مطالعات محیطی هفت حصار شماره چهل‌وهشتم/ سال سیزدهم/ تابستان ۱۴۰۳
صفحات ۱۲۰-۱۰۵

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 اغلب فضاهای عمومی شـــهری ازجمله خیابان‌ها به دلیل افزایش بی‌رویه وســـایل نقلیه موتوری و وابســـتگی الگوی زندگی شـــهری به آن‌ها، به‌شدت تحت سلطه ماشین درآمده و سرزندگی خود را ازدست‌داده‌اند. خیابان که زمانی محل تعاملات و فعالیت‌های انسانی بـود، بـه 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 تفریح به خیابان می‌آمدند و موجب ارتقای سرزندگی می‌شـدند، همگـی ازآن‌پس به مخاطبان پیاده‌ای تبدیل شدند که جز از محل‌های ویژه خط‌کشی شده حق گذر از آن را ندارند. بنابراین با توجه به موارد مطرح‌شده و شواهد موجود توجه به نیازهای تمامی شهروندان ازجمله کودکان و جوانان از طریق افزایش سلامت فکری و روانی آن‌ها و احساس آرامـش از بابت فضایی مناسب با امنیت فیزیکی و اجتماعی برای حضور یافتن به‌منظور ارتقا سرزندگی و نشاط را در شهرهای کشورمان مهم بـه نظـر می‌رسد. در این میان طرح خیابان کامل یکی از راهبردهای مناسبی هست که می‌تواند امنیت، آسایش و دسترسی آسان برای اتومبیل سواران، عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و رانندگان وسایل حمل‌ونقل عمومی را به‌طور 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 بهره‌گیـری از روش نظریـه زمینـه‌ای، داده‌هـای حاصـل از مصـاحبه‌هـای انجام‌شده با ۷۲ نفر از شهروندان شیرازی و ۳۹ نفر از شهروندان همدانی، طی سه مرحله کدگذاری باز (اولیه)، محـوری و گزینشـی (انتخـابی) کدگذاری شد. کدهای باز شامل ۲۵ مفهوم مربوط به شیراز و ۳۵ مفهوم مربوط به همدان و کدهای محوری شامل سه مقوله عمده اسـت کـه مشتمل بر پویایی، جذابیت و مردم و فعالیت‌ها (فعال و غیرفعال) هست. عدالت فضایی- اجتماعی، به‌عنـوان کـد محـوری پـژوهش حاضـر، ز، ایران شناسایی گردید.

واژگان کلیدی

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

* مربی گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، واحد همدان، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران kamari.zahra@gmail.com
** کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، دانشکده هنر و معماری، واحد همدان، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران akbarian1988@gmail.com
*** کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، موسسه آموزش عالی آپادانا، شیراز، ایران ma1985kha@gmail.com

مقاله پژوهشی- مورد پژوهی
©: IAUH
ISSN: 2322-5602

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

مقدمه

فضای شهری فضای مشترکی است که مردم فعالیت‌های روزمره خود ازجمله فعالیت‌های سیاسی، اجتماعی، مذهبی، ورزشی، دادوستد و ... را در آن انجام می‌دهند ازاین‌رو شهر نیز همانند خانه می‌بایست ویژگی‌هایی 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 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 حداکثر کمی و کیفی خود رسیده، ذهن شهروندان را انباشته 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 به‌طورکلی 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 فوق‌العاده 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 ازجمله کلان‌شهرهایی همچون تهران، اصفهان، کرج شیراز و همدان و ... ملموس‌تر و رفع ایرادات آن ضروری‌تر می‌باشد، چراکه با افزایش شهرنشینی و جمعیت این کلان‌شهرها، حمل‌ونقل یکی از عوامل ایجاد هزینه‌های سنگین اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و مشکلات ایمنی، بهداشتی، زیست‌محیطی و اتلاف زمان می‌باشد و کیفیت خیابان، تأثیر چشم‌گیری در کیفیت حمل‌ونقل و حتی تغییر سبک زندگی می‌گذارد (ابراهیمی شهریور، ۱۴۰۱: ۱۲۴). به‌عبارت‌دیگر، نقش غیرقابل‌انکار خیابان‌های شهری به‌عنوان مکانی برای نمود زندگی اجتماعی و فرهنگ هر جامعه و نیز به‌عنوان مکانی که هر شهروند بر آن تأثیر گذاشته و از آن تأثیر می‌پذیرد، بیش از قبل آشکار می‌شود. این فضاها با توجه به نقش تأثیرگذاری که در شکل‌گیری زندگی اجتماعی ایفا می‌کنند، باید واجد سرزندگی و شادی باشند. سرزندگی عامل اصلی ارتقای زندگی اجتماعی است که شیوه زندگی شهروندان، وضعیت سلامت و میزان پایداری محیط ساخته‌شده را تحت تأثیر خود قرار می‌دهد. طراحی فضاهای شهری سرزنده، محیطی پویا، جذاب و ایمن را برای زندگی و کار شهروندان فراهم می‌آورد که زمینه‌ساز شکل‌گیری زندگی اجتماعی و پایداری محیطی در بالاترین سطح کیفیت هستند (لطیفی علویجه، ۱۳۹۴: ۱).

شهرهای شیراز و همدان به‌واسطه قدمت تاریخی و تمدنی خود همواره ادعای پایتختی تاریخی و تمدنی کشور رادارند و ظرفیت‌های بالقوه گردشگری و دیدنی بر این مهم صحه می‌گذارد. خیابان‌های ارم شهر شیراز و همدان به‌عنوان معابری مهم و بااستعداد جهت جذب هرچه بیشتر عابران پیاده (شهروندان و گردشگران) و دوچرخه‌سواران می‌توانند به‌عنوان فضاهایی جاذب و مفرح شهری در کنار نقش سواره ایفای نقش کنند و رضایت‌مندی بالاتری برای استفاده‌کنندگان ایجاد نمایند. در این میان استفاده از الگویی مناسب (خیابان کامل) جهت بازطراحی و بازآفرینی خیابان‌های مهم و بااستعداد شهری و ایجاد خیابان‌های سرزنده و پویا جهت رعایت حقوق همه افراد حاضر در فضا ضروری به نظر می‌رسد. اگرچه برای خیابان کامل» توصیف واحدی وجود ندارد، هر یک از توصیف‌ها منحصربه‌فرد بوده و پاسخگوی نیازهای زمینه‌ای خاص هر جامعه‌ای هستند (خاکساری و همکاران، ۱۳۹۳: ۲۷۴)؛ اما به‌طورکلی سیاست یک خیابان کامل شامل تمام نیازهای افراد صرفه نظر از نحوه سفرهای درون‌شهری آنان می‌باشد (Keippel &Henderson, 2017:S22). خیابان‌های ایمن و قابل‌دسترس 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 وسایل نقلیه موتوری را به چالش می‌کشد (Gregg &Hess, 2019:407). در این نوع خیابان‌ها همه شیوه‌های حمل‌ونقل شهری، بدون ارجحیت یکی از شیوه‌ها بر سایر آن‌ها مدنظر قرارگرفته شده است (Calloway &Faghri, 2020:485). لذا به‌منظور حمایت از حمل‌ونقل‌های فعال ازجمله عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و استفاده‌کنندگان از حمل‌ونقل عمومی ساخته می‌شود (Brown et al., 2016:1211).

ازاین‌رو هدف از پژوهش حاضر، بررسی و تبیین ایده‌ی خیابان کامل با تأکید بر سرزندگی فضایی به‌منظور رسیدن به شهری مناسب که برای تمام اقشار 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 رویکردها 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 ارتقادهنده سرزندگی خیابان‌های ارم همدان و شیراز کدام‌اند؟

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

مبانی نظری

مفهوم سرزندگی شهری که می‌توان آن را احساسی از لذت و اطمینان خاطر در انسان که متأثر از جنب‌وجوش و فعالیت است. معرفی کرد، توسط جین جیکبوز در کتاب «مرگ وزندگی شهرهای آمریکایی» پیشنهاد شد و غالباً به‌عنوان قدرت و انرژی پنهان درون یک شهر و همچنین به‌عنوان هدف طراحی شهری خوب، در نظر گرفته می‌شود (حیدرزاده و حقی، ۲۴۸:۱۴۰۱). لینچ 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،۲۵:۱۳۹۹). سرزندگی شهری عموماً به ظرفیت القای مشاغل شاداب و فعالیت‌های انسانی اشاره دارد (Xia et al., 2020: 3)، از سوی دیگر، سرزندگی در فضاهای شهری به‌عنوان یک کیفیت حیاتی مطرح است که با کاهش جرائم، ایجاد منافع تجاری ماندگارتر، افزایش بهره‌مندی غیرفعال از خیابان مانند تماشای مردم، تشویق به برهم‌کنش‌های اجتماعی و فراهم آوردن فرصت‌های تبادل فرهنگی همراه است (Jalaladdini & oktay, 2011: 667). اهمیت سرزندگی به‌منظور توسعه شهری امری اجتناب‌ناپذیر است (Pan et al., 2021:1). خیابان‌های شهری جزو آن دسته از فضاها 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 (طهماسبی و همکاران، ۱۳۳:۱۴۰۱).

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

دوره	سال	معیار	توصیف
حمل‌ونقل سنتی	۱۷۹۸	اتوبوس‌های اسبی	جابه‌جایی در ابتدای تغییر
	۱۸۳۲	تراموای اسبی	اولین استفاده از ریل در سیستم حمل‌ونقل
	۱۸۷۳	تراموای کابلی	حذف اسب از سیستم حمل‌ونقل همگانی
	۱۸۸۴	تراموای برقی	۱۸۹۰ – ۱۹۱۰ انقلاب تراموایی؛ استفاده از خطوط مستقیم؛ منسوخ شدن تراموا در دهه ۱۹۵۰ در ایالات‌متحده آمریکا و حذف ریل‌های آن؛ جایگزین شدن تراموا با اتوبوس
ظهور مدرنیسم	۱۹۱۳	تولید انبوه اتومبیل شخصی	-
	۱۹۱۶	ساخت راه‌ها؛ آغاز گسترش راه‌سازی در ایالات‌متحده 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 مسئولیت ساخت و تأمین مالی پروژه‌های راه‌سازی بر عهده دولت مرکزی و متخصصین قرار گرفت؛
	جنگ جهانی دوم	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؛
		پیامدهای دوران طلایی	از بین رفتن نقش اجتماعی خیابان‌ها به‌عنوان مهم‌ترین فضاهای شهری؛
	دلایل توقف دوران طلایی راه‌سازی	شکل‌گیری اولین دغدغه‌های زیست‌محیطی در دهه ۷۰؛ بیانیه جان اف کندی رئیس‌جمهور وقت آمریکا؛ شکل‌گیری سکونتگاه‌های غیررسمی؛ ظهور بحران نفت در دهه ۱۹۷۰؛	بزرگداشت اولین روز زمین در ایالات‌متحده آمریکا در سال ۱۹۷۰؛ تولید برابر و منطقی اتومبیل شخصی و وسایل حمل‌ونقل همگانی؛ گسترش راه‌ها منجر به شکافتن بافت شهرها و شکل‌گیری سکونتگاه‌های غیررسمی شد؛ محدود شدن استفاده از خودرو شخصی و تشویق به استفاده از حمل‌ونقل غیر موتوری؛
رویکردهای جدید	۱۹۷۰- ۱۹۹۰	اجلاس برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری ۱۹۸۲	مشارکت بخش خصوصی در تأمین مالی پروژه‌ها؛ توجه به زمینه موجود در فرآیند برنامه‌ریزی حمل‌ونقل؛ ساده‌سازی قوانین به‌منظور تسهیل اجرای آن‌ها؛

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

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

پرداختن به مفهوم سرزندگی و حیات خیابان، از اواخر دهه شصت میلادی به بعد در برنامه‌ریزی فیزیکی موردتوجه قرارگرفته است (امین‌زاده و داعی‌زاده، ۱۳۸۱: ۵۲). به‌منظور سرزنده نگاه‌داشتن‌ها خیابان، نیازمند تمرکز و توجه ویژه‌ای به موضوع کیفیت هستیم؛ چه هنگام خلق فضاهای شهری جدید و چه هنگام ارتقای کیفی فضاهای موجود (وایت، ۱۳۹۲: ۲). خیابان‌ها یکی از بخش‌های مهم در هر شهر هستند که دسترسی افراد به محل کار وزندگی را برای شهروندان فراهم می‌کنند (میرزا حسین و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۲۸). اهمیت طرح مفهوم «خیابان کامل» ازآنجا ناشی می‌شود که اکثر خیابان‌های موجود، خیابان‌هایی ناکامل هستند. خیابان‌های ناکامل خیابان‌هایی هستند که صرفاً با در نظر گرفتن نیازهای اتومبیل‌ها طراحی‌شده‌اند و بدون در نظر گرفتن نیازهای عابر پیاده و دوچرخه‌سوار و نیز با حمل‌ونقل عمومی غیر راحت، غیر جذاب و غالباً خطرناک، حق انتخاب شیوه‌های رفت‌وآمد را محدود می‌کنند. توجه به‌حق افراد از اقشار 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 آشنایان 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 حمل‌ونقل 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 وسایل 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 می‌باشند:

- ایجاد فضا برای تعاملات اجتماعی و فعالیت بدنی.
- فراهم کردن چارچوب منظمی برای جذب توسعه‌های اقتصادی.
- ایجاد یک هویت منحصربه‌فرد در چارچوب وضعیت بومی منطقه.
- فراهم کردن موقعیت امن و کارآمد برای جابجایی افراد از همه سنین و توانایی (منتظری، ۱۳۹۵:۳۳).

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]



تصویر ۱- اولویت‌بندی شیوه‌های سفر در یک خیابان کامل

محدوده مورد مطالعه

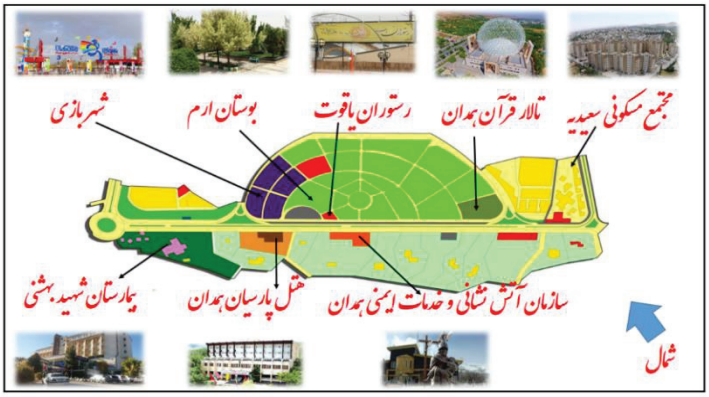
بلوار ارم شیراز یکی از بلوارهای شمالی شیراز است که قسمتی از منطقه یک شهرداری شیراز محسوب می‌شود. این بلوار از شرق به بلوار آزادی و از غرب به میدان ارم، بلوار جمهوری اسلامی و بلوار دانشجو دسترسی دارد. این بلوار در نزدیکی دانشگاه شیراز قرار دارد (شهرداری شیراز، ۱۴۰۰). دلیل نام‌گذاری آن قرارگیری در کنار یکی از زیباترین باغ‌های کشور به نام ارم می‌باشد. در این بلوار کاربری‌های و بناهای مهم شیراز ازجمله باغ تاریخی – طبیعی ارم، انواع آموزشگاه‌های زبان، درمانگاه برخی ادارات مهم دولتی ازجمله 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 واقع‌شده است. این بلوار که از شمال غرب به جنوب شرق کشیده ازیک‌طرف به مناطق مسکونی و از طرف دیگر به باغات و مناطق طبیعی تفریحی محدود می‌شود. این معبر قسمتی از رینگ سوم شهر است که بین دو مسیر ترافیکی مهم قرارگرفته است. از طرفی به خیابان شهید فهمیده امتداد خیابان اصلی شریعتی که قسمتی از راه باستانی شاهی به سمت گنج‌نامه است می‌رسد و از طرفی به خیابان سعیدیه که یکی از راه‌های اصلی ارتباط‌دهنده رینگ دوم و سوم است می‌رسد (صباغ مقرب و مجربی کرمانی، ۱۰:۱۳۹۷).

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

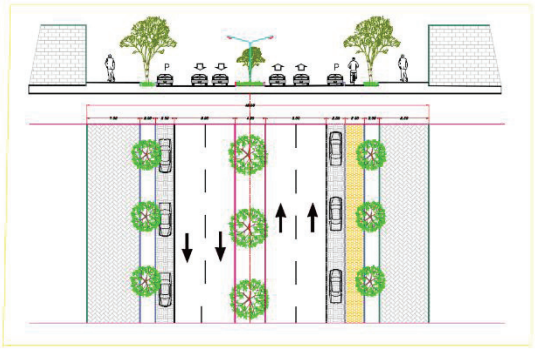


تصویر ۳- ریخت‌شناسی بلوار ارم همدان

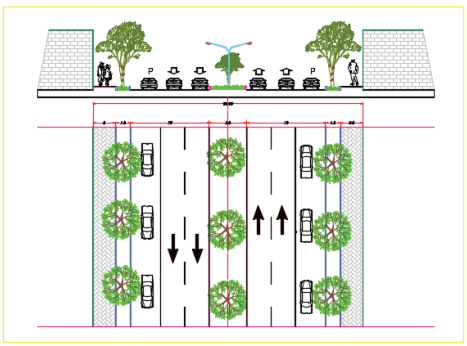
بلوار ارم شیراز به‌صورت کامل سنگ‌فرش شده و جهت این خیابان شرقی- غربی می‌باشد. طول این بلوار ۱۵۰۰ متر و پیاده‌رو جنوبی آن ۵ متر، پیاده‌رو شمالی ۳/۵ متر و هر خط سواره آن ۱۰ متر همچنین رفوژ میانی و سبز ۱/۵ متر می‌باشد و درمجموع عرض این بلوار حدود ۳۰ متر می‌باشد.

طبق طرح تفصیلی همدان (۱۳۸۴) و برداشت‌های میدانی طول بلوار ارم ۲۲۰۰ متر است و عرض معبر ۴۵ متر می‌باشد که ۱۳/۵ متر آن را پیاده‌روها (سمت شمال ۶/۵ متر و جنوب ۷ متر)، ۴ متر باغچه (در هر طرف ۲ متر) ۲/۵ متر فضای مخصوص دوچرخه (فقط سمت شمال معبر)، ۵ متر کندرو (در هر طرف ۲/۵ 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، کندرو و سواره) و سمت جنوب بلوار شامل ۳ باند عبوری (پیاده‌رو، کنده رو و سواره) می‌باشد؛ که غالباً از باند کندرو به‌عنوان پارکینگ حاشیه استفاده می‌شود.

خیابان ارم همدان



خیابان ارم شیراز



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

روش تحقیق

پژوهش پیش رو با رویکرد کیفی و به روش نظریه زمینه‌ای انجام‌شده 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 سوژه‌ها کشف کرده و تحقیق خود را به توضیح محض داده‌ها و واحدهای موردبررسی محدود نمی‌سازد (ایران‌مهر 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 استفاده‌شده 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 رنج سنی ۱-۱۸، ۹ نفر ۱۹-۳۰، ۳۸ نفر ۳۱-۵۰، ۵ نفر ۵۱-۶۵ و ۱ نفر ۶۵ به بالا بوده‌اند که متأسفانه ۶ نفر رنج سنی خود را اعلام نکرده‌اند. از ۳۹ مصاحبه‌شونده همدانی ۱۳ نفر بین رنج سنی ۱-۱۸، ۳ نفر ۱۹-۳۰ و ۱۸ نفر ۳۱-۵۰ بوده‌اند که متأسفانه ۲ نفر رنج سنی خود را اعلام نکرده‌اند.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

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 به‌دست‌آمده در جداول شماره ۲ و ۳ نمایش داده‌شده است.

جدول ۲ – کدبندی باز از داده‌های استخراج‌شده مربوط به شیراز

عبارت (محتوا)	کد اولیه (باز)
وجود مشاغل مختلف و تابلوهایی زشت و نامناسب به فضای خیابان ارم بسیار لطمه وارد کرده است احساس می‌کنم تعمدی در کار است که منطراین خیابان مخدوش شود. مطب‌های زیاد، ادارات، شرکت‌ها و...فقط مانده مکانیکی و تراشکاری و ...در این خیابان احداث شود.	– وجود مشاغل گوناگون
متأسفانه در حال حاضر میزان حضوری افرادی که استعمال دخانیات دارند در این خیابان بشدت افزایش‌یافته است. حضور حیوانات خانگی در این خیابان افزایش‌یافته 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 – افزایش حضور حیوانات خانگی در فضای خیابان – حضور دوچرخه‌سواران و موتورسواران در پیاده‌رو
یکی از بلوارهای زیبا و سرسبز با چشم‌انداز و وضعت جغرافیایی مطلوب در شهر شیراز می‌باشد اما باوجود زیبایی به نظر می‌رسد مشکلاتی ازجمله عدم پارکینگ، عدم مغازه‌های متنوع، نبودن مراکز درمانی، تفریحی و ورزشی و نهایتاً بار ترافیکی سنگین در این بلوار به علت اینکه بیشتر مسافرین و مهمانان برای ورود و خروج از شهر از این بلوار استفاده می‌کنند.	– سرسبز با چشم‌انداز و وضعیت جغرافیایی مطلوب – تنوع کم کاربری‌ها
زیباست، مقداری شیب خیابان برای پیاده‌روی زیاد است، مقداری امنیت اجتماعی پایین است و سامان دهنده مشاغل نیست دست‌فروشی می‌کنند.	– شیب زیاد خیابان جهت پیاده‌روی – پایین بودن امنیت اجتماعی – دست‌فروشی در خیابان
علی‌رغم زیبایی این بلوار و حضور گردشگران داخلی و خارجی به دلیل وجود باغ ارم، متأسفانه حضور دست‌فروشان باعث ایجاد نازیبایی، بی‌نظمی و بعضاً عدم امنیت به دلیل ایجاد درگیری گردیده است. به نظر می‌رسد اگر این موضوع رسیدگی و مشاغل ساماندهی گردند بخشی از مشکلات ایجادشده مرتفع گردد. یکی دیگر از مشکلات موجود وجود شرکت‌ها، مراکز زیبایی، آموزشی و ... می‌باشد که با توجه به موقعیت گردشگری این خیابان، به نظر بنده عدم تناسب به وجود آمده است.	– حضور گردشگران داخلی و خارجی به دلیل باغ ارم – عدم تناسب کاربری‌های موجود با موقعیت گردشگری خیابان
ازلحاظ محیط متأسفانه اکثر منازل نبش خیابان در اختیار ادارات قرارگرفته است که این امر به‌خودی‌خود باعث ایجاد ترافیک می‌گردد و باعث تردد بیش‌ازحد و از بین رفتن آثار تاریخی و گردشگری می‌گردد. ازلحاظ فضاسازی نیاز به نورپردازی مناسب‌تر می‌باشد و ایجاد محیطی بهتر جهت استفاده بهتر از محیط زیبای بلوار.	– ترافیک بالا – نورپردازی نامناسب
بلوار ارم بسیار رؤیایی و با توجه به نورپردازی جدید و سنگ‌فرش انجام‌شده 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.	– رؤیایی – الهام گرفته از خیابان‌های خارجی – 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 باغ 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.	– نوستالژیک – گذری فرهنگی- تاریخی

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

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

جدول ۳ – کدبندی باز از داده‌های استخراج‌شده مربوط به همدان

عبارت (محتوا)	کد اولیه (باز)
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 تفکیک‌شده نیست. در کل از بن طراحی گرفته تا استفاده‌ها اشتباه است.	– فضایی با تعدد سلیقه و سن – فضایی با استفاده‌های گوناگون – عدم تفکیک‌پذیری فعالیت‌ها
به‌طورکلی طراحی فضا در هر مکانی، نیاز به توجه به‌تمامی ابعاد دخیل در موضوع معماری داره. چون بنده معماری کارکردم، اظهارنظر می‌کنم؛ اگر فقط از جنبه تفریح و سرگرمی بهش نگاه کنید، کامل نیست. اگر فقط به جنبه زیبایی‌شناختی توجه بشه، کامل نیست. اگر فقط جنبه کاربری اقتصادی یا هر فاکتوری به‌تنهایی لحاظ بشه، نمی تونه پاسخگویی همه نیازها باشد.	– کامل نبودن از جنبه تفریح و سرگرمی – کامل نبودن از جنبه زیبایی‌شناختی – عدم پاسخگویی به‌تمامی نیازها
بلوار ارم محل مناسبی برای ورزش و تفریح است ولی فضای مناسبی برای ورزش بانوان نداره بااین‌وجود خیلی فضای خوبی برای گذراندن اوقات فراغت می‌باشد.	– مناسب برای ورزش و تفریح – عدم وجود فضایی مناسب برای ورزش بانوان – مناسب برای گذراندن اوقات فراغت
مسیر سواره و پیاده خوب طراحی شد ولی ازنظر فضای تفریحی در قسمت پیاده انتظار بیشتری می‌رفت چون جز چند تا نیمکت برای نشستن طراحی خاص و ویژه‌ای ندارد.	– طراحی خوب مسیر سواره و پیاده – طراحی ضعیف فضای تفریحی در قسمت پیاده
ازنظر عمرانی و محیط طبیعی بسیار عالی و مفرح اما ازنظر اجتماعی بسیار محیط نامناسبی دارد و بیشتر اوقات در اونجا شاهد فساد اخلاقی هستیم.	– عالی ازلحاظ عمرانی – محیط طبیعی مفرح – نامناسب ازنظر اجتماعی
خیابانی که خیلی خوب است و خیلی جا دارد بهتر بشود برای سرگرمی همدانی‌ها چون تنها جای ما برای خوش‌گذرانی همین خیابان است.	– تنها فضا برای سرگرمی و خوش‌گذرانی
فضایی برای تفریح شهروندان همدانی اما متأسفانه به علت خصوصی بودن اکثر فضاهای اطراف بلوار امکان بهره‌برداری صد در صد به‌عنوان جای تفریحی وجود ندارد و هم‌چنین اکثر فضای اطراف با دیوارهای صلب و بدون نظارت پرشده که در کاهش ایمنی تأثیر به سزایی دارد و کاربری‌های اطراف نیز کاربری‌های مرتبط با استفاده تفریحی نیست که خود در کاهش سرزندگی (علی‌الخصوص در روزهای غیر از تعطیل) تأثیر گذر است. از سوی دیگر علیرغم تمهیدات انجام‌گرفته هنوز سرعت اتومبیل در این فضای تفریحی بالاست بنابراین افراد آرامش لازم را که برای فضای تفریحی نیاز است را نخواهند داشت.	– ایمنی ناکافی در برخی قسمت‌های پیاده‌رو – کاربری‌های نامرتبط با استفاده تفریحی – سرعت‌بالای اتومبیل‌ها و سلب آرامش برای تفریح

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

عبارت (محتوا)	کد اولیه (باز)
بلوار ارم، یک بلوار تفریحی توریستی شهر همدان که بسیاری از مکان‌های تفریحی مثل پارک ارم، شهربازی قرار دارد و محل بسیاری از خاطرات جمعی شهروندان همدانی است.	– محل خاطرات جمعی شهروندان
مهندسی و نظافت بیشتر و بالاتری نسبت به خیابان‌های دیگر دارد اما امنیت مناسبی برای قشر جوان به‌خصوص زنان ندارد.	– مهندسی و نظافت بیشتر نسبت به سایر معابر – ناامن برای جوانان و بانوان
جایی برای دیدار هر دوست و فضای سرسبز و به نظر بنده زیبا. به نظر من تنها جایی هست داخل همدان که هر وقت به اینجا بری احساس زندگی می‌کنی. منظره زیبایی دارد.	– فضایی سرسبز و زیبا – حس زندگی بالا – فضایی با منظره زیبا
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.	– محلی برای بازی کودکان
مکانی دیدنی سرسبز که امکان تفریح با خانواده و دوستان را فراهم می‌کند. برای پیاده‌روی صبحگاهی عالی است اما مزاحمت برخی از جوان‌های جاهل موجب ناامنی فضا در غروب و شب می‌شود و نگرانی خانواده‌ها از این بابت ایجاد فضایی آشفته در محیط خانه می‌شود.	– محل تفریح با خانواده و دوستان – مناسب برای پیاده‌روی صبحگاهی – ناامنی اجتماعی در غروب و شب
ترافیک در روزهای جمعه واقعاً کسل‌کننده است.	– ترافیک سنگین جمعه‌ها
مکان زیبا سرسبز 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. لطفاً خط اتوبوس هم در آنجا راه‌اندازی کنید.	– نامناسب برای خانواده‌ها – وجود ناهنجاری‌های فرهنگی و اجتماعی – نداشتن خط اتوبوس
بلوار ارم یکی از پرترددترین جاهای همدان است که متأسفانه جایی که برای پیاده‌روی مردم در نظر گرفته‌شده بیشتر محل جولان موتورسواران و دوچرخه‌هاست.	– یکی از پرترددترین فضاهای همدان – محل جولان موتورسواران و دوچرخه‌سواران در پیاده‌رو
بلوار ارم مکان شلوغ بدون امنیت یک آدم تابع دین نمی‌تواند راحت در آنجا قدم برند.	– مکانی شلوغ

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: ازنظر 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 مقصد 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 بسزایی داشته‌اند.

ب) جذابیت و عدم جذابیت: فضای عمومی ازجمله 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 قلیچی، ۱۴۰۱: ۲۰۱). عوامل گوناگونی در خلق یک فضای عمومی ایده آل تأثیرگذارند ازجمله جذابیت که در سخنان مصاحبه‌شوندگان هر دو شهر مشهود بوده است.

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

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

این سه مقوله از عمده‌ترین عوامل اثرگذاری بود که از داده‌های کیفی استخراج‌شده از این پژوهش تبیین شد. برای تسریع در فهم بهتر مرحلـه کدگذاری، کدهای استخراج‌شده در این پژوهش در جداول شماره ۴ و ۵ نمایش داده‌شده است.

جدول ۴- کدهای باز، محوری و گزینشی استخراج‌شده از داده‌های کیفی مربوط به شیراز

ردیف	کدهای باز	کدهای محوری	کد گزینشی (انتخابی)
۱	وجود مشاغل گوناگون	پویایی	عدالت فضایی – اجتماعی
۲	حضور گردشگران داخلی و خارجی به دلیل باغ ارم		
۳	سرسبز با چشم‌انداز و وضعیت جغرافیایی مطلوب	جذابیت و عدم جذابیت	
۴	نورپردازی نامناسب		
۵	رؤیایی		
۶	الهام گرفته از خیابان‌های خارجی		
۷	عدم وجود آرامش نسبی به علت ازدحام ماشین‌ها اطراف باغ ارم		
۸	نوستالژیک		
۹	گذری فرهنگی – تاریخی		
۱۰	کف سازی مناسب‌تر سبت به حافظیه		
۱۱	خلوت و ترسناک در اواخر شب		
۱۲	کمبود سطل زباله		
۱۳	کمبود و کیفیت پایین نیمکت ها		
۱۴	پایین بودن امنیت اجتماعی		
۱۵	استعال دخانیات در فضای خیابان	مردم و فعالیت ها (فعال و غیرفعال)	
۱۶	افزایش حضور حیوانات خانگی در فضای خیابان		
۱۷	حضور دوچرخه سواران و موتورسواران در پیاده رو		
۱۸	شیب زیاد خیابان جهت پیاده روی		
۱۹	دستفروشی در خیابان		
۲۰	عدم تناسب کاربری های موجود با موقعیت گردشگری خیابان		
۲۱	ترافیک بالا		
۲۲	عدم وجود فضاهای جمعی		
۲۳	عدم وجود فضاهایی جهت استراحت		
۲۴	عدم وجود مسیر دوچرخه سواری		
۲۵	عدم دسترسی به حمل و نقل عمومی		

جدول ۵- کدهای باز، محوری و گزینشی استخراج شده از داده های کیفی مربوط به همدان

ردیف	کدهای باز	کدهای محوری	کد گزینشی (انتخابی)
۱	یکی از پرتردترین فضاهای همدان	پویایی	عدالت فضایی – اجتماعی
۲	مکانی شلوغ		
۳	کامل نبودن از جنبه تفریح و سرگرمی	جذابیت و عدم جذابیت	
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		

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

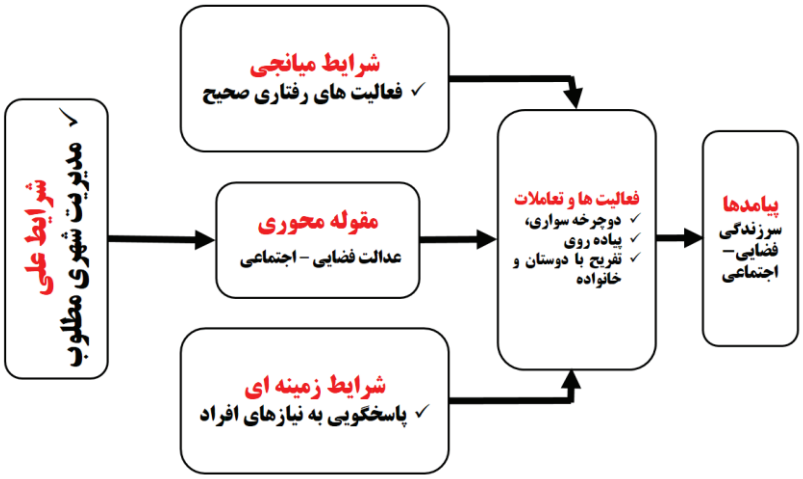
ردیف	کدهای باز	کدهای محوری	کد گزینشی (انتخابی)
۹	ایمنی ناکافی در برخی قسمت های پیاده رو	و عدم جذابیت جذابیت	عدالت فضایی – اجتماعی
۱۰	مهندسی و نظافت بیشتر نسبت به سایر معابر		
۱۱	فضایی سرسبز و زیبا		
۱۲	حس زندگی بالا		
۱۳	نامناسب از نظر اجتماعی		
۱۴	ناامنی اجتماعی نسبت غروب و شب		
۱۵	ناامن برای جوانان و بانوان		
۱۶	نامناسب برای خانواده‌ها		
۱۷	وجود ناهنجاری‌های فرهنگی و اجتماعی		
۱۸	فضایی با تعدد سلیقه و سن	مردم و فعالیت‌ها (فعال و غیرفعال)	
۱۹	فضایی با استفاده‌های گوناگون		
۲۰	عدم تفکیک‌پذیری 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	تنها فضا برای سرگرمی و خوش‌گذرانی		
۲۷	کاربری‌های نامرتبط با استفاده تفریحی		
۲۸	سرعت‌بالای اتومبیل‌ها و سلب آرامش برای تفریح		
۲۹	محل خاطرات جمعی شهروندان		
۳۰	محلی برای بازی کودکان		
۳۱	محل تفریح با خانواده و دوستان		
۳۲	مناسب برای پیاده‌روی صبحگاهی		
۳۳	ترافیک سنگین جمعه‌ها		
۳۴	نداشتن خط اتوبوس		
۳۵	محل جولان موتورسواران و دوچرخه‌سواران در پیاده‌رو		

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 به‌منظور افزایش سرزندگی 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 به‌عنوان عامل عمده در افزایش سرزندگی فضایی- اجتماعی تبیین می‌کنند. مدل زمینه‌ای این تبیین در تصویر شماره ۵ ارائه‌شده است.

همان‌طور که در شکل هم نمایش داده‌شده، مدل زمینه‌ای این پژوهش از یک سری شرایط که شامل شرایط علّی، شرایط زمینه‌ای و شرایط میانجی می‌باشد، تشکیل‌شده 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 سرزنده در شهرها دارد. از طرف دیگر پاسخگویی به نیازهای تمامی افراد تأثیر بسیار زیادی بر حضور و لذت بردن افراد از فضا دارد. فعالیت‌های رفتاری صحیح نیز ازجمله شرایط میانجی است که موجب ایجاد علاقه در استفاده از فضا می‌گردد.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]



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. به‌طور مثال مؤلفه "فعالیت‌ها و تعاملات" در این تحقیق با مؤلفه "نشاط‌بخشی" از پژوهش حیدر زاده و حقی (۱۴۰۰) مطابقت دارد. در تطابق با پژوهش شمس الدینی و نصیبی (۱۳۹۸) انتخاب درست عناصر مبلمان شهری متناسب 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 اشاره‌شده است. همان‌طور که اشاره گردید بررسی پیشینه تحقیق مؤید این نکته است که با طراحی خیابان‌های شهری با رویکرد خیابان کامل به‌منظور 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 موردتوجه افراد برجسته‌ای در حوزه شهرسازی همچون جین جیکبوز و کوین لینچ بوده است.

نکته قابل‌توجه این است که شاید بتوان ادعا کرد که در هیچ‌یک از مطالعات مربوطه اشاره مستقیم به تأثیر اصول طراحی خیابان کامل به‌عنوان بستری مناسب جهت ارتقا سرزندگی و نشاط در شهرها نشده است درحالی‌که طبق تحقیقات دکتر جهانشاه پاکزاد در کتاب مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری (۱۳۸۸) اثر فعالیت‌های موجود در یک فضا بر کیفیت فضا و حالت‌های مختلفی که به خود می‌گیرد ازجمله جذب یا دفع بی‌تأثیر نخواهد بود.

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

درنهایت با توجه به تجزیه‌وتحلیل کدهای استخراج‌شده، خیابان ارم همدان قرابت بیشتری نسبت به ارم شیراز به طرح خیابان کامل دارد. ازاین‌رو به‌صورت پیشنهادها و سیاست‌های بهینه نسبت به اصلاح بخش‌های مغایر با اصول خیابان کامل در هر دو خیابان اقدام شده است.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

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 تعبیه آلاچیق در برخی نقاط طول مسیر (هر دو بلوار)؛
  - ایجاد فضاهای مکث و استراحت به‌صورت مسقف (هر دو بلوار)؛
  - ایجاد پوشش مناسب بر جوی و جدول کناری خیابان (شیراز)؛

- افزایش انتخاب‌های مختلف برای نشستن.
  - تعبیه و جانمایی چند مدل صندلی در طول مسیر؛
  - ایجاد مکان‌هایی جهت شارژ موبایل و ایستادن؛

- افزایش میزان دسترسی به گزینه‌های مختلف حمل‌ونقل 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 ...به‌منظور 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 استفاده‌کنندگان در خیابان با استفاده از ایجاد جداره‌های فعال در فضا.
  - جانمایی اغذیه‌فروشی در فلکه قائم و سعیدیه (همدان)؛
  - جانمایی کیوسک در اواسط 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)؛
  - تعبیه تابلوهای هشداردهنده در طول مسیر (هر دو بلوار)؛

- افزایش فعالیت‌ها به‌منظور حضور مردم در طول روز و شب.
  - ایجاد فعالیت‌هایی همچون کافه‌ها، رستوران‌ها و فست فودی ها در طول مسیر (خصوصاً همدان)؛
  - ایجاد بستری مناسب جهت مشارکت مستمر استفاده‌کنندگان خصوصاً دانشجویان و اساتید دانشگاهی (همجواری دانشگاه شیراز و باغ ارم با خیابان ارم) (شیراز)؛
  - ایجاد بستر لازم جهت حضور صنایع‌دستی و فعالیت‌های هنری (هر دو بلوار)؛
  - تعبیه و جانمایی ایستگاه‌های اطلاع‌رسانی آگاهی‌دهنده گردشگری شهری در طول مسیر (هر دو بلوار)؛
  - اجازه حضور دست‌فروش‌ها در ساعات 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 منتهی به محور (خصوصاً شیراز)؛

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

- افزایش انتخاب فعالیت‌های گوناگون و متنوع ازجمله پیاده‌روی، غذا خوردن و ...؛
- در نظر گرفتن نیازهای تمامی گروه‌های سنی و جنسی و با توانمندی‌های مختلف؛

- به‌کارگیری اصول خیابان کامل جهت استفاده همه کاربران خیابان.
  - تفکیک فیزیکی مناسب خیابان طبق اصول (هر دو بلوار)؛
  - اعمال هرگونه تغییرات کالبدی، ساختاری، ماهوی و... متناسب باروحیه 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 نگه‌داشتن خیابان و ایجاد تغییرات بصری مستمر (هر دو بلوار)؛
  - ایجاد ارتباط خیابان ازنظر 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 پیشرفت های اخیر در مهندسی، نوآوری و تکنولوژی،https://civilica.com/doc/1465542
- اشرفی، ی.، پوراحمد، ا.، رهنمایی، م.ت. و رفیعیان، م. (۱۳۹۳). مفهوم‌سازی و گونه‌شناسی فضای عمومی شهری معاصر، *پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری*، ۲(۴)، ۴۳۵-۴۶۴.
- امین زاده، ب. و داعی زاده، ف. (۱۳۸۱). ملاحظات محیطی در طراحی و بهسازی خیابان های 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 خیابان های 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 بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک، تهران،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)، ۹۶-۸۳.
- صباغ مقرب، ص. و مجربی کرمانی، ب. (۱۳۹۷). طراحی محورهای شهری در راستای دستیابی به پیاده راههای گردش پذیر (نمونه موردی: بلوار ارم شهر همدان)، سومین کنفرانس بین المللی عمران، معماری و طراحی شهری، تبریز، https://civilica.com/doc/806205

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

- طهماسبی، ف.، نظم فر، ح.، قنبری، ا. و رضایی نیا، ح. (۱۴۰۱). اجتماع‌پذیری و سرزندگی فضاهای عمومی شهری: شواهدی از دیدگاه متخصصین و کاربران در خیابان ولیعصر تهران، *دانش شهرسازی*، ۶(۲)، ۱۳۱-۱۴۸. doi: 10.22124/upk.2022.20074.1662
- عموزاده لیچایی، ا. و ابی زاده، س. (۱۴۰۱). واکاوی عوامل مؤثر بر ارتقاء سرزندگی فضاهای جمعی با تأکید بر نقش هنرهای شهری از دیدگاه شهروندان؛ مطالعه موردی: مجموعه پیاده‌راه فرهنگی شهرداری شهر رشت، *فصلنامه علمی - پژوهشی پژوهش و برنامه ریزی شهری*، ۱۳(۴۸)، ۱۲۱-۱۳۶. doi: 10.30495/jupm.2022.4330
- فیضی، س. و بصیری، م. (۱۳۹۹). بررسی اهمیت نورپردازی در ارتقاء سرزندگی شبانه فضاهای شهری، *نشریه تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی*، ۲۰ (۵۸): ۳۴-۱۷.
- قربانی، ی. و صفری، ح. (۱۳۹۹). تاثیر مبلمان شهری بر سرزندگی شهروندان (نمونه موردی: بلوار بندرانزلی)، *معماری شناسی*، ۳(۱۷).
- لطیفی علویجه، ا. (۱۳۹۴). ارتقای زندگی اجتماعی مردم در خیابان های اصلی شهر از طریق طراحی بر پایه افزایش سرزندگی و پویایی فضا؛ نمونه موردی: خیابان دانشگاه مشهد، پایان نامه کارناسی ارشد رشته طراحی شهری دانشگاه بین المللی امام رضا (ع)، دانشکده هنر و معماری اسلامی (گروه طراحی شهری)، استادان راهنما: قدیر صیامی و معصومه برقچی.
- معین فر، م. ص. و مهدوی، ا. (۱۳۹۳). بررسی تاثیر گردشگری بر پویایی اقتصاد شهری مطالعه موردی: سیستان. همایش بین المللی علمی راهبردی توسعه گردشگری جمهوری اسلامی ایران چالش ها و چشم اندازها.
- منتظری، م. (۱۳۹۵). خیابان های کامل، بررسی ارتقا کیفیت محیطی در خیابان امام رضا (علیه السلام) مشهد، پایان نامه دوره کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، دانشگاه بین المللی امام رضا (علیه السلام).
- میرزا حسین، ح.، رصافی، ا.ع. 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.، شماعی، ع. و اسدی کلمتی، ا. (۱۳۹۸). سنجش کیفیت فضاهای عمومی شهری با تأکید بر خیابان رودکی و آذربایجان در محله سلسبیل شمالی 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، دبیرخانه شورای عالی نظارت بر توسعه شهری تهران، گزارش شماره ۴۲۴.
- وایت، 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

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

- 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.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]

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.
Methodolgy: 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

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-19]