a quasi-experimental demonstration of increased use. *Journal of physical activity and health*, 13(11), 1210-1219.
- Calloway, D. M., & Faghri, A. (2020). Complete streets and implementation in small towns. *Current Urban Studies*, 8(3), 484-508.
- Gregg, K., & Hess, P. (2019). Complete streets at the municipal level: A review of American municipal Complete Street Policy. *International journal of sustainable transportation*, 13(6), 407-418.
- Jalaladdini, S. & Oktay, D. (2013). Interrogating Vitality of the Street in Two Cypriot Towns. *Asian Journal of Environment-Behaviour Studies*, Vol. 4, No. 11, 63-73.
- Keippel, A. E., Henderson, M. A., Golbeck, A. L., Gallup, T., Duin, D. K., Hayes, S., ... & Ciemins, E. L. (2017). Healthy by design: Using a gender focus to influence Complete Streets policy. *Women's Health Issues*, 27, S22-S28.
- National Complete Streets Coalition (2012-2015) 1707 (202) 207-3355, info@completestreets.org “The benefits of complete streets” Website www. completestreets.org

- Pan, H., Yang, C., Quan, L., & Liao, L. (2021). A new insight into understanding urban vitality: A case study in the Chengdu-Chongqing area twin-city economic circle, China. *Sustainability*, 13(18), 10068.
- Wu, W., Ma, Z., Guo, J., Niu, X., & Zhao, K. (2022). Evaluating the effects of built environment on street vitality at the City level: an empirical research based on spatial panel Durbin model. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(3), 1664.
- Xia, C., Yeh, A. G. O., & Zhang, A. (2020). Analyzing spatial relationships between urban land use intensity and urban vitality at street block level: A case study of five Chinese megacities. *Landscape and Urban Planning*, 193, 103669.
- Xu, X., Xu, X., Guan, P., Ren, Y., Wang, W., & Xu, N. (2018). The cause and evolution of urban street vitality under the time dimension: Nine cases of streets in Nanjing City, China. *Sustainability*, 10(8), 2797.

# **Feasibility and implementation of the complete street plan to achieve social-spatial liveliness**

**Zahra Kamari\***, Lecturer, Department of urban planning and design, Hamedan Branch, Islamic Azad University, Hamedan, Iran

**Seyedeh Zahra Akbarian**, Master of Urban Planning, Department of urban planning and design, Hamedan Branch, Islamic Azad University, Hamedan, Iran

**Mohammad Ali Khani Zadeh**, Master of Urban Planning, Apadana Institute of Higher Education, Shiraz, Iran

*Received: 2023/6/5      Accepted: 2023/8/20*

## **Extended abstract**

**Introduction:** Nowadays, most urban public spaces, including streets, have strongly been under the control of cars and lost their liveliness because of irregular increases in the use of motor vehicles. The street, a place for human interactions and activities, has changed into a place to pass and be taken up by cars. The people who used to talk and trade in the street, the children who considered the street to be a place to play, the young people who come into the street for amusement, and people who are the case in increasing liveliness, all of them have become pedestrians, who are only permitted to pass the pedestrian crossing. Therefore, according to the issues raised and available evidence, it is important to consider the needs of all citizens, including children and the young, by increasing their intellectual and psychological health and a feeling of relaxation due to a suitable space to be present. Meanwhile, the complete street is one of the appropriate strategies that can bring security, relaxation, and easy access for drivers, pedestrians, cycling, and public transport drivers simultaneously and revive the interactions and social liveliness of the past years. So this present research aims to investigate the affected factors in spatial-social liveliness by complete street principles.

**Methodology:** This present research has been conducted with a qualitative approach and the method of grounded theory. This theory is data-driven and avoids the only test of deductive hypotheses. In this regard the researcher tries to discover dominant processes of social context from the vision of subjects.

**Results:** The data from interviews with 79 and 39 citizens of Shirazi and Hamadan in order were coded in three stages: open (initial), central, and selective. Open codes include 25 concepts that relate to Shiraz and 35 concepts that relate to Hamadan and central codes include three major categories, which include dynamism, attractiveness, and people and activities (active and passive). Social-spatial justice was identified as the central core of the present research.

**Conclusion:** According to the results of the research, the core category (selective code) is "spatial-social justice". This category covers all the other categories. The citizens participating in this research have explained social-spatial justice as a major factor in increasing spatial-social liveliness. The grounded model of this explanation consists of a series of conditions that include causal conditions, contextual conditions, and mediating conditions, which lead to the emergence of activities and interactions. The consequences of these activities and interactions are social-spatial justice. The causal conditions of this model are favorable urban management, which plays an essential role in creating lively spaces in cities. On the other hand, responding to the needs of all people has a great impact on the presence and enjoyment of space. Correct behavioral activities are the mediating conditions that create interest in using space. All these conditions lead to a series of activities and interactions that create social-spatial justice.

**Keywords:** Urban space, Complete street, Liveliness, Shiraz, Hamedan

\* Corresponding Author's E-mail: Kamari.zahra@gmail.com