



**The Impact of Contemporary Urban Development on the Social Characteristics of the Street Landscape  
(Case Study: Imam Street; Sabzeh-Meydan Area, Zanjan)**

Ali Rahmanpour Zanjani<sup>1</sup> | Saba Jafari<sup>2</sup> |

1. Assistant Professor, Department of Architecture, Technical and Engineering Faculty, Zanjan University, Iran.. [rahmanpour@znu.ac.ir](mailto:rahmanpour@znu.ac.ir)

2. PhD Candidate in Landscape Architecture, Department of Landscape Architecture, School of Architecture, College of Fine Arts, University of Tehran, Iran. [sabajafari@ut.ac.ir](mailto:sabajafari@ut.ac.ir)

**Article Info:**

**Article type:**  
**Research Article**

**history:**

**Received:**

2025/10/19

**Published:**

2025/12/21

**Keywords:**

Street, Collective Space,  
Streetscape, Urban  
Development

**Abstract:** Urban collective spaces, as focal points of social interaction and urban identity, play a fundamental role in sustaining urban life. Streets, as some of the most dynamic urban collective spaces, have undergone significant transformation in the modern era, shifting from environments for social interaction to infrastructures primarily dedicated to vehicular movement. This study aims to investigate the transformation of the streetscape of Imam Street within the Sabzeh-Meydan area of Zanjan and to explain how the street has been redefined as a collective space within the context of contemporary urban development programs (2018–2025).

The research adopts a descriptive–analytical method with a qualitative approach and a case study strategy. Data were collected through document analysis, field observations, and in-depth interviews. In this study, the transformation of the street landscape is analyzed across three temporal periods: before 2018 (vehicle-oriented street), 2018–2025 (pedestrianization phase), and 2025 onward (shared space model), with a focus on physical, functional, and social dimensions.

The findings indicate that during the first period, the dominance of a vehicle-oriented functional approach marginalized social interactions, weakened the human scale, and reduced social vitality within the central space of the street. In the second period, although the complete pedestrianization of the street enhanced presence, walkability, and social interaction, disruptions in the urban access network and increased traffic pressure on surrounding streets generated economic and social dissatisfaction among local residents and shopkeepers. Finally, in the third period, the adoption of the “shared space” model established a balance between controlled vehicular movement and pedestrian presence, simultaneously strengthening social vitality and functional continuity. Overall, the results suggest that the success of contemporary development strategies in historic streets depends neither on the complete elimination of vehicles nor on their absolute dominance, but rather on moving beyond one-dimensional approaches toward adaptive and hybrid models based on conflict management and spatial flexibility. In such a model, the streetscape is reproduced through the interaction between people, space, and the urban network.

**Cite this article:** Rahmanpour Zanjani, A.; Jafari, J. (2025). The Impact of Contemporary Urban Development on the Social Characteristics of the Street Landscape (Case Study: Imam Street; Sabzeh-Meydan Area, Zanjan), *Architectural & Environmental Research* 3(4), 185-211. <https://doi.org/10.30470/jaer.2026.2088921.1216>

© The Author(s).

**Homepage:** [jaer.znu.ac.ir](http://jaer.znu.ac.ir)

**Publisher:** University of Zanjan





## تأثیر توسعه شهری معاصر بر ویژگی‌های اجتماعی منظر خیابان (مورد مطالعه: خیابان امام زنجان در محدوده سبزه میدان)

علی رحمان پور زنجانی | صبا جعفری

۱. استادیار گروه معماری دانشکده فنی و مهندسی دانشگاه زنجان، ایران. رایانامه: [rahmanpour@znu.ac.ir](mailto:rahmanpour@znu.ac.ir)

۲. پژوهشگر دکتری معماری منظر، دانشکده معماری، دانشکدگان هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ایران. رایانامه: [sabajafari@ut.ac.ir](mailto:sabajafari@ut.ac.ir)

### اطلاعات مقاله:

نوع مقاله: پژوهشی

تاریخ‌ها:

دریافت: ۱۴۰۴/۰۷/۲۷

انتشار: ۱۴۰۴/۰۹/۳۰

### واژگان کلیدی:

خیابان، فضای جمعی، منظر خیابان، توسعه شهری.

**چکیده:** فضاهای جمعی شهری به‌عنوان کانون تعاملات اجتماعی و هویت شهری، نقش اساسی در پایداری حیات شهری ایفا می‌کنند. خیابان، به‌عنوان یکی از پویاترین فضاهای جمعی شهری، در دوران مدرن دچار تحول گشته و از بستری برای تعامل اجتماعی به زیرساختی برای حرکت وسایل نقلیه تقلیل یافته است. این پژوهش با هدف واکاوی تحول منظر خیابان امام در محدوده سبزه میدان شهر زنجان، به تبیین چگونگی بازتعریف خیابان به‌عنوان یک فضای جمعی در بستر برنامه‌های توسعه معاصر (۱۴۰۴-۱۳۹۷) می‌پردازد. پژوهش حاضر از نوع توصیفی - تحلیلی، با رویکرد کیفی و راهبرد مطالعه موردی انجام شده است و داده‌ها از طریق مطالعه اسناد، مشاهدات میدانی و مصاحبه‌های عمیق گردآوری شده‌اند. همچنین تحول منظر خیابان در سه دوره زمانی (پیش از ۱۳۹۷: خیابان سواره محور؛ ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۴: پیاده‌راه؛ و ۱۴۰۴ به بعد: الگوی فضای مشترک) با تمرکز بر مؤلفه‌های کالبدی، عملکردی و اجتماعی مورد تحلیل قرار گرفته است. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که در دوره نخست، غلبه رویکرد عملکرد محور، تعاملات اجتماعی را به حاشیه رانده و موجب تضعیف مقیاس انسانی و کاهش حیات اجتماعی در فضای میانی خیابان شده است. در دوره دوم و با تبدیل خیابان به پیاده‌راه کامل، علی‌رغم ارتقای شاخص‌های حضورپذیری و تعاملات اجتماعی، گسست در شبکه دسترسی و فشار ترافیکی بر معابر پیرامونی، موجب بروز نارضایتی‌های اقتصادی و اجتماعی کسبه و ساکنین این محدوده گردید. در نهایت، در دوره سوم با اتخاذ الگوی «فضای مشترک»، توازن میان حرکت کنترل‌شده سواره و حضور پیاده برقرار شد که به تقویت هم‌زمان پویایی اجتماعی و پیوستگی عملکردی انجامید. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که موفقیت برنامه‌های توسعه معاصر در خیابان‌های تاریخی، نه با حذف یا سلطه مطلق کامل سواره، بلکه مستلزم عبور از رویکردهای تک‌بعدی به سمت الگوهای ترکیبی و تطبیقی مبتنی بر مدیریت تعارض و انعطاف‌پذیری فضایی است؛ الگویی که در آن منظر خیابان به‌عنوان برآیند تعامل انسان، فضا و شبکه شهری باز تولید می‌شود.

استناد: رحمان پور زنجانی، علی جعفری، صبا (۱۴۰۴). تأثیر توسعه شهری معاصر بر ویژگی‌های اجتماعی منظر خیابان (مورد مطالعه: خیابان امام زنجان در محدوده سبزه میدان). ۲۱۱-۱۸۵.

<https://doi.org/10.30470/jaer.2026.2088921.1216>

ناشر: دانشگاه زنجان.

© نویسندگان .

Homepage: [jaer.znu.ac.ir](http://jaer.znu.ac.ir)

DOI: <https://doi.org/10.30470/jaer.2026.2088921.1216>



## مقدمه

و در روند خوانش منظرین از شهر، خیابان صرفاً به‌عنوان مسیر حرکت و زیرساخت حمل‌ونقل تعریف نمی‌شود، بلکه به‌عنوان محصول تعامل میان فضا و اجتماع و در ارتباط مستقیم با کیفیت زندگی شهری مورد توجه قرار می‌گیرد و بستری برای شکل‌گیری تعاملات اجتماعی، فعالیت‌های روزمره و تجربه حضور شهروندان را فراهم می‌آورد.

با ورود به دوره مدرن و توسعه مبتنی بر «ماشین»، مفهوم خیابان به تدریج دچار تغییر شد و عمدتاً به‌عنوان زیرساختی برای تسهیل حرکت سریع وسایل نقلیه تعریف گردید و مؤلفه‌های مرتبط با توقف، حضور و تعامل اجتماعی به حاشیه رانده شدند و موجب شکل‌گیری گسست میان خیابان و زندگی اجتماعی شهر گردید (معینی، ۱۳۸۵؛ شوای، ۱۳۹۱؛ بحرینی، ۱۳۸۵). در سال‌های اخیر، خیابان‌های تاریخی در شهرها در معرض مداخلات توسعه‌ای معاصر قرار گرفته‌اند که با اهدافی چون سامان‌دهی کالبدی، ارتقای پیاده‌مداری و تقویت نقش اجتماعی فضا اجرا می‌شوند اما این مداخلات غالباً به شاخص‌های فیزیکی و عملکردی محدود مانده و ابعاد منظرین خیابان، به‌ویژه در ارتباط با کیفیت مکث، حضور و تعاملات اجتماعی را نادیده می‌گیرند (دانشپور و چرخچیان، ۱۳۸۶). با شکل‌گیری رویکردهای انسان‌محور در توسعه معاصر، بازنگری انتقادی در الگوهای مدرن خیابان‌سازی مطرح گردید. در این چارچوب، توجه مجدد به کیفیت فضاهای عمومی و حضور شهروندان، موجب شکل‌گیری نگاهی نو به خیابان شده است که آن را نه صرفاً به‌عنوان عنصر عبوری، بلکه به‌مثابه فضایی برای مکث، تعامل و شکل‌گیری تجربه جمعی، تقویت پیوند میان مردم و شهر و بازتابی از روابط قدرت، روندهای اقتصادی و

فضاهای جمعی شهری بنا بر ماهیت کالبدی - معنایی خود و به‌عنوان مرکز تعاملات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی، دارای اهمیت بالایی می‌باشند. فضاهای جمعی موفق، به‌عنوان یکی از ارکان مهم شهر در مقام یک ساخته انسانی پایدار، نقشی تعیین‌کننده در تداوم حیات اجتماعی و انسجام شهری ایفا می‌کنند؛ به‌گونه‌ای که فقدان یا تضعیف این فضاها می‌تواند به کاهش تعاملات اجتماعی و در نهایت حرکت جوامع شهری به سوی ساختارهای منزوی و گسسته منجر شود (Shaftoe, 2012). خیابان نیز به‌عنوان یکی از عناصر کالبدی شهر، همواره نقشی چندبعدی در ساختار فضایی و اجتماعی شهر برای تأمین نیازهای اساسی بقاء، ارتباط و گذران اوقات فراغت ایفا کرده و در چندین کارکرد سیاسی، مذهبی، تجاری، مدنی و اجتماعی مورد استفاده قرار گرفته است (Rudofsky, 1969; Lofland, 1973; Lofland, 1998). خیابان به‌عنوان یکی از پویاترین فضاهای عمومی شهری نقش اساسی در تثبیت و تقویت حس اجتماعی دارد و به همین نسبت فرصت‌های لازم برای تعاملات اجتماعی را تأمین می‌کند و تأثیر بسزایی در نوع زندگی و تعاملات اجتماعی در فضاهای شهری دارد (توشیح و حبیبی، ۱۳۹۴، قلمبردزفولی و نقی‌زاده، ۱۳۹۳، ۱۸-۱۷؛ لطیفی و سجادزاده، ۱۳۹۳؛ سلیمانی و همکاران، ۱۳۹۷، ۵۰).

در دنیای کنونی منظر بیش از عینیت و به‌عنوان پدیده‌ای چندبعدی با اهداف فرهنگی، عملکردی و زیباشناسانه تعریف می‌شود. منظر پدیده‌ای عینی - ذهنی، پویا و نسبی است که در تعامل با تاریخ و طبیعت شکل می‌گیرد (منصوری، ۱۳۸۳) و وابسته به سه مؤلفه انسان، محیط و تعامل این دو مؤلفه می‌باشد (برک، ۱۳۸۷). در همین راستا

در همین راستا، پژوهش حاضر باهدف واکاوی تحول منظر خیابان در بستر برنامه‌های توسعه معاصر با تمرکز بر بازتعریف مفهوم خیابان به‌عنوان فضای جمعی، تلاش دارد تا خیابان را نه صرفاً به‌عنوان زیرساخت شهری، بلکه به‌مثابه متنی اجتماعی - فرهنگی خوانش و ادراک کند. این رویکرد امکانی فراهم می‌آورد تا ارتباط میان طراحی شهری و کیفیت تجربه جمعی شهروندان مورد تحلیل قرار گیرد و از خلال آن، به بازتعریف نقش خیابان در ارتقای هویت و پایداری فضاهای عمومی شهری پرداخته شود.

### ۱. پیشینه پژوهش

نظریه پردازان مختلفی با دیدگاه‌های متفاوت به دنبال ارائه تعاریف از پدیده «خیابان» و روش‌های مداخله در آن می‌باشند. در خصوص خیابان، مطالعات کالبدی (لینچ، ۱۴۰۰؛ بیکن، ۱۳۷۶؛ Cullen, 1961)، ادراکی (الکساندر، ۱۳۸۷) و اجتماعی (وایت، ۱۳۹۲؛ جیکوبز، ۱۳۹۶؛ گل، ۱۳۹۲) متعددی صورت گرفته است. خیابان‌ها همواره نقشی فراتر از یک مسیر ارتباطی ایفا کرده‌اند و به‌مثابه فضاهایی جمعی، حامل حافظه تاریخی، هویت فرهنگی و زندگی اجتماعی شهرها بوده‌اند. پژوهش‌های متعددی نشان می‌دهند که خیابان‌های اصلی در هسته‌های تاریخی شهرها، به دلیل تداوم فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی، از مهم‌ترین اجزای میراث شهری محسوب می‌شوند و تضعیف یا تغییر نقش آن‌ها، به فروکاست هویت تاریخی شهر منجر می‌شود. در این راستا، دو پژوهش با تأکید بر خیابان‌های تجاری تاریخی، بیان می‌کنند که تحولات شتابان معاصر و غلبه کاربری‌های ناسازگار، موجب گسست پیوند میان خیابان و هویت تاریخی شده است؛ از این رو، احیای این خیابان‌ها نه تنها یک اقدام کالبدی، بلکه ضرورتی اجتماعی برای حفظ

ارزش‌های فرهنگی و اجتماعی در قالب فرم و عملکرد شهری بازتعریف می‌کند. بررسی کیفی تحول منظر خیابان‌های تاریخی در بستر توسعه معاصر، از آن جهت ضروری است که می‌تواند به درک دقیق‌تری از پیامدهای فضایی و اجتماعی مداخلات شهری منجر شود.

این پژوهش با تمرکز بر خیابان امام در محدوده سبزه‌میدان شهر زنجان که در پی برنامه‌های توسعه‌ای دچار تغییر در ساختار کالبدی و اجتماعی شده است، ضمن پاسخ‌گویی به خلأ مطالعات کیفی در حوزه منظر شهری، امکان استخراج چارچوبی تحلیلی برای ارزیابی پروژه‌های توسعه خیابان را فراهم می‌آورد. بر این اساس، مسئله اصلی پژوهش حاضر، تبیین کیفی فرایند و مؤلفه‌های تحول منظر خیابان امام در محدوده سبزه‌میدان شهر زنجان در چارچوب توسعه معاصر و تحلیل نحوه بازتعریف آن به‌عنوان فضای جمعی شهری است. نکته حائز اهمیت در این پژوهش، تحولات پی‌درپی خیابان در سه بازه زمانی شامل دوره پیش از ۱۳۹۷ با غلبه نقش خیابان به‌مثابه عنصری عملکردی در شبکه شهری، دوره مابین سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۴ با تأکید بر خیابان به‌عنوان فضایی تک‌عملکردی و پیاده‌محور و دوره ۱۴۰۴ تا کنون با بازتعریف خیابان در قالب فضای مشترک میان پیاده و سواره، مورد واکاوی قرار گرفته است. در بستر این تحولات، دو رویکرد متمایز جهت ارتقای کیفیت فضای خیابان و تدوین برنامه‌های توسعه شهری قابل‌شناسایی است. رویکرد تک‌عملکردی مبتنی بر غلبه یک کارکرد مشخص و تمرکز صرف بر قلمرو سواره یا پیاده می‌باشد و رویکرد فضای مشترک مبتنی بر ترکیب و هم‌پیوندی قلمروهای حرکتی، باهدف برقراری تعادل میان الزامات عملکردی، ارتقای کیفیت‌های فضایی و تقویت تعاملات اجتماعی است.

سیاسی شکل می‌گیرد. مطالعات موردی نظیر چهارراه ولیعصر تهران، نشان می‌دهد که غلبه نقش ترافیکی و مدیریت کالبدمحور، مانع از شکل‌گیری فضای جمعی فعال شده و ظرفیت اجتماعی خیابان را تضعیف کرده است (Barati & Khademi, 2018). این یافته‌ها بر ضرورت بازتعریف خیابان به‌عنوان فضای جمعی تأکید دارند.

در سطح ادراکی، خیابان‌های تاریخی به‌عنوان مناظر فرهنگی، نقشی اساسی در شکل‌گیری خاطره جمعی و هویت مکانی ایفا می‌کنند. منصوری و آنتشین‌بار (۲۰۱۴) نشان می‌دهند که همپوشانی کیفیت‌های خیابان و فضای عمومی، منظری ارتقایافته و هویت‌مند ایجاد می‌کند که واجد ارزش‌های فرهنگی است. سخاوت‌دوست و البرزی (۲۰۲۰) نیز با بهره‌گیری از رویکرد نشانه‌شناسی و پدیدارشناسی، اثبات می‌کنند که پیوند معنادار نشانه‌های تاریخی خیابان، در ادراک شهروندان به تثبیت هویت و ماندگاری آن در حافظه جمعی می‌انجامد. ازسوی دیگر، منصوری (۲۰۱۶) و دوآدی (۲۰۱۵) خیابان را عنصری خوانا و خاطره‌ساز معرفی می‌کنند که فراتر از کارکرد ارتباطی، در بازنمایی منظر و تاریخ شهر نقش آفرین است.

مرور ادبیات نشان می‌دهد که خیابان، به‌ویژه در بسترهای تاریخی، در پژوهش‌های کالبدی، اجتماعی، عملکردی و ادراکی به‌عنوان عنصری فراتر از مسیر حرکت موردتوجه قرار گرفته و به‌مثابه فضای جمعی، حامل هویت، حافظه تاریخی و حیات اجتماعی شهر تلقی شده است. مطالعات مختلف بر نقش خیابان‌های تاریخی و تجاری در تداوم فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی، تقویت هویت شهری و باززنده‌سازی هسته‌های تاریخی تأکید دارند و نشان می‌دهند که تضعیف نقش اجتماعی خیابان در نتیجه غلبه رویکردهای کالبد محور و ترافیکی، به گسست میان فضا

هویت جمعی شهر تلقی می‌شود (Mehanna & Shehab El-Deen et al., 2024). در امتداد این دیدگاه، رویکردهای باززنده‌سازی شهری، خیابان تاریخی را به‌عنوان موتور محرک احیای هسته‌های تاریخی معرفی می‌کنند. فرهان و همکاران (۲۰۲۴) باززنده‌سازی را فرایندی چندبعدی می‌دانند که حفاظت، نوسازی، بازسازی و احیای عملکردی را در بر می‌گیرد و تنها در صورتی موفق خواهد بود که با ویژگی‌های اجتماعی - فرهنگی مکان هم‌خوان باشد (Farhan et al., 2024). همچنین در پژوهشی دیگر نیز با تأکید بر فضاهای باز تاریخی، خیابان‌ها و گذرها را بستری برای شکل‌گیری فضاهای جمعی خلاق معرفی می‌کنند که از طریق فعالیت‌های فرهنگی، هنری و اجتماعی، به ارتقای آگاهی عمومی و بازگشت حیات اجتماعی به بافت‌های تاریخی می‌انجامد (Al-Ataabi & Alhelli, 2018). این مطالعات نشان می‌دهند که احیای خیابان تاریخی، زمانی به تداوم هویت منجر می‌شود که با تقویت فضای جمعی و تنوع فعالیت‌ها همراه باشد.

از طرفی فضای عمومی به‌عنوان ظرف حیات جمعی و عرصه کنش‌های اجتماعی، نقش تعیین‌کننده‌ای در کیفیت و پایداری خیابان‌های شهری دارد. چرخچیان (۲۰۱۷) و چرخچیان و دانشپور (۲۰۰۷) فضای عمومی را بستری برای تداوم حیات جمعی و اجتماع‌پذیری شهروندان معرفی می‌کنند و بر این باورند که کیفیت این فضاها، مستقیماً با میزان حضور، تعامل و تعلق اجتماعی مرتبط است. ابرقویی‌فرد و همکاران (۲۰۲۳) با مرور انتقادی نظریات فضای عمومی، نشان می‌دهند که مفهوم عمومیت فضا کیفیتی سیال، نسبی و وابسته به روابط میان انسان، فضا، شهر و زمان است و تحت تأثیر نیروهای اجتماعی، اقتصادی و

جمعی و ادراک فضا تلقی می‌شود. بدین ترتیب، پژوهش حاضر با ارائه چارچوبی تحلیلی، امکان بررسی پیامدهای توسعه بر کیفیت مکانی خیابان را فراهم ساخته است و زمینه‌ای برای بازناندیشی انتقادی در مداخلات معاصر شهری ایجاد می‌نماید.

## ۲. روش پژوهش

پژوهش حاضر از نوع توصیفی - تحلیلی با رویکرد کیفی بوده که با استفاده از روش مطالعه موردی انجام شده است. هدف از این پژوهش بررسی نقش خیابان به مثابه فضای جمعی در سه دوره تحول معاصر یک خیابان بوده و نمونه مورد مطالعه «خیابان امام شهر زنجان» می‌باشد. جمع‌آوری اطلاعات در گام اول با استفاده از مطالعه منابع کتابخانه‌ای، منابع تاریخی، اسناد و سوابق پژوهشی انجام و به شناخت مفهوم فضاهای جمعی در خیابان منجر شده است. در گام بعد اطلاعات مورد نیاز با روش‌های پیمایش در فضا، بازدید میدانی از طریق مشاهده مستقیم نمونه مورد مطالعه و همچنین مصاحبه عمیق، جمع‌آوری شده است. همچنین در جهت بررسی اثرات برنامه‌های توسعه در نمونه مورد مطالعه، اسناد و برنامه‌های توسعه نیز مطالعه گردید. در ادامه، سیر تحول خیابان و اثرات برنامه‌های توسعه بر آن با استفاده از روش تحلیل محتوا و استدلال منطقی مورد بررسی قرار گرفته است تا میزان اثرگذاری برنامه‌های توسعه بر ساختار تاریخی شهر سنجیده شود. در این پژوهش، منظر خیابان امام، حدفواصل میان میدان انقلاب و سبزه میدان، در سه دوره معاصر مطالعه شد. دوره اول پیش از سال ۱۳۹۷ (خیابان دوره پهلوی؛ پیش از انجام اقدامات توسعه) با مطالعه اسناد تاریخی و منابع شهری، دوره دوم تغییرات سال ۱۳۹۷ تا اوایل سال ۱۴۰۴ (پایه‌راه) با بررسی اسناد شهری و منابع تاریخی و دوره سوم اوایل سال ۱۴۰۴

و هویت جمعی منجر می‌شود. در این میان، رویکردهای باززنده‌سازی، پیاده‌مداری و تقویت فضای عمومی، خیابان را به عنوان موتور احیای شهری و بستری برای تعاملات اجتماعی، تجربه ادراکی و شکل‌گیری خاطره جمعی معرفی می‌کنند. با وجود این، بخش عمده‌ای از پژوهش‌ها بر مداخلات کالبدی و مدیریتی متمرکز بوده‌اند یا خیابان را به صورت ایستا و مقطعی تحلیل کرده‌اند و کمتر به خوانش فرایندی تحول منظر خیابان در پی توسعه و پیامدهای آن بر کیفیت فضای جمعی پرداخته‌اند. برخلاف بخش عمده‌ای از مطالعات پیشین که خیابان را به صورت گسسته و عمدتاً از منظرهای کالبدی، عملکردی یا اجتماعی تحلیل کرده‌اند، این مقاله با تکیه بر رویکرد مکان‌محور، خیابان را به عنوان کلیتی چندلایه و زمینه‌مند می‌نگرد که معنا و کیفیت آن در پیوند میان بستر تاریخی، تحولات کالبدی، تجربه و ادراک شهروندان شکل می‌گیرد.

نوآوری این پژوهش در به کارگیری رویکرد مکان‌محور و بازخوانی خیابان به مثابه فضای جمعی از طریق «خوانش تحول منظر خیابان در پی توسعه» است. افزون بر این، بررسی تطبیقی دو الگوی متمایز توسعه در بازه زمانی ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۴ از دیگر نکات قابل توجه در این پژوهش است. این تحقیق با تحلیل و مقایسه سه تحول عمده در ابعاد کالبدی، عملکردی و اجتماعی در یک بازه زمانی کوتاه، چگونگی ایجاد تعادل میان حرکت سواره و پیاده و دستیابی به رویکردی کارآمد در تدوین برنامه‌های توسعه را خوانش می‌کند. در این چارچوب، تحولات منظر خیابان به عنوان برآیند هم‌زمان مداخلات توسعه‌ای و دگرگونی‌های فضا مورد تحلیل قرار می‌گیرد و توسعه نه صرفاً یک تغییر فیزیکی، بلکه فرایندی اثرگذار بر حیات

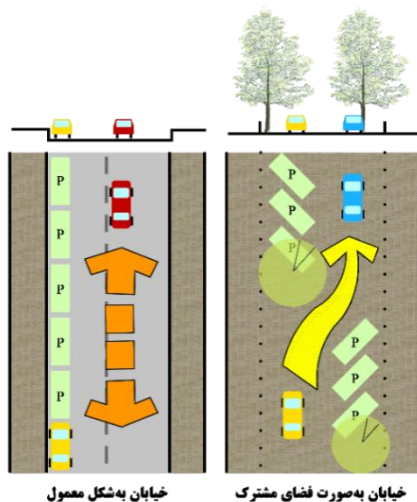
افکار و ایجاد شبکه‌های اجتماعی را فراهم می‌آورد (Mansouri & Atashinbar, 2014; Hajer & Reijndorp, 2001). این فضاها که در قالب خیابان‌ها، معابر، میادین، پلازها، پارک‌ها و سایر عرصه‌های تجمع شهری نمود می‌یابند، از مهم‌ترین بسترهای تحقق زندگی جمعی و تعاملات اجتماعی در شهر به شمار می‌روند (Carr, 1992; Dougllass, 2003). همان‌طور که اشاره شد، خیابان به‌عنوان یکی از بنیادی‌ترین عناصر سازمان فضایی شهر، فراتر از یک مسیر صرفاً حرکتی تعریف می‌شود و نقشی چندلایه در شکل‌دهی به حیات اجتماعی، ادراک فضایی و تولید معنا در زندگی شهری دارد. این فضا با دربرگرفتن کارکردهای متنوع سیاسی، مذهبی، تجاری، مدنی و اجتماعی، بستری برای حضور مستمر شهروندان، تنوع فعالیت‌ها و تعاملات روزمره فراهم می‌آورد و از این رهگذر، به عاملی مؤثر در سرزندگی، امنیت، پویایی و هویت‌بخشی به شهر تبدیل می‌شود (Jacobs, 1961; Appleyard, 1981; Gehl, 2011; Car, et al., 1992; Hass-Klau, et al., 1999; Carmona, et al., 2003; Jacobs, 1993; Lofland, 1998, 1999). از این منظر، خیابان بیش از هر فضای عمومی دیگر، بازتاب‌دهنده زندگی اجتماعی شهری است و بخش عمده‌ای از سیاست‌ها و اقدامات مرتبط با احیا و ارتقای فضاهای عمومی نیز در بستر خیابان‌ها شکل می‌گیرد (Mehta, 2019; Jacobs, 1993; Southworth & Ben-Joseph, 1996; Dane, 1997; Vernez-Moudon, 1991; Lofland, 1998; توشیح و حبیبی، ۱۳۹۴، ۴۰). در بعد ادراکی، خیابان از عناصر اصلی خوانایی و نظم فضایی شهر به شمار می‌آید و نقشی تعیین‌کننده در شکل‌گیری تصویر ذهنی، جهت‌یابی و تجربه فضایی شهروندان دارد (لینچ، ۱۴۰۰). کیفیت‌های رفتاری فضا همچون امکان مکث، مشاهده و تعامل اجتماعی، همراه با توجه به مقیاس

تا کنون (فضای مشترک) با استفاده از اخبار، اسناد شهری و مشاهده میدانی مورد مطالعه و بررسی قرار گرفت. در مجموع، روش تحقیق این مقاله باتکیه بر رویکرد کیفی و بهره‌گیری از روش مطالعه موردی، امکان خوانش عمیق و زمینه‌مند از خیابان به مثابه فضای جمعی را فراهم می‌سازد. ترکیب مطالعات اسنادی، مشاهدات میدانی و تحلیل محتوای برنامه‌های توسعه، چارچوبی منسجم برای خوانش تحولات تاریخی خیابان و ارزیابی اثرات توسعه بر کیفیت‌های فضایی، اجتماعی و تاریخی آن ایجاد کرده است. این رویکرد، ضمن آشکارسازی پیوند میان سیاست‌های توسعه و دگرگونی‌های منظر خیابان، زمینه سنجش میزان انطباق مداخلات معاصر با ماهیت تاریخی و جمعی خیابان را فراهم می‌کند.

### ۳. مبانی نظری

فضاهای عمومی شهری به‌عنوان بسترهای اصلی تعاملات اجتماعی و زندگی جمعی، نقشی بنیادین در سازمان اجتماعی شهر ایفا می‌کنند و با فراهم‌سازی زمینه ارتباط، مشارکت و مراودات انسانی، فراتر از عرصه‌ای برای حضور فیزیکی، در تقویت سرمایه اجتماعی و شکل‌گیری هویت‌های فردی و اجتماعی مؤثر می‌باشند (Mitchell, 1996). این فضاها به‌عنوان عرصه‌های مشترک شهری، بیشترین میزان تعامل انسانی را در خود جای‌داده و بستری برای فعالیت‌های اجتماعی، سیاسی، مذهبی، اقتصادی و هم‌زیستی مدنی فراهم می‌آورند (Tibaldes, 2003:215; Madanipour, 2003: 215). اجتماعی به مفهوم فضای عمومی، در ادامه به شکل‌گیری مفهومی نو با عنوان «فضای جمعی» انجامید (Jolé, 2002: 20)؛ فضایی تجربه‌پذیر که با القای حس تداوم، پایداری و استمرار حافظه جمعی، زمینه شکل‌گیری تعلق، تبادل

پایاده اختصاص می‌یابد (Heydecker & Robertson, 2009; Nalmpantis et al., 2017: 452-453).



تصویر (۱): دیاگرام مفهومی از تفاوت میان فضای مشترک در خیابان و خیابان به شکل معمول. مأخذ: نگارندگان با استفاده از Chasan, ND.

درواقع اصل اساسی فضای مشترک آن است که تمام کاربران، به جای تفکیک، به صورت یکپارچه با یکدیگر ادغام شوند و دارای حق یکسان از خیابان باشند (Gharehbaglou & Khajeh-Saeed, 2018). این رویکرد باتکیه بر اصول رفتاری انسان و مفهوم «مکان»، به دنبال ایجاد تعادل میان حرکت سواره و پیاده است؛ به گونه‌ای که ضمن افزایش احساس امنیت برای عابران، امکان استفاده آزادانه‌تر از فضا را برای آنان فراهم می‌سازد (Department for Transport, 2011). همچنین فضای مشترک باهدف شمول‌پذیری و ارتقای عملکرد اجتماعی فضاهای شهری، نیازهای گروه‌های مختلف از جمله کودکان، سالمندان و افراد کم‌توان را در نظر می‌گیرد و از طریق تقویت مقیاس انسانی، کاهش مرزبندی‌های فضایی و افزایش خوانایی و مطلوبیت محیطی، زمینه‌ساز ارتقای

انسانی، پیاده‌محوری، توالی فضایی و تنوع مناظر، خیابان را از مسیری صرف به عرصه‌ای تجربه‌پذیر، معنادار و پیونددهنده با زمینه‌های فرهنگی و طبیعی بدل می‌سازد که حس تعلق، تداوم و پیوستگی فضایی را تقویت می‌کند (وایت، ۱۳۹۲؛ معینی، ۱۳۸۵؛ کالن، ۱۳۹۵؛ الکساندر، ۱۳۸۷؛ منصور، ۱۳۹۵). در همین چارچوب، خیابان به‌مثابه فضایی جمعی، از طریق بازتولید معنا، تقویت هویت تاریخی و ارتقای تعاملات اجتماعی، کیفیت زندگی شهری را بهبود می‌بخشد (مدنی‌پور، ۱۳۹۱؛ منصور، ۱۳۸۹؛ آتشین‌بار، ۱۳۸۹).

مفهوم فضای مشترک<sup>۱</sup> در ادبیات طراحی شهری به رویکردی اشاره دارد که با کاهش یا حذف مرزهای متعارف میان حرکت پیاده و سواره و کاهش عناصر کالبدی نظیر جدول‌گذاری، خط‌کشی و علائم هدایت‌کننده، خیابان را از یک کریدور صرفاً ترافیکی به فضایی عمومی و چندمنظوره تبدیل می‌کند (تصویر ۱). این رویکرد بر مقیاس انسانی، کیفیت مکان و هم‌زیستی حرکت و حضور استوار است و با هدف کاهش سلطه سواره، از طریق کاهش سرعت حرکت وسایل نقلیه و تغییر رفتار رانندگان، به ارتقای کیفیت تعاملات فضایی منجر می‌شود (Hamilton-Baillie, 2008; Department for Transport, 2011; Gillies, 2009). در این چارچوب، حرکت سواره به‌عنوان بخشی از بافت اجتماعی - فضایی حفظ می‌شود، اما در تعامل با هنجارهای رفتاری و اولویت حضور پیاده تنظیم می‌گردد؛ به گونه‌ای که محدودیت سرعت تا ۳۰ کیلومتر بر ساعت، امکان هم‌زیستی ایمن‌تر میان کاربران را فراهم کرده و حق تقدم نسبی به عابران

<sup>1</sup> Shared Space

(Rishbeth, 2020). در کنار آن، مقیاس انسانی با انطباق فضا با ابعاد بدن، عادت‌های حرکتی و توانایی‌های جسمی انسان، از شکل‌گیری فضاهای غیرشخصی جلوگیری کرده و زمینه ماندگاری و ارتباط با دیگران را فراهم می‌سازد (Cullen, 1960; Gehl, 2011, 38-44; Gehl, 2013, 38&53; Koch & Latham, 2012; Mehta, 2014, 69). همچنین کاهش مرزبندی‌های صلب و ایجاد بستری بی‌طرف و انعطاف‌پذیر، به‌عنوان یکی دیگر از مؤلفه‌های کالبدی منظر خیابان، ظرفیت فضا را برای اختلاط اجتماعی و پذیرش رفتارها و استفاده‌های متنوع افزایش می‌دهد (Oldenburg, 1989; Madanipour, 2003; Madanipour, 2020; Malone, 2002; Tajbakhsh, 2000, 171-173). در بعد عملکردی، ارزیابی فضای جمعی از شکل کالبدی فراتر رفته و به نحوه کارکرد آن در استفاده روزمره معطوف می‌شود. مهم‌ترین مؤلفه‌های این بعد شامل ایمنی، آسایش، مطلوبیت و تعدد عملکردها است. ایمنی به کاهش خطرات ترافیکی، مخاطرات محیطی و عوامل تهدیدکننده امنیت ادراک‌شده مربوط است؛ آسایش، امکان حرکت پیاده، ایستادن، نشستن، مشاهده و برخورداری از شرایط محیطی مناسب را در بر می‌گیرد؛ و مطلوبیت یا کشش، به کیفیت‌هایی اشاره دارد که موجب دعوت‌کنندگی فضا و افزایش تمایل به ماندن می‌شوند (Gehl, 2011). همچنین تعدد عملکردها از مؤلفه‌های اساسی این بعد می‌باشد؛ زیرا فاصله گرفتن از تک عملکرد بودن، تنوع فعالیت‌های اجتماعی، فرهنگی و نمادین و امکان هم‌جواری گروه‌های مختلف انسانی، به تداوم حیات عمومی و پویایی اجتماعی فضا کمک می‌کند (Rapoport, 1969; Barker, 1968; Carr et al., 1992; Gehl, 2011; Gehl, 2013, 146-147; Young, 1990; Walzer, 1986, 470-471).

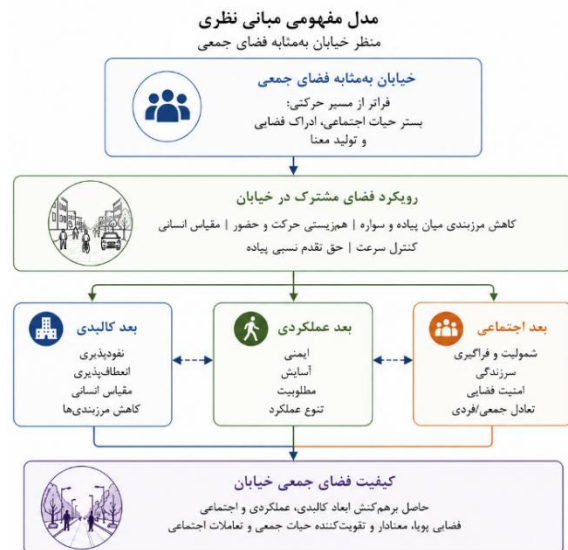
سرزندگی، مشارکت اجتماعی و هویت‌مندی مکان می‌شود (تصویر ۲) (Nalmpantis et al., 2017; Gillies, 2009, 15؛ قاضی‌پور، ۱۳۹۱؛ محمدپور زرنندی و امینان، ۱۳۹۴).



تصویر (۲): نمونه‌ای از فضای مشترک در خیابان. مأخذ: <https://heavenly-holland.com/shared-space-concept/>. تاریخ اخذ: ۱۴۰۴/۱۲/۰۲.

در ادامه با توجه به پیوند منظر خیابان با مفهوم فضای جمعی، ویژگی‌های آن را می‌توان در ابعاد مختلفی طبقه‌بندی کرد. در این پژوهش بر مبنای مطالعات نظری موجود، ویژگی‌های منظر خیابان در سه دسته کالبدی، عملکردی و اجتماعی بررسی شده است (Lang, 1987; Lennard, 1984; Gaver, 1996; Koch & Latham, 2012). در بعد کالبدی، کیفیت فضا به سازمان فضایی و ویژگی‌های ساختاری آن وابسته است. بر اساس مطالعات بنتلی، مؤلفه‌های نفوذپذیری، انعطاف‌پذیری و مقیاس انسانی از عناصر اصلی کیفیت کالبدی به شمار می‌آیند (بنتلی، ۱۳۹۱، ۱۰). افزون بر این، انعطاف‌پذیری و نفوذپذیری در فضا با ایجاد امکان دسترسی به فضا و حضور در آن و همچنین سازگاری با تنوع کارکردها و فعالیت‌های شهری، موجب حضور گروه‌های مختلف اجتماعی و هم‌زیستی الگوهای متفاوت کاربری شده و از عوامل تأثیرگذار در کیفیت فضای جمعی نظیر خیابان‌ها هستند (Amin, 2008; Amin, 2010; Massey, 2005; Mehta, 2019).

تماشاپذیری فضا، اختلاط کاربری‌ها و تداوم فعالیت شکل می‌گیرد ( Whyte, 1980; Madden, 2010,198; Gehl, 2013,98-102).



**تصویر (۳): مدل مفهومی مبانی نظری؛ خوانش منظر خیابان به‌مثابه فضای جمعی. مأخذ: نگارندگان.**

مدل مفهومی مبانی نظری پژوهش (تصویر ۳)، نشان می‌دهد که خیابان، در تداوم تحول مفهومی از «فضای عمومی شهری» به «فضای جمعی»، از یک گذرگاه صرفاً حرکتی فراتر رفته و به بستری چندلایه برای تحقق تعاملات اجتماعی، تولید معنا و ارتقای کیفیت زندگی شهری تبدیل می‌شود. در این چارچوب، رویکرد «فضای مشترک» به‌عنوان الگویی مبتنی بر کاهش مرزبندی‌های صلب میان پیاده و سواره، تقویت مقیاس انسانی و تنظیم رابطه حرکت و حضور، زمینه‌بازتعریف خیابان به‌مثابه فضایی جمعی را فراهم می‌آورد. بر این اساس، تحقق این مفهوم در گرو برهم‌کنش سه بعد اصلی منظر خیابان شامل بعد کالبدی، بعد عملکردی و بعد اجتماعی است؛ ابعادی که در پیوند با یکدیگر، کیفیت فضای جمعی خیابان را شکل داده و

در بعد اجتماعی، کیفیت فضای جمعی بر اساس مؤلفه‌هایی چون شمولیت و فراگیری، تعادل میان امر جمعی و شخصی، سرزندگی و امنیت فضایی تبیین می‌شود. این مؤلفه‌ها نشان می‌دهند که عمومیت فضا صرفاً با دسترسی کالبدی تحقق نمی‌یابد، بلکه به عدالت فضایی، ظرفیت تعاملات اجتماعی، امکان حضور گروه‌های متنوع و قابلیت تولید و تداوم معنا در بستر زمان وابسته است (Carr et al., 1992)؛ از این رو کیفیت اجتماعی فضا علاوه بر ویژگی‌های کالبدی و عملکردی، به الگوهای حضور، روابط اجتماعی، قواعد استفاده و سازوکارهای مشارکت نیز بستگی دارد (Carmona et al., 2021). شمولیت و فراگیری زمانی محقق می‌شود که امکان حضور و استفاده گروه‌های مختلف با حداقل موانع و بدون تبعیض فراهم شود و توزیع عادلانه فضا میان اقشار مختلف اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی صورت گیرد (Madanipour, 2006, 185; Madanipour, 2010, 242; Purcell, 2002; Németh, 2012,813; Mehta, 2014,58; Corcoran, 2012,8). تعادل میان امر جمعی و شخصی نیز به توان فضا در فراهم کردن هم‌زمان امکان معاشرت و حضور جمعی و نیز فرصت خلوت و حفظ فردیت به‌صورت اختیاری اشاره دارد؛ تعادلی که احساس امنیت و اختیار را تقویت می‌کند (Oldenburg, 2009,41; Tajbakhsh, 2000,174; Gehl, 2013,101). سرزندگی به حضور مستمر و متنوع افراد، جریان زندگی در زمان‌های مختلف شبانه‌روز و شکل‌گیری معنای نمادین و مشترک در مکان وابسته است و از عوامل مهم تقویت حیات جمعی به شمار می‌رود (Madanipour, 2006,187; Gehl, 2013,98-102; Jalaladdini & Oktay, 2012,666-667). در نهایت، امنیت فضایی نیز بیش از آنکه حاصل کنترل رسمی باشد، از طریق نظارت اجتماعی، حضور مستمر افراد،



**تصویر (۴): قلمرو پژوهش؛ خیابان امام (حداصل سبزه میدان و میدان انقلاب). مأخذ: نگارندگان با استفاده از Google Earth.**

## ۵. تحلیل و بحث

تحول کاراکتر خیابان امام (حداصل میدان انقلاب و سبزه میدان) در طول بازه سال ۱۳۹۷ الی ۱۴۰۴، از یک محور صرفاً حرکتی به فضایی جمعی، نشان‌دهنده بازنگری در نقش و کارکرد فضاهای شهری در بستر توسعه‌های معاصر است. در تعاریفی که از خیابان در مبانی نظری ارائه شد، خیابان تنها مسیر عبور وسایل نقلیه محسوب نمی‌شود، بلکه به بستری برای تجربه، تعاملات اجتماعی و بازتولید معنا در زندگی شهری تبدیل شده است. این تغییر، حاصل مجموعه‌ای از مداخلات کالبدی، تغییر در سیاست‌ها و برنامه‌های توسعه و دگرگونی در رفتار و ادراک کاربران است؛ بنابراین تحلیل آن مستلزم توجه هم‌زمان به تغییرات کالبدی، عملکردی و ادراکی می‌باشد. بررسی تحولات خیابان امام در محدوده سبزه میدان، ضمن بازخوانی سه دوره تحول معاصر آن، امکان تبیین نحوه بازتعریف خیابان به مثابه فضای جمعی را فراهم می‌آورد. بر اساس این رویکرد، قسمت بحث مقاله در سه دوره زمانی مابین سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۴ و در بستر توسعه معاصر، سازمان‌دهی شده است. همچنین با توجه به ساختار نظری پژوهش و همچنین امکان سنجش مؤلفه‌های مستخرج در

ظرفیت آن را برای تبدیل شدن به فضایی پویا، فراگیر و معنادار در زندگی روزمره شهروندان تبیین می‌کنند.

## ۴. قلمرو پژوهش

پژوهش حاضر در شهر زنجان انجام شده و قلمرو مکانی آن بخشی از خیابان امام خمینی را در بر می‌گیرد که در حدفاصل میدان انقلاب تا محدوده سبزه میدان امتداد دارد. این بازه به‌عنوان یکی از ساختارها و محورهای اصلی و تاریخی شهر، نقش مهمی در سازمان فضایی مرکز زنجان ایفا می‌کند و از دیرباز محل تردد، حضور و تعاملات روزمره شهروندان بوده است (تصویر ۴). خیابان امام خمینی در این محدوده، علاوه بر کارکرد ارتباطی، موقعیت قرارگیری خیابان و همجواری با کاربری‌های تجاری، مذهبی و خدماتی اعم از بازار، سبزه میدان و مرکز شهر، موجب شده است این محور همواره از کانون‌های فعال حیات شهری باشد. در سال‌های اخیر، بخشی از این محور با رویکرد پیاده‌محور سامان‌دهی شده و در شکل پیاده‌راه مورد استفاده قرار گرفته و امکان تجربه فضایی متفاوتی را برای کاربران فضا فراهم آورده است. این امر، کیفیت حضور، مکث و تعاملات اجتماعی را در این مسیر دچار تحول ساخته است و منجر به شکل‌گیری کیفیت‌های فضایی و تغییرات کالبدی شده است. انتخاب این محدوده به‌عنوان قلمرو پژوهش، با توجه به نقش محوری آن در پیوند میان حرکت پیاده، فعالیت‌های اجتماعی و حیات روزمره شهری صورت گرفته و این امکان را فراهم می‌سازد تا تحولات فضایی و اجتماعی خیابان در بستر یک پیاده‌راه شهری و به‌عنوان فضای جمعی در شهر مورد بررسی و ارزیابی قرار گیرد.

همان‌گونه که در تصویر هوایی (تصویر ۵) قابل مشاهده است، ساختار خیابان به‌گونه‌ای شکل گرفته که فضای میانی آن با تمرکز بر حرکت سواره طراحی شده و ظرفیت‌های فضایی لازم برای توقف و حضور داوطلبانه عابران در آن پیش‌بینی نشده است. منظر خیابان در این دوره، در حرکت ادراک می‌شده و تجربه کاربران ماهیتی گذرا، کوتاه‌مدت و هدفمند داشته است. ادراک بصری فضا در امتداد دید طولی و تداوم مسیر شکل می‌گرفت و کیفیت منظر خیابان بیش از آنکه به دعوت‌کنندگی یا تنوع فضایی وابسته باشد، به خوانایی حرکتی و جهت‌یابی متکی بوده است. تصاویر تاریخی خیابان در این دوره (تصویر ۶) نشان می‌دهد که خیابان فاقد عناصر مکانی شاخص، فضاهای مکث یا نقاط تمرکز فعالیت بوده و تجربه حضور در آن به عبور محدود می‌شده است. در نتیجه، خیابان کمتر به‌عنوان فضایی برای مشاهده، تعامل یا تجربه جمعی درک می‌شد.



**تصویر (۶):** سیمای خیابان پیش از اعمال اقدامات توسعه‌ای (خیابان امام؛ میدان انقلاب به سمت سزه میدان). (تصویر سمت چپ). مأخذ: شهرداری زنجان، ۱۳۹۱.

طی روند بررسی ویژگی‌های فضای جمعی خیابان در این دوره، خیابان امام تنها بخشی از این مؤلفه‌ها را به‌صورت

نمونه مورد مطالعه، مؤلفه‌های نفوذپذیری، انعطاف‌پذیری، مقیاس انسانی و کاهش مرزبندی صلب و ایجاد بستر بی‌طرف در بخش کالبدی، ایمنی، آسایش، مطلوبیت و تعدد عملکردها در بخش عملکردی و شمولیت و فراگیری، تعادل میان امر جمعی و شخصی، سرزندگی و امنیت فضایی در بخش اجتماعی مورد بررسی و مطالعه قرار گرفته‌اند. این چارچوب تحلیلی، امکان ارزیابی اثرگذاری مداخلات توسعه‌ای بر کیفیت مکانی و اجتماعی خیابان و بازتعریف جایگاه آن به‌عنوان فضای جمعی را فراهم می‌سازد.

### ۵.۱. دوره اول؛ خیابان برشی دوره پهلوی (پیش از سال ۱۳۹۷)

در دوره نخست، خیابان امام زنجان در چارچوب منطقی خیابان‌کشی‌های مدرن دوره پهلوی و رویکردی عملکرد محور شکل گرفت که خیابان را به‌عنوان عنصری زیرساختی برای عبور و سازمان‌دهی حرکت در شبکه شهری تعریف می‌کرد. ساختار خیابان مبتنی بر امتداد خطی و مقطع سواره محور بوده و اولویت اصلی آن تأمین پیوستگی حرکتی و کارایی عبور محسوب می‌شد.



**تصویر (۵):** نسبت قرارگیری حرکت سواره به حرکت پیاده و الویت به اتومبیل در دوره اول (سال‌های پیش از ۱۳۹۷). (تصویر سمت راست). مأخذ: نگارندگان با استفاده از Google Earth.

به پیاده داشته‌اند؛ به همین علت نیازهای پیاده در جداره‌های خیابان و یا به صورت لکه‌ای در نقاط مشخصی پاسخ داده می‌شد. ایمنی و آسایش در خیابان نیز متأثر از حرکت سواره بوده و میزان توجه به آن در سطوح ابتدایی آسایش و تأمین ایمنی بوده است؛ بنابراین امکان حرکت آهسته، ایستادن و حضور در خیابان محدود می‌شد. این امر بر میزان مطلوبیت نیز مؤثر بوده؛ زیرا خیابان توانایی دعوت به حضور شهروندان را در خود نداشته و به دلیل غلبه عبور، بستر میانی آن فاقد مطلوبیت جهت حضور می‌باشد. همچنین گوناگونی و تنوع کاربری‌ها و فعالیت‌ها عمدتاً در جداره‌ها و لبه‌ها حضور داشته و در فضای میانی خیابان عملکردی جز حرکت اتومبیل ایفای نقش نمی‌کند (تصویر ۷).

غیرمستقیم و محدود دارا بوده است. از منظر مؤلفه‌های کالبدی فضای جمعی، خیابان در این دوره اگرچه از نفوذپذیری مناسبی برخوردار بوده است، اما بیش از افزایش کیفیت حضور پیاده، در خدمت حرکت سواره قرار داشته است. در این دوره با تمرکز بر کارکرد حرکتی خیابان، انعطاف‌پذیری فضای میانی محدود بوده و امکان پذیرش فعالیت‌های متنوع را فراهم نمی‌کرده. همچنین در خوانش مقیاس انسانی در این محدوده، غلبه مقطع سواره محور موجب تضعیف تناسبات بصری و مقیاس انسانی شده و در کنار مرزبندی‌های صلب و تفکیک حداکثری حرکت سواره و پیاده از یکدیگر، امکان شکل‌گیری فضای جمعی در محدوده خیابان را کاهش داده است.

در بررسی بعد عملکردی نیز خیابان تابع منطق حرکت سواره بوده و اتومبیل و حرکت سواره نیروی بیشتری نسبت



تصویر (۷): بدنه جنوبی خیابان امام؛ تعریف عملکردها در جداره خیابان و اختصاص بستر خیابان به حرکت سواره. مأخذ: شهرداری زنجان، ۱۳۹۱

دعوت‌کنندگی آن نیز کاهش یافته بود. نحوه توزیع کاربری‌ها و فعالیت‌ها نشان می‌دهد که تمرکز فعالیت‌های اجتماعی در لبه‌ها، خیابان را به فضایی واسط میان مقاصد اجتماعی دیگر تبدیل کرده و از ایفای نقش مستقل به عنوان فضای جمعی بازداشته است. با این حال، مردم همچنان به دلیل تجربه‌های پیشین و خاطره جمعی از عناصری موجود در ارتباط با خیابان از جمله سبزه‌میدان، بازار و مسجد

در بررسی بعد اجتماعی نیز، حیات اجتماعی و تعاملات به طور کامل حذف نشده است، اما اغلب کنش‌های اجتماعی و تعامل میان شهروندان در جداره‌ها، کاربری‌های تجاری از جمله بازار و مغازه‌ها، کاربری‌های مذهبی مانند مسجد جامع و فضاهای حاشیه خیابان جریان داشته و فضای میانی نه تنها امکان پذیرش فعالیت‌ها و حضور جمعیت را در خود ندارد؛ بلکه به علت توجه به حرکت سواره، میزان

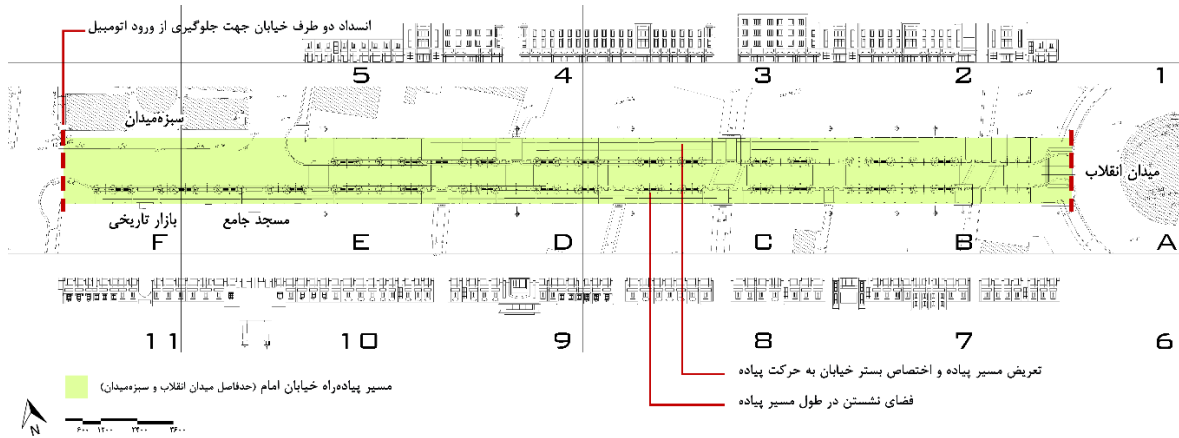
## ۵.۲. دوره دوم؛ پیاده‌راه سبزه‌میدان (سال ۱۳۹۷ تا اوایل سال ۱۴۰۴)

در دوره دوم، نخستین تلاش جدی پس از دوره مدرنیزاسیون شهری جهت بازتعریف خیابان امام زنجان به‌مثابه فضای جمعی صورت گرفت. این اقدام با حذف کامل حرکت سواره از خیابان و تبدیل آن به پیاده‌راه، کارکرد غالب خیابان را از مسیر حرکت سواره به فضای پیاده‌محور منتقل کرد و مفهوم خیابان نه به‌عنوان مسیر، بلکه به‌عنوان فضایی برای توقف، تعامل و فعالیت‌های روزمره بازخوانی شد و نقش اجتماعی آن به‌طور چشمگیری تقویت گردید.

از منظر مؤلفه‌های کالبدی فضای جمعی، حذف کامل حرکت سواره و تبدیل به پیاده‌راه، موجب شکل‌گیری تغییری بنیادی در ساختار فضایی خیابان شد و نفوذپذیری آن را از طریق فراهم آوردن امکان ورود آزادانه به بستر خیابان برای کاربران پیاده افزایش داد. در این رویکرد، تمرکز فعالیت‌ها از جداره‌ها به فضای میانی گسترش یافت و خیابان از نقش گذرگاهی میان مقاصد جمعی مجاور، به فضایی با قابلیت میزبانی فعالیت‌های اجتماعی روزمره نزدیک شد (تصویر ۸). در راستای این تغییرات، انعطاف‌پذیری فضای میانی خیابان نیز با ایجاد شرایط مناسب برای مکث، تعامل و فعالیت‌های غیررسمی، به‌طور قابل توجهی بهبود یافت؛ به‌گونه‌ای که به‌عنوان بستری برای حضور، توقف و انجام فعالیت‌های روزمره بازتعریف شد (تصویر ۹).

جامع، در خیابان حضور داشته‌اند؛ اما این حضور به‌واسطه ارتباط با فضاهای جمعی دیگر بوده و خیابان به‌تنهایی نقش چندانی در جذب و نگهداری جمعیت نداشته است. از این‌رو، عملکرد خیابان در زمینه فعالیت‌های اجتماعی در حد اولیه باقی مانده و فاقد ظرفیت‌های لازم برای شکل‌دهی به حضور جمعی و تجربه مشارکتی کاربران بوده است. این وضعیت نشان می‌دهد که حتی در مکان‌هایی با اهمیت تاریخی و فرهنگی، حضور مردم نمی‌تواند به‌خودی‌خود کیفیت یک فضای جمعی را تضمین کند؛ بلکه ساختار فضایی، امکان مکث و تعامل و طراحی محیط است که خیابان را به بستری فعال برای حیات اجتماعی تبدیل می‌کند.

در مجموع، غلبه کارکرد حرکتی و اولویت مطلق حرکت سواره، تعادل میان حرکت و حضور را به نفع عبور برهم زده و خیابان را به مسیری عملکردی و فاقد کیفیت مکانی مستقل تقلیل داده بود. در این چارچوب، خیابان هنوز به‌مثابه «مکان» یا فضای جمعی درک نمی‌شود، بلکه بیشتر به‌عنوان بخشی از زیرساخت شهری عمل می‌کند. فقدان مؤلفه‌هایی چون امکان مکث، تعامل اجتماعی، تنوع تجربه و شکل‌گیری خاطره جمعی نشان می‌دهد که خیابان امام در این دوره، بستر مناسبی برای حیات جمعی را فراهم نمی‌سازد. در نتیجه، عدم شکل‌گیری پیوندی مؤثر میان کالبد خیابان، نیاز کاربران و فعالیت‌های اجتماعی نشان می‌دهد خیابان در این دوره بستر مناسبی جهت شکل‌گیری حیات جمعی نبوده و نیاز به مداخلات هدفمند در سازمان فضایی و طراحی محیط برای بازتعریف خیابان به‌مثابه فضای جمعی را آشکار می‌سازد.



تصویر (۸): پلان طراحی شده جهت پیاده‌راه‌سازی در خیابان و تعبیه بستر شکل‌گیری فعالیت‌ها و تعاملات انسانی در آن. مأخذ: نگارندگان.



همچنین، با حذف کامل اتومبیل از فضا و الویت بخشی بر حرکت پیاده، مقیاس انسانی و توجه به انسان در فضا احیا شد و تناسبات بصری و حس امنیت فضایی به‌طور چشمگیری تقویت گردید؛ این امر موجب شد که خیابان به‌عنوان فضایی بی‌طرف و مشترک، امکان شکل‌گیری حضور جمعی و تعاملات غیررسمی را فراهم کند (تصویر ۱۰).

تصویر (۱۰): پیاده‌راه خیابان امام در دوره دوم. مأخذ: [mehrnews.com/x38Wh8](http://mehrnews.com/x38Wh8) تاریخ اخذ: ۱۴۰۴/۱۲/۱۰.

در بررسی بعد عملکردی نیز، خیابان از تابع منطق حرکت سواره خارج شده و به بستری پیاده‌محور تبدیل گردید. به دنبال حذف حرکت سواره و تهدید ترافیکی، ایمنی و آسایش در خیابان ارتقا یافت و امکان حرکت آهسته، مکث و گفت‌وگوی غیررسمی فراهم شد. این امر مستقیماً بر مطلوبیت فضایی تأثیر گذاشته و خیابان را به‌عنوان بستری دعوت‌کننده به حضور شهروندان بازتولید کرد. همچنین با افزایش تعداد عملکردها در این دوره و بروز فعالیت‌هایی از جمله مراسم‌های متنوع و گردهمایی‌های شهروندان، بستر میانی خیابان به فضایی با قابلیت میزبانی فعالیت‌های اجتماعی روزمره تبدیل شد (تصویر ۱۱).



تصویر (۹): حذف اتومبیل و شکل‌گیری پیاده‌راه در دوره دوم (سال‌های ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۴). مأخذ: با استفاده از Google Earth.



تصویر (۱۱): مراسم‌های عید نوروز و دسته‌های عزاداری در پیاده‌راه خیابان امام به ترتیب از چپ به راست. مأخذ:  
<https://www.fardanews.com/fa/tiny/news-941642> و [iranjob118.com/اشراف-وپياده-راه-سيزه-ميدان-ز/](https://www.iranjob118.com/اشراف-وپياده-راه-سيزه-ميدان-ز/) تاریخ اخذ:  
 ۱۴۰۴/۱۲/۱۰

شرایط، میزان درگیری دیداری با جداره‌ها و فعالیت‌های پیرامونی افزایش یافت و امکان تجربه تدریجی‌تر فضا فراهم گردید؛ بنابراین، تحول منظر خیابان در این دوره بیش از آنکه صرفاً ناشی از تغییرات کالبدی باشد، به تغییر الگوی استفاده از فضا و افزایش زمان ماندگاری کاربران مرتبط است. به بیان دیگر، منظر خیابان نه صرفاً به‌عنوان یک کالبد، بلکه به‌عنوان بستری برای بروز روابط اجتماعی و تجربه مشترک شهری ایفای نقش می‌کند.

در نهایت، تحلیل عملکردی در مقیاس شبکه شهری نشان می‌دهد که پیاده‌راه‌سازی کامل و حذف کامل حرکت سواره، اگرچه خیابان را به فضای جمعی بدل کرد، اما هم‌زمان نوعی عدم تعادل فضایی و عملکردی ایجاد نمود. حذف نقش حرکتی خیابان، پیوند آن با شبکه شهری را تضعیف کرد و در برخی مقاطع به کاهش دسترسی، افت پویایی اقتصادی و فشار ترافیکی بر معابر پیرامونی انجامید؛ بنابراین، اگرچه در این دوره شاخص‌های مرتبط با حضور اجتماعی در مقیاس خرد تقویت شد، اما نقش پیونددهنده خیابان در مقیاس کلان تضعیف گردید. این چالش‌ها نشان داد که فضای جمعی پایدار، نیازمند هم‌زیستی حضور

در بررسی بعد اجتماعی نیز، این دوره زمان آغاز شکل‌گیری حیات اجتماعی در فضای میانی خیابان تلقی می‌شود؛ زیرا پیش از آن حیات اجتماعی محدود به جداره‌های خیابان و کاربری‌های در ارتباط با خیابان بوده است. به همین سبب، تعاملات میان شهروندان در این بازه به‌صورت مستقیم و بدون واسطه رخ داده و امکان تعاملات اجتماعی و حضور غیررسمی فراهم گردیده است. در ادامه آن، با حذف موانع فیزیکی و ایجاد دسترسی آزاد، شمولیت و فراگیری فضای خیابان تحت‌تأثیر قرار گرفت؛ به‌گونه‌ای که خیابان به‌عنوان بستری برای تعاملات اجتماعی و تجربه مشارکتی کاربران، ظرفیت‌های لازم را ارائه داد. از منظر ادراک و خوانش فضایی، حذف جریان سواره موجب کاهش سرعت متوسط حرکت و تغییر الگوی مشاهده از ادراک مبتنی بر عبور به ادراک مبتنی بر حضور شد. این اتفاق علاوه بر کاهش ریتم حرکت، امکان شکل‌گیری تجربه‌ای تدریجی، دیداری و مشارکتی از فضا را فراهم آورد. در همین راستا، خیابان به صحنه‌ای برای مشاهده متقابل، مکث‌های کوتاه‌مدت، گفت‌وگو و حضور غیررسمی بدل شد و کیفیت فضای جمعی آن از طریق افزایش سرزندگی و تنوع فعالیت‌ها ارتقا یافت. در این

حرکت سواره به طور کامل حذف نشده، بلکه در قالبی کنترل شده و همزیست با حرکت پیاده از جمله تعریض مسیر پیاده، امکان حرکت حداقلی اتومبیل و کاهش سرعت حرکت آن در طول مسیر، در ساختار خیابان سازمان‌دهی گردیده است (تصویر ۱۲). از این رو، مداخله در دوره سوم را می‌توان گذار از رویکرد حذف کارکرد به رویکرد هم‌زیستی کارکردها تلقی کرد. رویکرد فضای مشترک مبتنی بر کاهش تفکیک‌پذیری صریح میان قلمروهای سواره و پیاده و حرکت به سمت پیوستگی سطحی و عملکردی است. همچنین همگن‌سازی کف، کاهش عناصر جداکننده و تضعیف مرزهای سخت کالبدی، موجب شده است که کنترل رفتار کاربران کمتر از طریق جداسازی فیزیکی و بیشتر از طریق تغییرات محیطی و قواعد رفتاری صورت گیرد. در این چارچوب، خیابان به فضایی با قابلیت استفاده هم‌زمان برای جریان‌های حرکتی کم‌سرعت، مکث‌های کوتاه‌مدت و فعالیت‌های روزمره تبدیل شده و ظرفیت انعطاف‌پذیری عملکردی آن افزایش می‌یابد (تصویر ۱۳).



تصویر (۱۲): تعامل و هم‌زیستی حرکت سواره و پیاده در قالب فضای مشترک (سال ۱۴۰۴ تا کنون). مأخذ: نگارندگان با استفاده از Google Earth.

اجتماعی و کارکرد حرکتی است و حذف کامل یکی از عملکردها به نفع دیگری، پاسخگو نیست. بر این اساس، دوره دوم را می‌توان مرحله گذار در فرایند تبدیل خیابان امام به فضای جمعی دانست. مرحله‌ای که در آن حذف سواره، امکان بازتولید کارکرد اجتماعی خیابان را فراهم کرد، اما هم‌زمان محدودیت‌هایی در پیوستگی شبکه‌ای و دسترسی شهری ایجاد نمود. نتایج این دوره نشان می‌دهد که ارتقای پایدار کیفیت فضای جمعی در خیابان، نیازمند توجه هم‌زمان به اهداف پیاده‌محوری با الزامات شبکه حرکتی و دسترسی شهری است؛ به گونه‌ای که تعادل میان «حضورپذیری» و «پیوستگی عملکردی» حفظ گردد.

### ۵.۳. دوره سوم؛ فضای مشترک ( اوایل سال ۱۴۰۴ تا کنون)

باتوجه به اخبار، گزارش‌ها، کارزار بازگشایی پیاده‌راه خیابان امام و نتایج حاصل از مصاحبه با کاربران فضا اعم از گردشگران، مراجعین، ساکنین و کاسبان، نارضایتی از طرح پیاده‌راه در گروه کاسبان و ساکنین بیشتر از مراجعین و گردشگران است. از دلایل عدم رضایت از طرح پیاده‌راه‌سازی و عوامل مؤثر بر نارضایتی، می‌توان به ترافیک در مسیرهای اطراف، نیاز به تأمین دسترسی با خودرو، اختلال در عملکرد ناوگان حمل‌ونقل عمومی، کاهش سهولت دسترسی از طریق وسایل نقلیه و به تبع آن کاهش مراجعه داوطلبانه اشاره کرد. منظر خیابان در دوره سوم، واجد کیفیتی یکپارچه و چندلایه است که در آن حرکت، مکث و فعالیت‌های اجتماعی به صورت پیوسته در هم تنیده شده‌اند. در این دوره، خیابان امام زنجان با استقرار الگوی «فضای مشترک» وارد مرحله‌ای از بازآرایی فضایی شد که هدف آن برقراری توازن میان کارکرد شبکه‌ای خیابان و الزامات فضای جمعی است. در این دوره

توقف و تعامل در میان جریان‌های حرکتی کم‌سرعت فراهم گردید. این امر مستقیماً بر مطلوبیت فضایی تأثیر گذاشته و خیابان را به‌عنوان بستری دعوت‌کننده به حضور شهروندان بازتولید کرد و همچنین خواست ساکنین و کاسبان جهت حضور حرکت سواره را نیز برآورده ساخت. میزان و نوع عملکردها در این دوره تغییر محسوسی نداشته است؛ اما امکان شکل‌گیری فعالیت‌های روزمره، اجتماعی و تفریحی در سطح میانی خیابان به‌صورت هم‌زمان و بدون تعارض با حرکت سواره انجام فراهم گردید و هر دو نقش زیرساختی و اجتماعی خیابان احیا شد. اما تحول منظر خیابان در این دوره، بیش از آنکه حاصل تغییرات صرفاً کالبدی باشد، به تغییر الگوی ادراک و خوانش فضا مرتبط است. در فضای مشترک، منظر به‌عنوان یک میدان ادراکی واحد عمل می‌کند که در آن حرکت، توقف و فعالیت‌های اجتماعی در یک سطح پیوسته رخ می‌دهند. حذف مرزبندی‌های صریح، نوعی تداوم دیداری و عملکردی ایجاد می‌کند و امکان هم‌پوشانی فعالیت‌ها را افزایش می‌دهد؛ بنابراین، منظر خیابان در این دوره را می‌توان برآیند هم‌زمان پیوستگی فضایی، کاهش گسست‌های عملکردی و تغییر الگوی استفاده کاربران دانست. در بررسی بعد اجتماعی نیز، خیابان با حفظ پیوند شبکه‌ای، امکان تقویت حیات اجتماعی را در مقیاس شهری نیز فراهم کرد. شمولیت و فراگیری فضای خیابان با حذف موانع فیزیکی و ایجاد دسترسی آزاد برای همه کاربران، بهبود یافت و به دنبال آن، سرزندگی و امنیت فضایی نیز با تقویت نظارت طبیعی و افزایش درگیری دیداری با جداره‌ها و فعالیت‌های پیرامونی، به‌طور چشمگیری تقویت شد؛ به‌گونه‌ای که خیابان به‌عنوان بستری برای تعاملات اجتماعی و تجربه



تصویر (۱۳): قرارگیری حرکت سواره و پیاده در خیابان - پیاده‌راه امام. مأخذ: نگارندگان.

از منظر مؤلفه‌های کالبدی فضای جمعی، نفوذپذیری خیابان با حفظ حرکت سواره به‌صورت کنترل‌شده، پویا و متناسب با نیازهای دسترسی شهری ارتقا یافت؛ اما این نفوذپذیری با تضعیف حضور پیاده همراه نبود، زیرا سرعت حرکت سواره از طریق کفسازی و موانع حرکتی به‌صورت ساختاری محدود گردید. انعطاف‌پذیری فضای میانی به‌طور قابل‌توجهی افزایش یافت؛ چون‌که در این رویکرد، خیابان به‌عنوان مسیری تک‌وظیفه‌ای یا فضایی پیاده‌محور تعریف نمی‌شد، بلکه به‌عنوان بستری چندلایه برای هم‌زمانی حرکت، مکث و فعالیت‌های اجتماعی طراحی گردید. همچنین، با همگن‌سازی کف، کاهش عناصر جداکننده و تضعیف مرزهای سخت کالبدی، مقیاس انسانی در سطحی حفظ شد که امکان حضور و شکل‌گیری تعاملات را فراهم می‌کرد؛ به‌گونه‌ای که خیابان به‌عنوان فضایی بی‌طرف و پویا، امکان شکل‌گیری حضور جمعی را بدون ازدست‌دادن پیوند شبکه‌ای ارائه داد.

در بررسی بعد عملکردی نیز، خیابان از وضعیت تک‌عملکردی خارج شده و به سمت ساختار عملکردی ترکیبی حرکت کرد. ایمنی و آسایش در خیابان با کنترل سرعت، محدودیت تردد و مدیریت زمان‌بندی بارگیری و تخلیه افزایش یافت؛ به‌گونه‌ای که امکان حرکت آهسته،

می‌شود که الگوی توسعه مبتنی بر کنترل، مدیریت تعارض و افزایش انعطاف‌پذیری فضایی اتخاذ گردد؛ الگویی که در آن هم امکان حضور اجتماعی تقویت می‌شود و هم پیوستگی عملکردی خیابان در ساختار شهری حفظ می‌گردد.

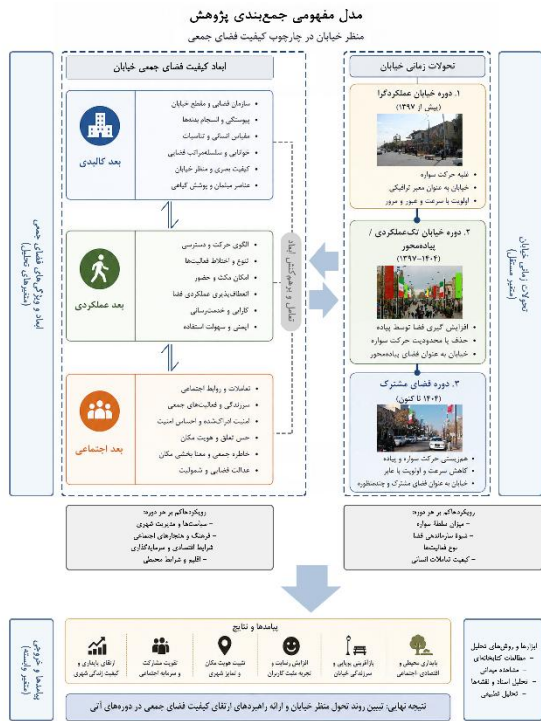
#### ۵.۴. بررسی تطبیقی اثرات برنامه توسعه خیابان در سه دوره مورد بررسی

تحلیل تطبیقی مؤلفه‌های دوازده گانه در فرایند تحول منظر خیابان امام زنجان (مطابق جدول ۱) نشان می‌دهد که الگوی توسعه از رویکردی «زیرساخت محور و صلب» در دوره اول، به سمت ساختار «انسان محور اما گسسته» در دوره دوم و در نهایت به سمت «فضای جمعی پویا و ترکیبی» در دوره سوم تحول یافته است. یافته‌های بیانگر آن است که پیاده‌راه‌سازی کامل در دوره دوم، با وجود بهبود شاخص‌های اجتماعی و زیست‌محیطی، به دلیل نادیده گرفتن نقش شبکه‌ای خیابان و نیازهای عملکردی ذی‌نفعان (کسبه و ساکنین)، پایداری فضا را با چالش مواجه کرد. در مقابل، الگوی فضای مشترک در دوره سوم با جایگزینی راهبرد مدیریت تعارض و هم‌زیستی عملکردها به جای حذف آن‌ها و با ایجاد تعادل میان حرکت و حضور، ارتقای دسترسی، افزایش انعطاف‌پذیری و تقویت ایمنی، سرزندگی و شمولیت، زمینه بازتولید هم‌زمان نقش‌های اقتصادی، اجتماعی و حرکتی خیابان را فراهم ساخت.

مدل مفهومی پژوهش نیز بر پایه پیوند میان «سیر تحول خیابان» و «کیفیت فضای جمعی» تدوین شده و نشان می‌دهد که خیابان امام در سه دوره زمانی (پیش از ۱۳۹۷، ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۴ و ۱۴۰۴ تاکنون)، از الگوی سواره‌محور به

مشارکتی کاربران، ظرفیت‌های لازم را ارائه داد. با این حال، این دوره به‌عنوان مرحله‌ای از بهینه‌سازی و تثبیت شناخته می‌شود؛ زیرا پایداری کیفیت فضای جمعی نه صرفاً تابع مداخله کالبدی، بلکه متکی بر تنظیمات عملکردی و مدیریتی از جمله کنترل سرعت، زمان‌بندی تردد و هدایت رفتاری از طریق نشانه‌های محیطی است.

در نهایت، دوره سوم نشان‌دهنده تقویت هم‌زمان دو مؤلفه حضورپذیری و پیوستگی عملکردی است. از یک سو، با کنترل و محدودسازی حرکت سواره و کاهش سرعت، شرایط لازم برای حضور و استمرار حضور پیاده حفظ می‌شود و امکان بروز تعاملات روزمره در فضای میانی خیابان تداوم می‌یابد. از سوی دیگر، بازگشت محدود حرکت سواره، بخشی از نیازهای دسترسی و نفوذپذیری را در فضا تأمین می‌کند و در نتیجه، اختلالات مرتبط با کاهش دسترسی و انتقال بار ترافیکی به معابر پیرامونی تا حدی تعدیل می‌گردد. همچنین، در شرایط کاهش مرزبندی‌های فیزیکی، خوانایی قواعد استفاده و هدایت رفتاری از طریق نشانه‌های محیطی اهمیت بیشتری می‌یابد؛ زیرا ابهام عملکردی می‌تواند به افزایش اصطکاک رفتاری و افت کارایی فضا منجر شود؛ بنابراین، پایداری کیفیت فضای جمعی در این دوره نه صرفاً تابع مداخله کالبدی، بلکه متکی بر تنظیمات عملکردی و مدیریتی و همچنین سازگاری کاربری‌های پیرامونی با الگوی جدید دسترسی است. در مجموع، دوره سوم را می‌توان مرحله بهینه‌سازی خیابان و کاهش مداخلات پیشین دانست که در آن خیابان امام به‌عنوان فضای جمعی از طریق ایجاد سازوکارهای هم‌زیستی میان حرکت و حضور بازتعریف می‌شود. نتایج تحلیلی این دوره نشان می‌دهد که در خیابان‌های مرکزی با نقش شبکه‌ای، پایداری فضای جمعی زمانی حاصل



پیاده‌راه و سپس به فضای مشترک گذار کرده است (تصویر ۱۴). این فرایند بیانگر تغییر تدریجی منطقی سازمان‌دهی خیابان از غلبه حرکت به سمت تعادل میان حرکت و حضور هستند. در این چارچوب، کیفیت فضای جمعی خیابان در سه بعد کالبدی، عملکردی و اجتماعی ارزیابی می‌شود و مؤلفه‌هایی نظیر نفوذپذیری، انعطاف‌پذیری و مقیاس انسانی در بعد کالبدی، ایمنی، آسایش و تنوع عملکردها در بعد عملکردی و شمولیت، سرزندگی و امنیت فضایی در بعد اجتماعی را دربرمی‌گیرد. برآیند مدل نشان می‌دهد که تحول خیابان صرفاً یک تغییر کالبدی نیست، بلکه بازتابی از بازتعریف رابطه میان ساختار فضایی، کارکردهای شهری و حیات اجتماعی است؛ از این رو ارتقای نقش خیابان به مثابه فضای جمعی، حاصل تعامل پویا میان تحولات زمانی، ساختار فضایی و الگوهای کنش اجتماعی کاربران است.

**تصویر (۱۴): مدل مفهومی مستخرج از پژوهش؛ تحول منظر خیابان در چارچوب کیفیت فضای جمعی. مأخذ: نگارندگان.**

**جدول (۱): جمع‌بندی بررسی مؤلفه‌های مورد بررسی در پژوهش؛ نقاط ضعف و قوت آن‌ها و نحوه بروز. مأخذ: نگارندگان.**

مؤلفه‌های مورد بررسی	دوره اول	دوره دوم	دوره سوم
کالبدی	نفوذپذیری	محدود برای سواره؛ آزادانه برای پیاده	محدود برای سواره و مدیریت شده و در تعادل با حرکت سواره و پیاده
	انعطاف‌پذیری	صلب و محدود به کارکرد حمل‌ونقل	پذیرای رویدادهای متنوع
	مقیاس انسانی	غلبه تناسبات خیابان بر مقیاس انسان	اولویت به ابعاد انسانی
	مرزبندی‌های صلب و ایجاد بستر بی‌طرف	صلب (جدول‌گذاری و تفکیک فیزیکی سواره و پیاده)	حذف مرزها؛ ایجاد سطح واحد در اختیار پیاده
عملکردی	ایمنی	تداخل خودرو و عابر	تأمین ایمنی از طریق حذف کامل سواره برای حرکت پیاده
	آسایش	وجود آلودگی صوتی و زیست‌محیطی به علت حضور حداکثری وسایل نقلیه	آرام‌سازی محیطی و افزایش زمان ماندگاری
	مطلوبیت	فضا صرفاً برای عبور پیاده	- مطلوب برای گردشگر؛ چالش برانگیز برای ذی‌نفع - نارضایتی اقتصادی و رضایت دوجانبه (کسبه و شهروند)

	دسترسی کسبه و ساکنین			
	- ترکیبی؛ احیای نقش اقتصادی، حرکتی و جمعی - تداخل برخی فعالیت‌های ناسازگار با حرکت سواره	اجتماعی - فرهنگی؛ افت عملکرد تجاری	تک عملکردی	تعدد عملکردها
	پذیرش تمام گروه‌های سواره و پیاده تحقق عدالت فضایی	دسترسی آزاد برای کاربر پیاده	عدم شکل‌گیری فضای مناسب برای کودک و سالمند	شمولیت و فراگیری
	توازن میان خلوت و امر جمعی	افزایش امکان شکل‌گیری تعاملات اجتماعی در عین وجود امکان خلوت	توازن میان خلوت و امر جمعی	تعادل میان امر جمعی و شخصی
	مستمر و نسبتاً پایدار در تمام ساعات روز	- مقطعی و اوج‌گیرنده در رویدادها در کل بستر خیابان - افت سرزندگی در ساعات صبح	محدود به پیاده‌روها	سرزندگی
	نظارت طبیعی ناشی از اختلاط کاربری	وابسته به حضور جمعیت	ضعیف؛ کاهش حضور انسان در خیابان به علت سرعت بالای حرکت خودرو	امنیت فضایی

اجتماعی

## نتیجه پژوهش

سبزه‌میدان، فرایندی مرحله‌ای و وابسته به زمینه است که در آن تغییرات کالبدی، الگوهای استفاده کاربران و برنامه‌های توسعه و مدیریتی به صورت هم‌زمان بر کیفیت فضای جمعی اثر گذاشته‌اند. این تحول را می‌توان به عنوان تغییر تدریجی در پارادایم مداخله شهری از «خیابان به مثابه زیرساخت حرکت» به «خیابان به مثابه فضای جمعی» تبیین کرد؛ تغییری که از طریق آزمون و اصلاح سیاست‌های فضایی و تنظیم رابطه سواره و پیاده رخ داده است. در ابتدا، منطق عملکردی و سواره محور موجب شد خیابان نقش شبکه‌ای خود را در توزیع حرکت تثبیت کند، اما به دلیل فقدان ظرفیت‌های مکث و استقرار فعالیت در فضا، توان تولید عملکرد اجتماعی مستقل و پایدار محدود ماند و حیات اجتماعی غالباً در جداره‌ها و مقاصد پیرامونی متمرکز گردید. در دوره بعدی، تخصیص کامل بستر خیابان به حرکت عابر، شاخص‌های حضورپذیری را به طور معنادار تقویت کرد و امکان بروز فعالیت‌های

این پژوهش با تمرکز بر بازخوانی تحول منظر خیابان امام زنجان در محدوده سبزه‌میدان، به بررسی چگونگی تأثیر مداخلات توسعه معاصر بر بازتعریف خیابان تاریخی به مثابه فضای جمعی پرداخته است. مسئله اصلی پژوهش، تبیین نسبت میان دگرگونی‌های کالبدی، تغییر الگوهای عملکردی و کیفیت شکل‌گیری حیات اجتماعی در بستر خیابان بوده است؛ به ویژه در شرایطی که رویکردهای توسعه شهری میان دو گانه سواره محوری، پیاده‌محوری و الگوهای ترکیبی در نوسان بوده‌اند. بر این اساس، پژوهش حاضر با واکاوی سه دوره تحول خیابان و تحلیل آن در چارچوب ابعاد کالبدی، عملکردی و اجتماعی، در پی آن بوده است تا ظرفیت و محدودیت هر رویکرد را در ارتقای کیفیت فضای جمعی و دستیابی به تعادل میان کارکرد حرکتی و حیات اجتماعی تبیین کند. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که تحول منظر خیابان امام زنجان در محدوده

اجتماعی و کارایی فضایی در مقیاس محلی تضعیف شود. در ادامه می‌توان گفت از منظر توسعه معاصر، خیابان امام به‌عنوان نمونه‌ای از بازاندیشی در نقش خیابان به‌مثابه فضای جمعی تبدیل شده است. توسعه در دوره سوم نه به‌عنوان عاملی تحمیلی، بلکه به‌مثابه فرایندی تطبیقی عمل کرده که در تعامل با تجربه کاربران و زمینه تاریخی خیابان شکل گرفته است. این امر نشان می‌دهد که فضای جمعی زمانی پایدار و معنادار می‌شود که توسعه بتواند میان منظر خیابان، تجربه زیسته و کارکردهای شهری تعادلی پویا برقرار کند؛ بنابراین، پایداری فضای جمعی در خیابان‌های تاریخی تابع تحقق هم‌زمان سه شرط، افزایش زمان حضور و مکث، حفظ حداقلی از نفوذپذیری و دسترسی شهری و استقرار نظام تنظیم رفتاری و مدیریتی برای کاهش اصطکاک میان کاربران می‌باشد.

در سطح مفهومی، پژوهش حاضر تأکید می‌کند که بازتعریف خیابان تاریخی به‌مثابه فضای جمعی، محدود به مداخلات کالبدی نبوده و مستلزم انطباق برنامه‌های توسعه با الگوهای رفتار کاربران و کیفیت تجربه حضور وابسته است. در این راستا، کیفیت حضور، امکان مکث و تنوع فعالیت‌ها می‌توانند به تقویت تعاملات اجتماعی و ارتقای کارکردهای عمومی خیابان منجر شوند. همچنین خیابان زمانی می‌تواند به‌عنوان فضای جمعی کارآمد عمل کند که علاوه بر تأمین نیازهای عملکردی و حرکتی، ظرفیت زیست روزمره و تعاملات اجتماعی را نیز در خود جای دهد. در نتیجه می‌توان به این مورد اشاره کرد که پیاده‌راه‌سازی و حذف حرکت سواره در تمامی فضاهای شهری پاسخگو نبوده و با اینکه توانایی افزایش حضور پیاده را فراهم می‌کند، اما با حذف عملکردهای مرتبط با حمل‌ونقل و حرکت سواره، کیفیت‌های محیطی و میزان

اجتماعی در فضای میانی را افزایش داد، اما هم‌زمان با کاهش نفوذپذیری شبکه سواره و محدودیت دسترسی، عدم تعادل میان مقیاس محلی (کارایی اجتماعی) و مقیاس شهری (پیوستگی عملکردی) را آشکار ساخت. در ادامه، الگوی فضای مشترک با ادغام کنترل‌شده حرکت سواره در بستر پیاده‌محور، خیابان را به فضایی چندکارکردی برای حرکت، مکث و تعاملات روزمره اجتماعی تبدیل کرد. نتایج مطالعه نمونه نشان داد که کیفیت فضای جمعی در خیابان‌های دارای نقش شبکه‌ای، نه با سلطه مطلق سواره و نه با حذف کامل آن، بلکه با تنظیم تعارض میان حرکت و حضور محقق می‌شود. الگوی فضای مشترک با ادغام کنترل‌شده حرکت سواره در بستر پیاده‌محور، امکان دستیابی به توازن نسبی میان اجتماع و عملکرد را فراهم می‌سازد؛ مشروط بر آنکه سازوکارهای طراحی و مدیریت بتوانند به طور هم‌زمان سه شرط زیر را محقق سازند:

۱. افزایش زمان ماندگاری و مکث‌پذیری از طریق ارتقای شرایط پیاده‌محوری و کاهش برتری سواره؛
۲. حفظ حداقلی نفوذپذیری و دسترسی سواره برای جلوگیری از گسست شبکه‌ای و انتقال فشار ترافیکی؛
۳. کنترل سرعت تردد به‌منظور کاهش تنش رفتاری در فضاهای ادغامی.

بنابراین، تجربه خیابان امام نشان می‌دهد که راهبردهای توسعه معاصر در بازتعریف خیابان به‌مثابه فضای جمعی، زمانی کارآمدتر خواهند بود که از رویکردهای تک‌بعدی سواره یا پیاده عبور کرده و به سمت الگوهای ترکیبی مبتنی بر کنترل، مدیریت دسترسی و انعطاف‌پذیری عملکردی حرکت کنند؛ الگوهایی که امکان حفظ کارکردهای شبکه‌ای را فراهم می‌کنند، بدون آنکه کیفیت حضور

بیکن، ادموند. (۱۳۷۶). طراحی شهرها: تحول شکل شهر از آتن تا برازیلیای مدرن. (ترجمه: فرزانه طاهری). تهران: مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.

توشیح، نینا و حبیبی، کیومرث، (۱۳۹۴). ارزیابی سرمایه اجتماعی در خیابان. انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران، ۶(۹)، ۵۰-۳۹.

جیکوبز، جین. (۱۳۹۶). مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکا. ترجمه: حمیدرضا پارسی و آرزو افلاطونی. تهران: دانشگاه تهران.

دانشپور، سید عبدالهادی و چرخچیان، مریم. (۱۳۸۶). فضاهای عمومی و عوامل مؤثر بر حیات جمعی. باغ نظر، ۴(۷)، ۲۸-۱۹.

دانشپور، سید عبدالهادی. (۱۳۷۹). «بازشناسی مفهوم هویت در فضاهای شهری»، رساله دکتری، دانشگاه تهران، تهران.

سلیمانی، علیرضا؛ مرصوصی، نفیسه؛ و فرامرزی، مهسا. (۱۳۹۷). تحلیلی بر تأثیرات طرح کالبدی بر رفتار شهروندان در فضای شهری (نمونه موردی: خیابان امام ارومیه). پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، ۳۳(۹)، ۶۸-۵۰.

شوی، فرانسواز. (۱۳۹۱). شهرسازی تحولات و واقعیات. ترجمه سیدمحسن حبیبی، چاپ دوم. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

شهرداری زنجان. (۱۳۹۱). مطالعه، طراحی و ساماندهی منظر خیابان امام (ره) زنجان در دو جبهه شمالی و جنوبی آن (حد فاصل سبزه میدان تا میدان انقلاب). زنجان: دانشگاه زنجان.

قاضی پور، سیامک. (۱۳۹۱). وونرف پارادایم جدید نوسازی بافت‌های شهری در ایران (نمونه موردی: محله سنگلج تهران). تبریز: دانشگاه هنر اسلامی تبریز.

قلمبردزفولی، مریم و نقی‌زاده، محمد. (۱۳۹۳). طراحی فضای شهری به‌منظور ارتقاء تعاملات اجتماعی. هویت شهر، ۱۷(۱)، ۲۴-۱۶.

کالن، گوردن. (۱۳۹۵). گزیده منظر شهری. ترجمه: منوچهر طیبیان. تهران: دانشگاه تهران.

گل، یان. (۱۳۹۲). شهر انسانی. ترجمه: لیلا غفاری و علی غفاری. تهران: موسسه علم معمار رویال.

رضایتمندی را تحت تأثیر قرار داده است. بررسی فرایند تحولات خیابان امام بیانگر آن است که رویکردهای مبتنی بر تفکیک کامل سواره و پیاده در بافت‌های تاریخی، تعادل فضایی و عملکردی را تضعیف می‌کنند؛ درحالی‌که راهبردهای ترکیبی، توانایی حفظ هم‌زمان کیفیت فضای جمعی و پیوستگی شهری را دارند. از سوی دیگر، با توجه به ماهیت چند بازیگری پروژه‌های نوسازی و بازآفرینی، تحقق نتایج پایدار مستلزم همکاری میان شهروندان، متخصصان شهری و سیاست‌گذاران در چارچوب سازوکارهای مشارکتی و برنامه‌ریزی یکپارچه است.

#### ملاحظات اخلاقی:

حامی مالی: -----

**تعارض منافع:** طبق اظهار نویسندگان، این مقاله تعارض منافع ندارد.

**برگرفته از پایان‌نامه / رساله:** این مقاله مستخرج از رساله یا پایان‌نامه نمی‌باشد.

#### منابع

الکساندر، کریستوفر. (۱۳۸۷). زبان الگو: شهرها. ترجمه: رضا کربلایی نوری. تهران: مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری.

آتشین‌بار، محمد. (۱۳۸۹). تحلیل نسبت کالبد و معنا در خیابان انقلاب. منظر، ۲(۱۱)، ۳۸-۴۳.

بحرینی، سیدحسین. (۱۳۹۳). تجدد، فراتجدد و پس از آن در شهرسازی. تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

بنتلی، ای.ین. (۱۳۹۱). محیط‌های پاسخده، کتاب راهنمای طراحان. ترجمه: مصطفی بهزادفر. تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.

Urban Development, 14(35), 205-221. doi: 10.22034/aaud.2021.215404.2089

Al-Ataabi, M.S., & Alhelli, A.A. (2018). Renovation Spaces in Heritage Districts: The Reviving and Renovation of Culturally and Historically Open Spaces in Islamic Regions. *Landscape Architecture - The Sense of Places, Models and Applications*.

Amin, A. (2008). Collective culture and urban public space. *City*, 12(1), 5-24.

Amin, A. (2010). Cities and the ethic of care for the stranger, Joseph Rowntree Foundation. United Kingdom. Retrieved from <https://policycommons.net/artifacts/1885532/cities-and-the-ethic-of-care-for-the-stranger/2634848/> on 25 May 2023. CID: 20.500.12592/qvzsvt.

Appleyard, D., (1981). *Livable Streets*. Berkeley, CA: University of California Press.

Barati, N. and Khademi, S. (2018). Urban Public Spaces: Needs and Obstacles; Case Study: Vali-ye Asr Crossroad intersection in Tehran. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape*, 10(44), 18-23. doi: 10.22034/manzar.2018.76860

Barker, R. (1968). *Ecological Psychology*. California: Stanford University Press.

Benacer, H., Golkar, N., & Aouissi, K. B. (2022). PUBLIC SPACES AS A PALIMPSEST OF CITY LAYERS: THE CASE OF BAHARESTAN SQUARE IN TEHRAN (IRAN). *Journal of the Geographical Institute "Jovan Cvijic" SASA*, 72(3), 341-353. <https://doi.org/10.2298/IJGI2203341B>

Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2021). *Public Places Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design* (3rd ed.). London/New York: Routledge.

Carmona, M.; Heath, T.; Oc, T. & Tiesdell, S., (2003). *Public Places-Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Oxford: Architectural Press.

Carr, S., Francis, M., Rivlin, L. G., & Stone, A. M. (1992). *Public Space*. Cambridge University Press.

Carr, S.; Francis, M.; Rivlin, L. G. & Stone, A. M., (1992). *Public Space*. New York: Cambridge University Press.

Charkhchian, M. (2017). Daily Life in Street. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape*, 9(39), 60-71.

لطیفی، امین و سجاذاده، حسن. (۱۳۹۳). ارزیابی تأثیر مؤلفه‌های کیفیت محیطی بر الگوهای رفتاری در پارکهای شهری (نمونه موردی: پارک مردم همدان). *فصلنامه مطالعات شهری*، ۳(۱۱)، ۱۸-۳. لینچ، کوین. (۱۴۰۰). *سیمای شهر*. ترجمه: منوچهر مزینی. تهران: دانشگاه تهران.

محمدپور زرنندی، حسین و امینیان، ناصر. (۱۳۹۴). ارزیابی قابلیت‌های بازآفرینی پیاده‌راه‌های گردشگری از منظر توسعه پایدار شهری (مطالعه موردی: خیابان ۱۵ خرداد تهران). *فصلنامه اقتصاد و مدیریت شهری*، ۱۱(۱): ۹-۴.

مدنی‌پور، علی. (۱۳۹۱). *فضاهای عمومی و خصوصی شهر*. چاپ سوم، ت: فرشاد نوریان، تهران: انتشارات شرکت پردازش و برنامه‌ریزی.

معینی، سیدمحمد مهدی. (۱۳۸۵). افزایش قابلیت پیاده‌مداری، گامی به سوی شهری انسانی‌تر. *هنرهای زیبا*، ۲۷ (۲۷): ۵-۱۶.

منصوری، سید امیر. (۱۳۸۳). درآمدی بر شناخت معماری منظر. *باغ نظر*، ۱(۲)، ۶۹-۷۸.

منصوری، سید امیر. (۱۳۸۹). *جیستی منظر شهری*. منظر، ۲(۹)، ۳۰-۳۳.

منصوری، سید امیر. (۱۳۹۵). راه به مثابه منظر. *منظر*، ۸(۳۶)، ۳-۳.

برک، آگوستن. (۱۳۸۷). *منظر، مکان، تاریخ*. ترجمه: مریم السادات منصوری، *باغ نظر*، ۵(۹): ۸۱-۹۰.

موریس، جیمز. (۱۳۷۴). *تاریخ شکل شهر*، ترجمه: راضیه رضازاده. تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت.

وایت، ویلیام. (۱۳۹۲). *زندگی اجتماعی در فضاهای شهری کوچک*. ترجمه: محمدهادی غیاثی، میترا حبیبی. تهران: دانشگاه هنر.

Abarghouei Fard, H., Mansouri, S. A. and Motalebi, G. (2023). Narrative Review of Pertinent Theories on 'Public Space' in Cities. *The Monthly Scientific Journal of Bagh-e Nazar*, 19(116), 85-102. doi: 10.22034/bagh.2022.376257.5305

Aghajani, H. and Pendar, H. (2021). Explaining the Feasibility Criteria for Converting Streets to Pedestrian Areas in City Centers; Case Study: The Central Core of Babol. *Armanshahr Architecture &*

- Gillies, A. (2009). Is Road There to share? Shared space in an Australian context. Bachelor of Planning, university of New South Wales.
- Hajer, M., Reijndorp, A. (2001). In Search of New Public Domain. Rotterdam: NAI Publisher.
- Hamilton-Baillie, B. (2001). Home Zones - Reconciling People, Places and Transport. Study Tour of Denmark, Germany, Holland & Sweden. July to August 2000.
- Hamilton-Baillie, B. (2008). Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. Built Environment.
- Hass-Klau, C.; Crampton, G.; Dowland, C. & Nold, I., (1999). Streets as Living Space: Helping Public Spaces Play their Proper Role. London: ETP/Landor.
- Heydecker, B.G. & Robertson, S. (2009). Evaluation of Pedestrian Priority Zones in the European area: Report to the Korea Transport Institute KoTI. Centre for Transport Studies, University College London.
- <https://doi.org/10.1016/J.AEJ.2019.09.015>
- Jacobs, A., (1993). Great Streets. Cambridge, MA: The MIT Press.
- Jacobs, J., (1961). The death and life of Great American Cities. New York: Random House.
- Jalaladdini, S. & Oktay, D. (2012). Urban public spaces and vitality: a socio-spatial analysis in the streets of Cypriot towns. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, (35), 664-674.
- Jole, M. (2000-2001-2002). Public spaces and urban cultures. Proceedings of the seminar of IPHC Ministry of Equipment Transport Housing Tourism and the Sea. Paris : CERTU.
- Koch, R. & Latham, A. (2012). Rethinking urban public space: accounts from a junction in West London. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 37(4), 1-15.
- Lang, J. (1987). Creating architectural theory: The role of the behavioral sciences in environmental design. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Lennard, L. (1984). Public life in urban places: Godlier, Southampton.
- Lofland, L., (1973). A World of Strangers: Order and Action in Urban Public Space. New York: Basic Books.
- Chasan, P. (ND). Traffic-Restricted Streets: Woonerfs and Transit Malls. University of Washington/Open Space Seattle 2100.
- Cohen, N. (Ed.). (2010). Green cities: An A - to-Z guide (Vol. 4). California: Sage
- Corcoran, M. P. (2012). Society, space and the public realm: beyond gated individualism. *Irish Journal of sociology*, 20(1), 1-18.
- Cullen, G. (1960). *Cityscape*. Oxford: Architectural Press.
- Cullen, G. (1961). *Townscape*. New York: Reinhold Publishing Corporation.
- Dane, S., (1997). Main Street Success Stories (Washington DC: National Main Street Center, National Trust for Historic Preservation).
- daneshpour, A. and charkhchyan, M. (2007). Public Spaces and Factors Affecting Collective Life. *The Monthly Scientific Journal of Bagh-e Nazar*, 4(7), 19-28.
- Department for Transport. (2011). Local Transport Note 1/11: Shared Space. UK DfT.
- Douady, S. (2015). Reading the Street in the City. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape*, 7(30), 42-53.
- Douglass, M. (2003). Urban Space in Globalization era.
- Farhan, S.L., Merie, U., & Nasar, Z.A. (2024). Revitalizing historic city center a comparative methodology of current approaches and alternatives. *Journal of Cultural Heritage Management and Sustainable Development*.
- Gaver, W. W. (1996). Situating action II: Affordances for interaction: The social is material for design. *Ecological Psychology*, 8(2), 111-129.
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings: using public space*. Washington: Island press.
- Gehl, J. (2013). *Cities for people*. Washington: Island press.
- Gharehbaglou, M. and Khajeh-Saeed, F. (2018). Woonerf; A Study of Urban Landscape Components on Living Streets. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape*, 10(43), 42-51. doi: 10.22034/manzar.2018.68625

- Oldenburg, R. (1989). *The Great Good Place*. Berkeley: University of California Press
- Oldenburg, R. (2009). *The Character of Third Places*. In A. M. Orum & Z. Neal (Ed.), *Common ground?: readings and reflections on public space*. London: Routledge.
- Purcell, M. (2002). *Excavating Lefebvre: The Right to the City and Its Urban Politics of the Inhabitant*. *GeoJournal*, 58(2-3), 99-108.
- Rapoport, A. (1969). *House Form and Culture*. Englewood Cliffs. CA: Prentice Hall.
- Rezaei M, Marzi R, Shojaee E. (2022). Embedded heritage: the role of information and communication technology (ICT) in urban placemaking (case study: Tehran's citadel). *J His Arch & Anthropol Sci*. 7(3):152-158 DOI: 10.15406/jhaas.2022.07.00265
- Rishbeth, C. (2020). *The collective outdoors: Memories, desires and becoming local in an era of mobility*. In Mehta, V. & Palazzo, D. (Eds.), *Companion to public space*. Routledge.
- Rudofsky, B., (1969). *Streets for People*. New York: Doubleday.
- Sekhvatdoust, N. and Alborzi, F. (2020). A Semiotic Approach to the Elements of the Historical Axis of Sepah Street in Qazvin and Reading of its Spatial Identity from a Phenomenological Perspective. *Armanshahr Architecture & Urban Development*, 13(30), 97-115. doi: 10.22034/aaud.2020.105023.1348
- Shaftoe, H. (2012). *Convivial urban spaces: Creating effective public places*. London; Routledge.
- Shehab El-Deen, A.S., Aboulsaadat, A.H., & Nour, W. (2024). Reviving the past: urban strategies for renovating historic commercial streets in city centers. *Journal of Engineering and Applied Science*, 71.
- Southworth, M. & Ben-Joseph, E., (1996). *Streets and the Shaping of Towns and Cities*. New York: McGraw-Hill.
- Tajbakhsh, K. (2000). *The promise of the city: space, identity, and politics in contemporary social thought*. California: Univ of California Press.
- Tibaldes, F. (2003). *Citizen-oriented city*, (Mohammad Ahmadi-Nejad. Trans.). Tehran: Khak Press, 1th Publish.
- Vernez-Moudon, A., (Ed.) (1991). *Public Streets for Public Use*. New York: Columbia University Press.
- Lofland, L., (1998). *The Public Realm: Exploring the City's Quintessential Social Territory*. New York: Aldine De Gruyter.
- Madanipour, A. (2003). *Public and Private Spaces of the City*. London: Routledge.
- Madanipour, A. (2006). Roles and challenges of urban design. *Journal of urban design*, 11(2), 173-193.
- Madanipour, A. (2020). A Critique Of Public Space: Between interaction and attraction. In Mehta, V. & Palazzo, D. (Eds.), *Companion to Public Space*. Routledge.
- Madden, D. J. (2010). Revisiting the end of public space: Assembling the public in an urban park. *City & Community*, 9(2), 187-207.
- Malone, K. (2002). Street life: youth, culture and competing uses of public space. *Environment and urbanization*, 14(2), 157-168.
- Mansouri, M. A. and Atashinbar, M. (2014). Qualitative Enhancement of Tehran Urban Landscape at the Intersection of Street and Public Spaces. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape*, 6(28), 12-17.
- Mansouri, S. (2016). "Road" with the Landscape Approach. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape*, 8(36), 3-3.
- Massey, D. (2005). *For Space*. London: Sage.
- Mehanna, W. A. E.-H., & Mehanna, W. A. E.-H. (2019). Urban renewal for traditional commercial streets at the historical centers of cities. *Alexandria Engineering Journal*, 58(4), 1127-1143.
- Mehta, V. (2014). Evaluating public space. *Journal of Urban design*, 19(1), 53-88.
- Mehta, V. (2019). Streets and social life in cities: a taxonomy of sociability. *Urban Design International*, 24(1), 16-37.
- Mitchell, D. (1996). Introduction: Public space and the city. *Urban Geography*, 17(2).
- Nalmpantis, D., Lampou, S.Ch. & Naniopoulos, A., (2017). The concept of woonerf zone applied in university campuses: the case of the campus of the Aristotle University of Thessaloniki. *Transportation Research Procedia* 24:450-458.
- Németh, J. (2012). Controlling the commons: how public is public space?. *Urban Affairs Review*, 48(6), 811-835.

Walzer, M. (1986). Pleasures and cost of urbanity. *Dissent*, (33), 470–484.

Whyte, W. H. (1980). *The social life of small urban spaces*. Newyork: Project for Public Spaces.

Young, M. I. (1990). *Justice and the politics of difference*. Princeton: Princeton University Press.