نشریه مکتب احیاء، ۳ (۹)، ۲۴-۳۵/ زمستان ۱۴۰۴
10.22034/3.9.24

مقالهٔ پژوهشی

تبیین جایگاه فضای جمعی خیابان در بهبود و ارتقاء منظر شهری قم

مطالعهٔ میان‌موردی گذر محلهٔ شاه حمزه، پیاده‌راه ارم و میدان سالاریه*

حمیده ابرقویی‌فرد**
میمنت پرسه[1]
۱. گروه معماری منظر، دانشکدهٔ معماری، دانشکدگان هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ایران

اطلاعات مقاله

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۹/۰۶
تاریخ بازنگری: ۱۴۰۴/۰۹/۳۰
تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۱/۱۵
تاریخ انتشار: ۱۴۰۴/۱۲/۱

واژگان کلیدی

فضای جمعی، خیابان، منظرشهری، فضای عمومی، حیات اجتماعی، قم

چکیده

فضاهای جمعی شهری به‌عنوان بستر شکل‌گیری حیات اجتماعی، فرهنگی و مدنی شهرها نقشی کلیدی در ارتقاء کیفیت منظر شهری ایفا می‌کنند. در این میان خیابان‌ها، به‌مثابه شریان‌های حیاتی شهر، فراتر از کارکرد جابه‌جایی و ترافیکی، عرصه‌ای برای تبلور تعاملات اجتماعی، بازنمایی ارزش‌های فرهنگی و تجربهٔ زیستهٔ شهروندان محسوب می‌شوند. در شهر قم، به‌واسطهٔ توسعه‌های شتاب‌زده اخیر، کمبود فضاهای جمعی باکیفیت و ضعف در بهره‌مندی از امکانات شهری، همراه با ناهمگونی فرهنگی و جمعیتی محلات، خیابان‌ها و گذرها نتوانسته‌اند نقشی درخور در ارتقاء کیفیت زندگی شهری ایفا کنند. این مسئله در طرح‌های راهبردی قم نیز به چشم می‌خورد؛ غلبهٔ نگاه تقلیل‌گرایانه به خیابان به‌عنوان معبر ترافیکی، موجب غفلت از کارکرد اجتماعی و معنایی آن شده است. پژوهش حاضر با تمرکز بر جایگاه خیابان به‌مثابه فضای جمعی، در پی پاسخ به این پرسش است که چگونه می‌توان خیابان‌ها را به مولفه‌ای تحول‌آفرین در بهبود منظر شهری قم بدل ساخت. روش پژوهش، کیفی و مبتنی‌بر مطالعهٔ میان‌موردی است. ابتدا با مرور ادبیات نظری، مدل مفهومی رابطهٔ فضای جمعی، خیابان و حیات اجتماعی تدوین گردید. سپس با بهره‌گیری از مشاهدهٔ میدانی و مطالعات اسنادی، سه نمونهٔ شاخص شامل پیاده‌راه ارم به‌عنوان نمونه‌ای مدرن و طراحی‌شده، گذر تاریخی محلهٔ شاه حمزه به‌مثابه نمونه‌ای مرکزمحله‌ای و پایدار، و میدان سالاریه در جایگاه فضایی ترافیکی-اجتماعی، در شهر قم مورد بررسی قرار گرفتند. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که خیابان‌ها در منظر شهری قم دو نقش اساسی ایفاء می‌کنند؛ نقش ابتدایی به‌عنوان مسیر ترافیکی و نقش ثانویه به‌عنوان فضای جمعی. میزان موفقیت خیابان در ایفاء نقش دوم، وابسته به همبستگی سه لحظه تولید اجتماعی فضا شامل پرکتیس فضایی، بازنمایی‌های فضایی و فضای زیسته است. تحلیل سه نمونه موردی حاکی از آن است که در مواردی چون گذر شاه حمزه، هم‌افزایی این سه سطح موجب پویایی اجتماعی شده است، درحالی‌که در نمونه‌هایی چون پیاده‌راه ارم، غلبه رویکرد کالبدی و مدیریتی بر تجربهٔ زیستهٔ شهروندان منجر به کاهش کارکرد اجتماعی فضا گشته است. یکی از راه حل‌های بهبود منظر شهری قم اتخاذ رویکردی کل‌نگر به خیابان به‌عنوان فضای جمعی و نه صرفاً زیرساخت ترافیکی است. بر این اساس تدوین یک طرح توسعهٔ استراتژیک مبتنی‌بر فضای جمعی و یک جعبه ابزار برای بازساماندهی کارآمد خیابان‌ها و گذرها برای ارتقاء منظر شهر قم با تکیه بر فضاهای جمعی خیابان‌ها پیشنهاد می‌شود. طرح توسعهٔ استراتژیک شامل سه مرحله (۱) پایش، شناسایی و اولویت‌بندی خیابان‌ها؛ (۲) هدف‌گذاری کوتاه‌مدت و بلندمدت با توجه به نیازهای جامعه و معیارهای موفقیت فضای جمعی؛ (۳) برنامه‌ریزی، طراحی و اجرا برای اصلاح و بهبود خیابان‌های موجود است.

* این مقاله برآمده از طرح پژوهشی «تبیین رویکرد ارتقای منظر شهری قم» است که زیرنظر سازمان بهسازی، نوسازی و زیباسازی اطراف حرم مطهر حضرت معصومه (س) با راهبری دکتر سیدامیر منصوری در پژوهشکدهٔ هنر، معماری و شهرسازی نظر، انجام شده است.

** نویسنده مسئول: ۰۹۱۲۶۹۹۸۲۲۳، hamide.abarghouyi@gmail.com

This is an open access article disributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-10-09]
[DOI: 10.22034/3.9.24]

مقدمه و بیان مسئله

امروزه فضای عمومی به‌عنوان بستر شکل‌گیری زندگی اجتماعی در شهرها، مورد توجه مدیران شهری، متخصصان و پژوهشگران علوم حوزهٔ شهر قرار گرفته است. فضای عمومی ساختار اجتماعی-مکانی زندگی شهری و دارای ابعادی چندگانه است که متأثر از نیروهای مختلف اجتماعی، اقتصادی و سیاسی شکل گرفته و تحت عاملیت مدیران شهری، طراحان و شهروندان موجودیت می‌یابد (ابرقویی فرد و همکاران، ۱۴۰۱، ۸۵). فضای جمعی به‌عنوان حالت و وضعیت مطلوبی از فضای عمومی، بر پایهٔ برخورداری از وجه معنایی، شکل‌گیری تعاملات اجتماعی و فعالیت‌های مشترک تعریف می‌شود (ابرقویی فرد و همکاران، ۱۳۹۹، ۲۳). گونه‌شناسی فضای عمومی بر اساس ویژگی‌های کالبدی و عملکردی، مصادیق مختلفی چون میدان اصلی شهر، میدان تفریحی، تفرجگاه، میدان ترافیکی، پارک‌های عمومی، پلازاها و میادین، اماکن یادبودی، بازارها، خیابان‌ها، زمین‌های بازی، فضاهای باز اجتماعات، سبزراه‌ها و پارک‌ها، فضاهای روزمره و... را شامل می‌شود (Car et al, 1992, 79; Gehl & Gemozoe, 2001, 87). در این میان خیابان‌ها اصلی‌ترین اماکن عمومی شهر و رگ‌هایی هستند که زندگی یک شهر در آن‌ها جریان دارد. وقتی به یک شهر فکر می‌کنیم اولین چیزی که به ذهن خطور می‌کند، خیابان‌های آن هستند. آمیختگی طبقات اجتماعی مختلف، آزادی مدنی، ارتباطات و تجارت یک شهر به خیابان‌های آن بستگی دارد. به گونه‌ای که کاهش عملکرد خیابان‌های عمومی، باعث از میان رفتن شهر خواهد شد. خیابان‌های عمومی و پیاده‌راه‌ها، تنها مکان‌های بیان عمومی و فعالیت سیاسی از پیش برنامه‌ریزی نشده هستند (Jacobs, 1992: 29; Nissen, 2008, 1132; Kohn, 2004, 3). بر این اساس پرداختن به نقش اجتماعی و مدنی گذرها و خیابان‌ها فراتر از اندام‌های ترافیکی و محل عبور و مرور از اهمیت زیادی برخوردار است. خیابان چه در حالت مدرن آن و چه در وضعیت پیشین و سنتی خود یعنی گذر، به‌عنوان مؤلفه‌ای تحول‌آفرین مطرح بوده و منظر شهر و حیات اجتماعی و مدنی آن را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

در شهر قم نیز به شکل ویژه مسئلهٔ فضای جمعی گذرها و خیابان‌ها از اهمیت بالایی برخوردار است. فضاهای جمعی و فراغتی با توجه به توسعه‌های شتاب‌زده اخیر چه به لحاظ میزان و وسعت وجودی این فضاها و چه به لحاظ وجود امکانات خدماتی دچار کمبود اساسی هستند. پرداختن به ابعاد اجتماعی فضا در شهر قم بنابر مسائلی چون ناهمگونی فرهنگی و جمعیتی محلات، ساختار دوقطبی شهر در مقایسهٔ مرکز با حاشیه و تنش‌های اجتماعی حاصل از آن (ربانی و همکاران، ۱۳۸۲، ۱۰۲-۱۰۵) و تأثیر تقسیم‌بندی فضایی-اجتماعی شهر به بومی و مهاجرنشین بر سرمایه‌های اجتماعی (زیاری و همکاران، ۹۷، ۵۱) به‌عنوان یک مسئلهٔ کلان حائز اهمیت است. در سطح راهبردی اگرچه «بهره‌مندی از محیط و فضاهای شهری امن» و «روان، متعادل و سالم‌سازی عبور و مرور شهری» به‌عنوان اهدافی حائز اهمیت به شکل جداگانه در طرح چشم‌انداز ۱۴۱۴ شهر قم در نظر گرفته شده‌اند؛ اما آسیب‌هایی چون نگاه تک‌بعدی به خیابان به‌عنوان فضای ترافیکی و خلاصه ساختن فضاهای جمعی به فضاهای داخلی چون کتابخانه‌ها از کاستی‌های سیاست‌های مذکور به‌شمار می‌آیند (چشم‌انداز قم، ۱۴۱۴، ۱۶۹). این در حالی است که بخش عمده‌ای از فضاهای عمومی شهر قم را معابر و گذرهای شهری تشکیل می‌دهند که عمدتاً از کیفیت مطلوب برخوردار نمی‌باشند و نیاز به برنامه‌ریزی و فعالیت بیشتری در این زمینه وجود دارد (طرح جامع قم، ۱۳۸۲). بر این اساس پرداختن به نقش خیابان به‌عنوان گونه‌ای از فضاهای جمعی در ارتقاء منظر شهر قم حائز اهمیت است؛ پژوهش حاضر با توسعه و اختصاصی‌سازی ادبیات نظری فضای جمعی در ارتباط با متغیرهای وابسته خیابان، حیات اجتماعی و ارتقاء منظر شهری در پی پاسخگویی به این پرسش است که چگونه می‌توان با تمرکز بر فضای عمومی خیابان به‌عنوان مؤلفه‌ای تحول‌آفرین در بطن منظر شهری، راهبردها و سیاست‌ها و اقداماتی جهت بهبود منظر شهر تاریخی قم ارائه کرد؟

روش پژوهش

روش پژوهش حاضر کیفی و مطالعه میان‌موردی است. با هدف تبیین جایگاه فضای جمعی خیابان در بهبود منظر شهری، در ابتدا با مطالعهٔ کتابخانه‌ای مدل مفهومی فضای جمعی در ارتباط با متغیرهای زندگی اجتماعی و خیابان تعمیم یافته و در مرحلهٔ بعد بر پایهٔ یافته‌های بدست آمده از مشاهدهٔ میدانی و اسنادی سه مورد خیابان ارم/ انقلاب، گذر تاریخی محلهٔ شاه حمزه و میدان سالاریه در شهر قم راهبردها و سیاست‌های اختصاصی برای ارتقاء منظر شهر قم استخراج خواهد شد.

مبانی نظری

• نظریهٔ تولید فضا؛ فرایند شکل‌گیری و تحول فضا در منظر شهری

هانری لوفور (۱۳۹۳) متأثر از نگاه فلسفی مارکس در تحلیل ساختار اقتصادی جوامع، در نظریهٔ تولید فضا به تبیین ابعاد اجتماعی فضا دست می‌زند. او معتقد بود فضا انتزاعی انضمامی است و تولید فضا به شیوهٔ اجتماعی صورت می‌گیرد. لوفور برای پر کردن دوگانگی سنتی میان فضای واقعی و ذهنی، استدلال می‌کند فضا یک محصول اجتماعی است و هر جامعه، شیوهٔ تولید فضای خاص خود را دارد. این فرایند تولید است که باید مورد توجه باشد، نه چیزهای موجود

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-10-09]

[DOI: 10.22034/3.9.2

که باید مورد توجه باشد، نه چیزهای موجود در فضا، اگرچه فرایند و محصول از یکدیگر جدا نیستند (Madanipour, 1996, 341-342). ترتیبات فضایی خاص محصول رویه‌های سیاسی، نظام‌های اجتماعی، تقسیم کار و روش‌های تولید متفاوت هستند (مانوئل کاستلز، ۱۹۹۳). بر این اساس فضا محل شکل‌گیری مداوم روابط اجتماعی است تا نتیجه صرف و تولید شده از چنین تعاملاتی و تغییر اجتماعی به شیوهٔ برنامه‌ریزی شده، تنها از طریق تغییر شیوه‌های تولید فضا امکان‌پذیر است. در دنیای مدرن، فرایند تولید جامعه از طریق تولید فضا اتفاق می‌افتد. از طریق تولید فضا است که سرمایه به دست می‌آید (Carlos, 2015). بر این مبنا لوفور در نظریه تولید فضا امر فیزیکی، ذهنی و اجتماعی را ایجاد تمایز میان فضای انتزاعی و فضای اجتماعی به یکدیگر پیوند می‌زند. بر این مبنا سه لحظهٔ فضای اجتماعی، این گونه تعریف می‌شوند؛

- پرکتیس فضایی: شامل جریان‌های مادی و فیزیکی، گردش‌ها، انتقال‌ها و برهمکنش‌هایی است که در سراسر فضا رخ داده و تضمین‌کننده روابط اجتماعی و تولید و بازتولید زندگی اجتماعی‌اند. پرکتیس فضایی، فضای جامعه را آهسته و پیوسته تولید و مهار می‌کند.

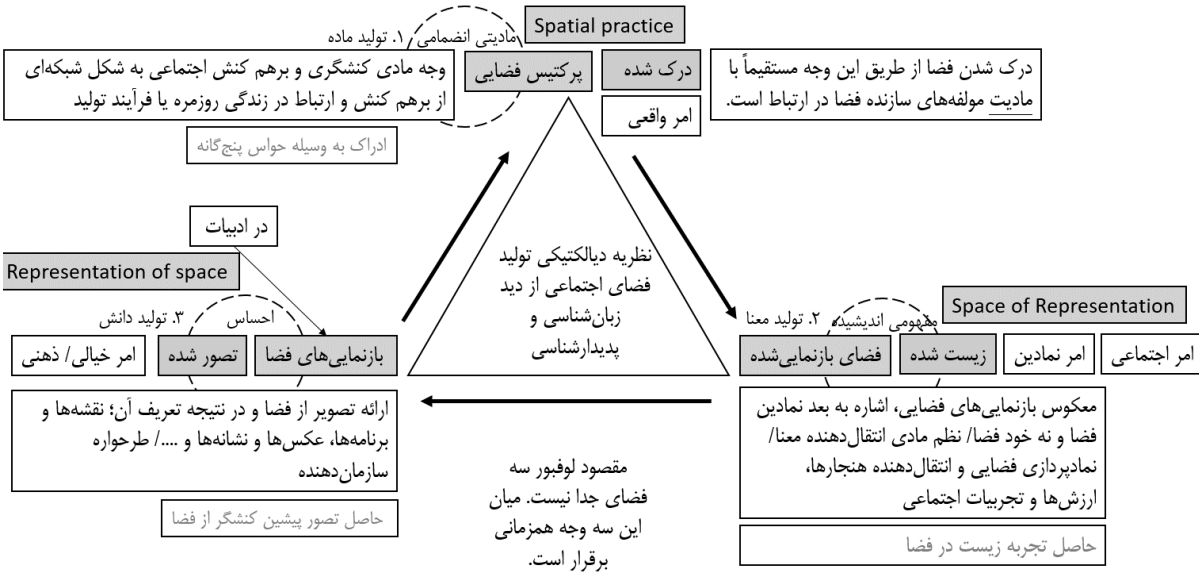
- بازنمایی فضایی: فضای مفهوم‌پردازی‌شده توسط متخصصان، حرفه‌مندان، معماران، جغرافیدانان، توسعه‌دهندگان است که همبسته روابط تولید و نظمی است که این روابط را تحمیل می‌کند. بازنمایی فضایی، فضایی همواره تصورشده و انتزاعی است که ایدئولوژی را در پرکتیس می‌گنجاند. کنترل بازنمایی فضا، کنترل چگونگی تولید، سازماندهی و مصرف فضا را در پی دارد.

- فضاهای بازنمایی: فضاهای بازنمایی شده یا فضای زیسته، معانی جدیدی برای پرکتیس‌های فضایی قائل می‌شوند. فضای بازنمایی، فضای زندگی روزمره است که ترکیب پیچیده‌ای از فاکتورهای دوگانه ذهنی و اجتماعی در آن برهم‌کنش دارند و شامل هم‌زمانی شکل مادی، کارکرد اجتماعی و ساختارهای سلسله‌مراتبی است (لوفور، ۱۳۹۳)(تصویر ۱).

فرایند شکل‌گیری و تحول فضاهای جمعی در منظر شهرها بر اساس نظریهٔ تولید فضا قابل ارزیابی و تفسیر است. چنانچه شکل‌گیری و تکوین خیابان به‌عنوان یک فضای جمعی را می‌توان حاصل هم‌زمانی ابعاد سه‌گانه فضا دانست. به همین ترتیب تحول تدریجی فضا، توسعهٔ آن و نقش‌آفرینی‌اش در تحول منظر شهری، تحت تأثیر پویایی ابعاد کالبدی، اجتماعی و برنامه‌ریزی شده فضا قرار دارد.

فضای جمعی مؤلفه تحول‌آفرین در شکل‌گیری منظر شهری

امروزه فضاهای عمومی به‌عنوان یک ضرورت اجتماعی و مدنی، عامل محرک اقتصاد شهری و بستری برای تجربهٔ فردی و جمعی زندگی شهری به قرارگاهی چندبعدی و استراتژیک در شهرها تبدیل شده و از این رو شاهد شکل‌گیری موج علاقه به فضای عمومی به‌عنوان یک دغدغهٔ شهری در میان متخصصان و مدیران شهری هستیم. فضای عمومی در روند تکاملی از فضای بیرونی و کالبدی تهی، فضای قابل دسترس برای عموم و نمایندگی مادی حوزهٔ عمومی به مکان تجربهٔ انسانی، به پدیده‌ای چندوجهی و مورد مناقشه و موجودیتی فرایندی و رابطه‌ای تحول یافته است (ابرقویی فرد و همکاران، ۱۴۰۲، ۴۲). فضاهای عمومی در مقیاس‌ها و سطوح مختلفی وجود دارند؛ از خیابان‌ها، میدان‌ها و پارک‌های فیزیکی در مقیاس کوچک گرفته تا محله‌ها، شهرها و کشورهای بزرگ را در بر می‌گیرند. بنابراین، طراحی فضاهای عمومی در داخل شهر در یک محیط در مقیاس کلان می‌تواند بر زندگی عمومی در مقیاس خرد تأثیر بگذارد (Liu, 2021).



تصویر ۱. ابعاد سه‌گانه فضا شامل پرکتیس فضایی، فضای بازنمایی و بازنمایی‌های فضایی. مأخذ: نگارنده برگرفته از لوفور، ۳۹۳۱.

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-10-09]
[DOI: 10.22034/3.9.24]

فضاهای جمعی با برخورداری از ویژگی‌هایی چون ماهیت معنادار و نمادین (Hatuka, 2012; 2010; Rishbeth, 2020, 32; Madanipour, 2003; Madanipour, 2006, 187; Goheen, 1998, 479) و ساختاری چندعملکردی (Carmona, 2010b, 171; Lefebvre, 1991: 39; Neal, 2009, 10 & 208-209) یکی از مؤلفه‌های اساسی سازندهٔ شهر و منظر آن محسوب می‌شوند و از قابلیت بالایی در بهبود کیفیت زندگی شهر برخوردار می‌باشند. بر خلاف تعریف منظر شهر به‌عنوان نوعی مکان و پدیده‌ای عینی-ذهنی حاصل از تعامل انسان با محیط که از ابعاد کالبدی، عملکردی و معنایی برخوردار است بیشتر مطالعات و برنامه‌های توسعه شهر، عمدتاً معطوف به دو بعد عملکردی (برنامه‌ای) و کالبدی (طراحی) بوده‌اند و توجه به وجه معنایی شهر نیز با غلبه بعد کالبدی صورت پذیرفته است (منصوری، ۱۳۸۹، ۳۱-۳۲). به همین ترتیب پرداختن به جایگاه و نقش فضاهای جمعی در منظر شهرها، اغلب با غفلت از ابعاد چندگانه شهر و ماهیت فضای جمعی به‌عنوان سامانه‌ای چندعاملیتی و متأثر از عوامل متعددی چون ذی‌نفعان مختلف همراه بوده است. چنان که کرمونا (2014a-2010a) با جمع‌بندی و نقد نظریات اخیر دربارهٔ فضاهای عمومی، آسیب‌های موجود در شکل‌گیری فضاهای عمومی را، فضای مغفول، فضای مورد هجمه، فضای محروم، فضای مصرف، فضای خصوصی‌شده، فضای تفکیک‌شده، فضای منزوی، فضای ابداعی، فضای ترسناک و فضای همسان‌شده طبقه‌بندی می‌کند (ن.ک. Carmona, 2014a-2010a). در نگاهی فراتر با بررسی ماهیت مورد ادعا و مناقشهٔ شهر و فضاهای آن و انطباق یافته‌ها با مطالعات آسیب‌شناسانه در مبانی نظری پیشین می‌توان نتیجه گرفت در اغلب موارد علت اصلی ناکارآمدی فضاهای جمعی جهت‌گیری توزیع قدرت و تخصیص فضا به نفع یکی از عاملیت‌های سازنده فضا نظیر مدیران، توسعه‌دهندگان و حتی کاربران در قالب جریان‌های کلان و خرد سیاسی، فرهنگی، اقتصادی و... است که به طور مستقیم بر عملکرد، ابعاد زیبایی‌شناسانه، شاخصه‌های فیزیکی و تنظیمات مکانی فضای جمعی اثر می‌گذارند.

خیابان به‌مثابه فضای جمعی

«به یک شهر فکر کنید... چه چیزی به ذهنتان می‌رسد؟ خیابان‌های آن. اگر خیابان‌های یک شهر جالب به نظر برسند، شهر جالب به نظر می‌رسد. اگر کسل‌کننده به نظر برسند، شهر کسل‌کننده به نظر می‌رسد» (Jacobs, 1992). در میان تمام فضاهای عمومی، خیابان‌ها به عنوان عمومی‌ترین فضا ظاهر می‌شوند. خیابان‌ها موتورهای فعالیت‌های اقتصادی، مراکز اجتماعی و سکوهایی برای مشارکت مدنی هستند. آنها شکاف‌های اجتماعی-اقتصادی را می‌شکنند و انسجام اجتماعی را تقویت می‌کنند (Carr, 1992)؛ آن‌ها پاسخگو، در دسترس، دموکراتیک و چند منظوره هستند. بنابراین خیابان‌ها پرکاربردترین فضای عمومی در تمام تمدن‌ها بوده‌اند (Brower, 1996). خیابان‌ها نقش مهمی در شکل‌گیری ساختار و زندگی روزمره شهرها دارند و ۱/۳ الی ۱/۲ شهرها را به خود اختصاص می‌دهند. اگرچه خیابان‌ها به‌عنوان زیرساخت اصلی برای جابجایی، دسترسی و اتصال، حمل‌ونقل و ارائهٔ خدمات شهری عمل می‌کنند اما فراتر از آن خیابان‌ها از هر نوع، در شهرهای جدید و قدیمی، بلاواسطه‌ترین و فراگیرترین فضاهای عمومی هستند که از فعالیت‌های فرهنگی، اقتصادی، سیاسی و اجتماعی بی‌شماری پشتیبانی می‌کنند.

پژوهشگران علوم حوزهٔ شهر بیش از پیش بر لزوم تغییر نگرش نسبت به خیابان از فضای حرکتی به نهاد و مکانی اجتماعی تأکید می‌ورزند و بدین ترتیب خیابان‌های یک شهر، عیار سنجش کیفیت منظر آن به شمار می‌آیند. خیابان‌ها که به طور سنتی به ایجاد تعادل بین نیاز به حمایت از معیشت و نیاز به مدیریت فضا برای سایر فعالیت‌ها شناخته می‌شوند، با اولویت دادن به خودروها نسبت به سایر کاربران، برای حفظ این تعادل تلاش می‌کنند (Skinner & Roever, 2016)؛ این امر باعث ایجاد جنبش‌های بزرگ احیای خیابان مانند «خیابان‌های قابل سکونت» و «خیابان‌های کامل» در سراسر جهان شده است (United Nations Human Settlements Program, 2013). تغییر خیابان‌ها برای رسیدن به دستاوردهای اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی، اقتصادی‌ترین و دردسترس‌ترین استراتژی است که در دهه‌های اخیر با سیاست‌هایی چون خیابان‌های نفوذی، پیاده‌راه‌سازی و... مورد استفاده مدیران شهری قرار گرفته‌اند. «خیابان‌های شهر با نمایان ساختن فقر و نابرابری، به ترکیب کردن تمام بخش‌های جامعه نزدیک می‌شوند و در نتیجه تنوع مردم، کنش‌ها و هویت‌های مختلف و آمیزش دموکراتیک در آنها بازنمایی می‌شود. به طور کلی خیابان‌های اجتماعی، محله‌ها و شهرها را جامعه‌محورتر، مدنی‌تر، فراگیرتر و در نهایت زیست‌پذیرتر و پایدارتر می‌سازند» (Mehta & Bosson, 2021, 171; Boddy, 1992, 125). خیابان در جایگاه فضای جمعی «فضایی متکثر به لحاظ فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی، مبهم، همیشه در حال تغییر، تعاملی، پر از پیچیدگی‌ها و تضادها و دارای معانی گوناگون برای همه شناخته می‌شود» (Mehta, 2013, 1-2). خیابان‌های شهری به منبع مناقشه‌برانگیزی در اختلاط کاربری‌های مختلف تبدیل شده و مظهر چالش‌ها و فرصت‌هایی در زمینهٔ حیات شهری هستند (Von Schönfeld, & Bertolini, 2017, 48). خیابان‌ها، میدان‌ها، پارک‌ها و دیگر فضاهای عمومی هستند که پتانسیل تبدیل شدن به صحنه‌ای را دارند که درام زندگی جمعی بر روی آن آشکار می‌شود (Carr et al 1992, 3). بر این اساس خیابان را می‌توان گونه خاصی از فضاهای جمعی دانست که با برخورداری از ویژگی‌ها و قابلیت‌هایی چون امکان شخصی‌سازی فضا و احساس اشغال، پروکسمیک و فاصله شخصی[1]، احساس راحتی و لذت، احساس ایمنی، آسایش محیطی و فیزیکی، سودمندی و راحتی، تنوع کالاها و خدمات، لذت حسی،

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-10-09]

[DOI: 10.22034/3.9.2]

احساس تعلق، کاربران بی‌شمار، معانی متعدد و قلمرومندی (Mehta, 2013, 62-165) قادر به ایفاء نقش به‌عنوان فضای جمعی موفق می‌باشند.

معیارهای کارآمدی خیابان به‌عنوان یک فضای جمعی

با تعریف شدن شهر به‌عنوان محل تبادل نظر، گفتگو و تعامل ازسوی اندیشمندان بزرگی چون مامفورد (۱۶۹۱) و لافلند (۸۹۹۱)، فضاهای عمومی به‌عنوان فضاهای زمینه‌ساز برای چنین کیفیاتی از اهمیت بالایی برخوردار خواهند گشت. فضای عمومی در ضعیف‌ترین شکل اجتماعی خود، امکان تجربهٔ لذت‌بخش تنهایی در جمع بدون تعامل اجتماعی مستقیم و محلی شدن از طریق انسانیت مشترک با غریبه‌ها را فراهم می‌سازد (Mitchell, 2003, 131; Mehta, 2019, 25; Carr et al. 1992, 3; Walzer, 1986, 470; Rishbeth, 2020, 32-33) و به همین ترتیب خیابان به‌عنوان یک فضای اجتماعی می‌تواند مکانی برای تنها بودن، استراحت و تأمل باشد (Mehta, 2013, 2) از سوی دیگر پررنگ‌ترین شکل تجربهٔ اجتماعی فضا -فضای جمعی- با شکل‌گیری حس مکان، احساس تعلق به اجتماع و فضا، روابط اجتماعی پایدار، سرمایهٔ اجتماعی، مشارکت مدنی و شناسایی و مالکیت مشترک و جمعی فضا به شکل نمادین همراه است (Relph, 1976, 36; Ramlee et al, 2015, 363; Mehta, 2014, 59& 2019, 29-31; Hester, 1984; Oldenburg, 1989; Madden, 2010, 190; Kohn, 2004, 11; منصوری و آتشین‌بار، ۱۳۹۳، ۶۱).

با توجه به تعریف فضای جمعی به‌عنوان بستر معنا یافتن جمع و شکل‌گیری تعاملات اجتماعی، خیابان را می‌توان مصداق مناسبی از مفهوم فضای جمعی دانست. مسئلهٔ طراحی فضا در عرصهٔ شهر با تأکید بر ابعاد انسان و محیط توجه قرارگرفته است. در گذشته برخی از متخصصان از جمله معماران و طراحان شهری با تأکید بیشتر بر پرکتیس فضایی و ابعاد کالبدی فضا و اولویت‌بخشی بر سلیقه، شهود و زیبایی‌شناختی شخصی در خصوص فرم و فضا تأکید داشته‌اند اما در دهه‌های اخیر با رواج یافتن رویکرد میان‌رشته‌ای، برنامه‌ریزی و طراحی هم‌زمان محیط به موازات مطالعه و تحلیل رفتار انسان مورد توجه قرار گرفته است. علی‌رغم همواره صحیح نبودن تعاریف هنجاری فضای جمعی به معنای برابر بودن الگوهای مشابه فضا در موفقیت اجتماعی آن، برخی از اصول کلی‌تر در تعریف فضای جمعی مورد توجه قرار دارد. در این رویکرد فضای جمعی که حیات اجتماعی و مدنی شهر به شکلی پویا در بستر آن جریان دارد بر اساس سه مؤلفهٔ کالبد، عملکرد و معنا، ارتباط انسان و محیط، مورد توجه اندیشمندان قرار گرفته است (ن.ک. ابرقویی فرد و همکاران، ۲۰۴۱، ۲۴). این در حالی است که در تعریف الگوی خیابان به‌عنوان یک فضای جمعی، مؤلفه‌های مذکور به شکلی اختصاصی‌تر تعریف شده‌اند. که از میان آن‌ها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد؛

- طراحی خیابان به‌عنوان فضای تجمع از طریق دسترسی آسان، کاهش سرعت و حجم ترافیک، تشویق افراد به نشستن به خیابان، عریض‌سازی خیابان برای حرکت و تجمع، ایجاد سرپناه و سایه، مبلمان مناسب، روشنایی پس از تاریکی
- جذاب ساختن خیابان برای همه کاربران از جمله کودکان، افراد مسن و افراد بی‌بضاعت
- حفظ فضاهای تجمع به شیوه‌هایی چون تشویق کسب و کارهای مستقل
- کامل و خودکفا ساختن خیابان از طریق مناسب‌سازی آن برای انواع مشاغل، ارائه کالاها و خدمات محیطی منحصربفرد، تشویق زندگی شبانه
- تبدیل خیابان به مکانی دلپذیر از طریق شخصی سازی نماهای فروشگاه‌ها و خیابان، ایجاد نماهای مفصلی و قابل نفوذ
- امکان تخصیص خیابان توسط همه ذی‌نفعان از جمله کاربران و صاحبان مشاغل و مشارکت آنان در اداره امور (Mehta, 2013, 188-201)

خیابان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین فضاهای عمومی شهری، زمانی می‌تواند کارآمد باشد که مجموعه‌ای از معیارهای کارآمدی را در خود جای دهد. در ابتدا خیابان باید بستری برای تعاملات اجتماعی و زندگی جمعی فراهم کند (Jayakody,2018)؛ عرصه‌ای که گروه‌های مختلف اجتماعی در آن با یکدیگر ملاقات کرده و امکان بروز نمادها و تصاویر فرهنگی جامعه را بیابند (توماس، ۱۹۹۱،۲۱۰). این ویژگی، خیابان را به صحنه‌ای بدل می‌کند که درام زندگی روزمره در آن آشکار می‌شود (Carr et al, 1992, 3). به این ترتیب، خیابان‌ها زمانی می‌توانند به‌عنوان فضای جمعی مؤثر عمل کنند که در کنار ایفای نقش حرکتی، کارکرد اجتماعی خود را نیز به‌طور متوازن حفظ و تقویت نمایند (جدول ۱).

بحث

شهر قم علاوه بر آن که یکی از مراکز مذهبی مهم به شمار می‌رود از دیرباز نقش گذرگاهی در حاشیهٔ کویر را داشته و میان شهرهای مهم شمال و جنوب ایران ارتباط برقرار کرده است. امروزه قم از شهری درون‌گرا، فشرده و واقع شده در درون یک برج و بارو با یک مرکزیت تاریخی به دورهٔ معاصر وارد شده است. تحولات شهرنشینی جدید در توسعهٔ قم و ارتقاء آن به یک کلان‌شهر، فرایندی شتابناک داشته و ساختار فضایی کنونی را شکل داده است (ارک سعیدنیا، ۱۳۶۶، ۱۶۹ - ۱۴۳). رشد و توسعه شتابزده شهر قم در دهه‌های اخیر به طور واضح در سیمای کالبدی آن به صورت نابه‌سامانی در فضا و کالبد نمود داشته است. اگرچه در آغاز شکل‌گیری مراکز و خدمات رفاهی عمدتاً متأثر از ابعاد شهر و گسترهٔ سرویس‌دهی آن بوده و انسجام شهر، ابعاد محدود آن و سازمان‌دهی فضایی در یک مسافت قابل‌قبول، دسترسی‌پذیری را امکان پذیر می‌ساخته است؛ اما در حال حاضر توسعهٔ شتابان شهر

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-10-09]

[DOI: 10.22034/3.9.24]

جدول ۱. جمع‌بندی معیارهای کارآمدی خیابان به‌عنوان فضای جمعی. مأخذ: نگارندگان، ۱۴۰۴.

مؤلفهٔ کارآمدی	معیارهای شکل‌گیری فضای جمعی خیابان
کالبد	مکان‌یابی مناسب، کیفیت کالبدی، آسایش محیطی، ایمنی کالبدی
عملکرد	جذابیت و تعدد عملکردها، یکپارچگی عملکردی
معنایی	مقیاس انسانی، دسترسی همگانی و عدالت فضایی، شمولیت و فراگیر بودن، عدم مرزبندی و ایجاد بستر بی‌طرفانه، تعادل میان امر جمعی و امر شخصی، روایتگری، الگوگیری از گذشته
انسان و محیط	عدم قطعیت، تعدد، تفاوت و تنوع، طراحی نیمه‌تمام، الگومندی و ریتم‌های ثابت، بیانگری محرک‌های محیطی سرزندگی، امنیت فضایی از طریق نظارت اجتماعی،

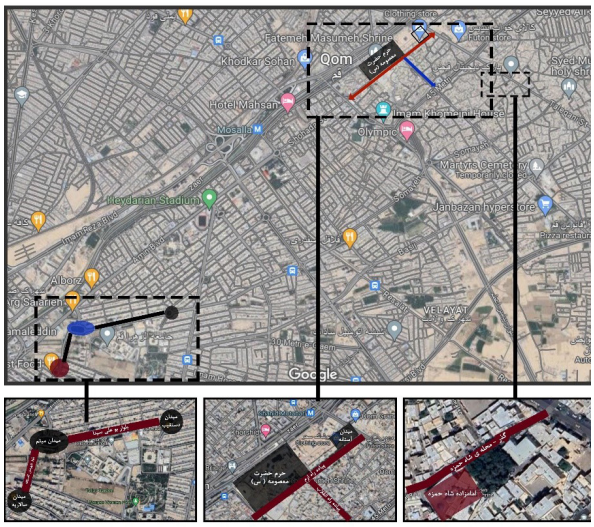
و عدم وجود امکانات مالی و توان سازمان‌دهی، سبب شکل‌گیری جسته و گریختهٔ این‌گونه مراکز شهری شده است[5] (طرح جامع شهری قم، ۱۳۸۲). خیابان‌ها و فضاهای جمعی شهر قم نیز به همین ترتیب از ساماندهی و گونه‌شناسی مشخصی برخوردار نمی‌باشند. بر این اساس با سیاست حفظ تنوع فضاهای جمعی مورد مطالعه در شهر قم، سه مورد

- خیابان ارم در محدودهٔ حرم حضرت معصومه با مقیاس منطقه‌ای و شهری
- گذر محلهٔ شاه حمزه با مقیاس محلی و واقع در بافت تاریخی
- میدان سالاریه در بخش معاصرتر شهر

با رویکردی تحلیلی و آسیب‌شناسانه مورد بررسی قرار گرفته‌اند (تصویر ۲).

خیابان ارم در محدودهٔ حرم حضرت معصومه؛ تحول عامل و محرک توسعهٔ شهر به مانع و بازدارنده‌ای در برابر توسعهٔ حیات اجتماعی آن

فضای جمعی انحصاراً گردشگران و تناقض با مفهوم فضای جمعی به عنوان فضای معنا یافتن جامعه. حرم حضرت معصومه به‌عنوان یکی از محرک‌های توسعهٔ شهر قم شناخته می‌شود که در آغاز خارج از محدوده شهر قرار داشته است. گسترش محلهٔ آستانه به‌عنوان مرکز شهر قم مربوط به سال ۱۳۰۱ هجری قمری است. در این دوران بخشی از فعالیت‌های مرکز قدیم یعنی میدان کهنه به مرکز جدید منتقل گردید و به‌تدریج در پیرامون حرم توسعه یافت (سعیدنیا، ۱۴۳-۱۶۳). در دوران حاضر اهمیت حرم حضرت معصومه در فرایند رشد و توسعهٔ شهر قم تا به حدی است که در سند طرح جامع قم، یکی از عوامل افزایش قیمت اراضی نزدیکی به حرم حضرت معصومه عنوان شده است (طرح جامع قم، ۱۳۸۲). در روند گسترش شهر قم، حرم مطهر و محورهای پیرامونی آن با تمرکز فعالیت‌های تجاری اهمیت بسیاری یافته‌اند. با شکل‌گیری معابر ارتباطی جدید و فعالیت‌های تجاری و خدماتی پیرامون (حرم)، کاربری‌ها در این نقطه متمرکز شده‌اند. این تمرکز در محورهای اصلی و قدیمی‌تر از جمله خیابان ارم و خیابان چهارمردان نمود بیشتری داشته است (طرح جامع قم، ۱۳۸۲). به



تصویر ۲. نقشهٔ جانمایی نمونه‌های مورد مطالعهٔ پیاده‌راه ارم، گذرمحلهٔ شاه‌حمزه و میدان سالاریه. مأخذ: نگارندگان، ۱۴۰۴.

همین ترتیب یکی از برنامه‌های اصلی طرح ساختاری و راهبردی شهر قم تلاش برای حذف کاربری‌های غیرضروری از مرکز شهر و کاهش ازدحام و تراکم از محدوده مرکزی و اطراف حرم مطهر بوده است. این هدف با احداث محور حرم تا حرم دنبال شده است تا بتوان از طریق آنها بخشی از خیابان ارم را به محور پیاده اختصاص داد (طرح جامع قم، ۱۳۸۲) (تصویر ۳).

اگرچه اجرای طرح‌های شهری به منظور بهبود کیفیت استفاده کاربران از این نقطه بااهمیت ضروری است اما تبدیل خیابان ارم به پیاده‌راه با محدودسازی دسترسی سواره محل پرسش است. نقش زیارتگاهی و مذهبی و الزامات آن چنان جذابیتی به بخش مرکزی شهر قم داده است که از یک سو مانع زوال گسترده این بخش از شهر شده و از سوی دیگر تسلط کارکردهای بخش مرکزی را در ساختار فضایی شهر تداوم بخشیده است (سلیمانی و همکاران، ۱۳۹۸، ۲۰). نتیجهٔ پژوهش مصمم و همکاران (۱۳۹۵) حاکی از مناسب‌تر بودن خیابان ارم نسبت به سایر خیابان‌های شهر قم برای اجرای طرح پیاده‌راهسازی به دلایلی چون پیوند

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-10-09]

[DOI: 10.22034/3.9.2

تصویر ۳. تمرکز فعالیت‌های تجاری در اطراف پیاده‌راه ارم. مأخذ: نگارندگان، ۱۴۰۴.

دو عنصر اصلی حرم و بازار، وجود کاربری‌های متنوع و مختلف، دسترسی به پارکینگ، طول و عرض مناسب، سرزندگی و حضور گسترده افراد پیاده و زوار، شیب مناسب و... است. پژوهش رفعیان و همکاران (۱۳۹۰) نیز بیانگر تأثیر مثبت پیاده‌راه‌سازی خیابان ارم به دلایل مختلف کالبدی، کارکردی و ادراکی است. با این وجود انتقاداتی چون تأثیر منفی گیت‌های بازرسی واقع در میانهٔ پیاده‌راه بر سرزندگی فضا، طولانی بودن مسیر پیاده‌روی برای سالمندان، ناکارآمدی تسهیلاتی چون ماشین‌های برقی (گیت‌های بازرسی، ۱۴۰۱)، تشدید معضلات ترافیکی سواره و پیاده و تبدیل شدن بخشی از همجواری‌ها به پارکینگ خودروها و موتور سیکلت‌ها، خروج حرم و بازار از فهرست فضاهای عمومی مورد استفاده ساکنان محلهٔ آستانه به دلیل سخت‌تر شدن دسترسی پیاده، رکود اقتصادی کسبه به دلیل محدود شدن مشتریان آنان به گردشگران و زوار، ضعف حمل و نقل عمومی در تأمین دسترسی آسان به‌عنوان یک مسئله زیرساختی (امامی، ۱۳۹۷؛ پای حرف مردم...، ۱۳۹۷) بر این طرح وارد شده است که نتیجه‌ای جز حذف شدن شهروندان قم از طیف مخاطبان محدودهٔ طرح پیاده‌راه ارم و محدود شدن آن به گردشگران و زوار ندارد. بر این اساس برخی از مدیران شهری نیز بر مشکلات و مسائل پیاده‌راه ارم اذعان داشته و ضرورت بازساماندهی ترافیک در هسته مرکزی شهر قم را مورد توجه قرار داده‌اند (اجرای طرح...، ۱۳۹۸؛ وضعیت هسته...، ۱۴۰۲).

طرح پیاده‌راه‌سازی خیابان ارم مصداقی از تأثیر منفی غلبه بازنمایی فضا توسط متخصصان و توسعه‌دهندگان بر فضای زیسته، از طریق مداخله در پرکتیس فضایی است. در این طرح مداخلات کلانی چون محدودسازی دسترسی بدون ایجاد زیرساخت‌های تأمین‌کننده آسایش شهروندان منجر به تحول پرکتیس فضایی به معنای برهمکنش‌های سازنده فضا شده است و فضای جمعی و حیات جاری در آن نیز در سیری علی و معلولی از این مسئله تأثیر پذیرفته است. تجاری‌سازی بیش از حد و محدود شدن کاربران فضا به گردشگران و بیش از حد توریستی شدن فضای جمعی گذر، ماهیت اجتماعی آن را دچار خلل ساخته و معضلات ترافیکی، ضعف دسترسی‌پذیری به‌عنوان یک شاخصهٔ اصلی را به همراه داشته است. ضمن آنکه زیر سلطه قرار گرفتن خیابان توسط ورودی حرم و محدودیت دسترسی، افول نقش ابتدایی خیابان برای تامین دسترسی در سطح شهر را در پی داشته است. نتایج جانبی چون افول نیروهای اقتصادی موجود در بدنه به دلیل محروم شدن کسبه از بخشی از مخاطبان همیشگی خود یعنی شهروندان، به فروکاست نقش اجتماعی گذر دامن زده است (تصویر ۴).

میدان سالاریه؛ تحول یک فلکهٔ ترافیکی به فضای جمعی شبانه

میدان سالاریه در محله‌ای از شهر قم واقع شده است که محل پیشین باغ تاریخی سالاریه بوده است. باغ سالاریه به عنوان باغی شاخص در گذشته تنفس‌گاه شهر محسوب شده و هنوز قدیمی‌ترها تا دهه‌های شصت و هفتاد نیز آن را به‌عنوان یکی از فضاهای تفرجی شهر به یاد می‌آورند (داستان مرگ...، ۱۴۰۰). محله سالاریه از جایگاه ویژه‌ای در سطح شهر قم برخوردار بوده و محلات مسکونی همجوار محلهٔ سالاریه از ارزش ارضی بالاتری نسبت به سایر نقاط شهر برخوردارند (طرح جامع قم، ۱۳۸۲). امروزه به اصطلاح برند بودن محلهٔ سالاریه و تصویر جمعی شهروندان از آن به‌عنوان یک فضای جمعی مربوط به گذشته در کنار سرزندگی فضای سبز داخل میدان سالاریه در ترکیب با کاربری‌های فعال موجود در بدنهٔ خیابان، منجر به شکل‌گیری حیات شبانه در فضای داخلی میدان شده است. به گونه‌ای که میدان در بازه زمانی غروب تا نیمه‌شب از یک فلکهٔ ترافیکی که در محل تلاقی سه خیابان اصلی واقع شده و اساساً نقش تسهیل عبور و مرور در سطح شهر را بر عهده دارد به فضایی برای جریان یافتن حیات اجتماعی تبدیل می‌شود (تصویر ۵).

علت نقش یافتن میدان سالاریه به‌عنوان یک فضای جمعی در منظر شبانهٔ شهر قم را این گونه می‌توان تفسیر کرد؛ اثرپذیری کنش‌های فردی انسان از جامعه در قالب نظریات علوم اجتماعی نظیر ساخت‌یابی[۶] مورد توجه قرار گرفته است. این دیدگاه در نمونهٔ خاص میدان سالاریه این گونه قابل تفسیر است که استفاده مکرر گروهی از افراد جامعه از یک فضای عمومی با خصوصات کالبدی نه چندان چشمگیر، منجر به اعتبار یافتن آن در نظر دیگر شهروندان می‌شود. از دیدگاه طراحانی چون یان گل نیز یکی از دلایل موفقیت فضای جمعی، سرزندگی فضا و حضور و وجود دیگر افراد است (Gehl, 2011, 19-23; Gehl, 2013, 98-102) چرا که انسان به عنوان موجودی اجتماعی تمایل به تجربهٔ مشترک فضا با دیگران دارد. در میان ویژگی‌های کالبدی و عملکردی دیگر نظیر آسایش محیطی حاصل از وجود سبزینگی، دسترسی‌پذیری بالا به دلیل قرارگیری در محل تقاطع چند شریان و خیابان اصلی، وجود برخی از عملکردهای خدماتی و جذاب مانند رستوران‌ها به اعتلای نقش شبانه میدان به عنوان یک فضای جمعی کمک کرده‌اند.

عملکرد ثانویه و شبانه میدان سالاریه به‌عنوان یک فضای جمعی موفق و شناخته شده در منظر شهری قم، بر اساس

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-10-09]

[DOI: 10.22034/3.9.24]

تصویر ۴. تأثیر منفی غلبهٔ معیارهای کالبدی موفقیت فضای جمعی در خیابان ارم. مأخذ: نگارندگان، ۱۴۰۴.

تصویر ۵. میدان سالاریه، نمونهٔ جریان یافتن حیات اجتماعی در یک فلکهٔ ترافیکی علی‌رغم بضاعت کالبدی اندک فضا. مأخذ: نگارندگان ۱۴۰۴.

پیشی گرفتن فضای زیسته بر بازنمایی‌های فضا و پرکتیس فضایی قابل تفسیر است. در این تفسیر تجربهٔ زیستهٔ و مشترک شهروندان فلکهٔ ترافیکی را به فضای بازنمایی حیات اجتماعی درخور هرچند دوره‌ای مبدل ساخته است آن هم در شرایطی که پرکتیس فضایی آن در مقیاس کالبد و عملکرد از استطاعت اندکی برخوردار است و بازنمایی فضایی طرح‌ریزی شده توسط مدیران و متخصصان دخیل در برنامه‌ریزی شهر قم برای آن تنها نقش عملکردی فلکهٔ عبور و مرور است. بنابر وجود نمونه‌های متعدد مشابه از شکل‌گیری فضای جمعی به شکل خودجوش، طرفداران ایدهٔ شکل‌گیری طبیعی و آزادانه زندگی شهری معتقدند ثبت ریتم زندگی روزمره فضاهای عمومی و جمعی، در الگویی واحد غیرممکن است و هیچ ساختار کالبدی و شیوه مدیریتی معینی، برای خلق فضاهای عمومی وجود ندارد.

گذر[۷] محلهٔ شاه حمزه؛ دگردیسی مفهوم گذر به مکث در قالب یک گذر مرکز محله‌ای موفق و پایدار

مَحلهٔ شاه حمزه در منطقه ۱ شهرداری قم قرار گرفته است که به تعبیر زیاری و همکاران (۱۳۹۷) در منطقهٔ فرابرخورداری از شهر قم به لحاظ شاخص‌هایی چون سلامت و سرمایه‌های اجتماعی قرار گرفته است که برآمده از پایگاه اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی بالای ساکنان این محلات است. با این وجود مشکلات زیرساختی و نشانه‌های زوال کالبدی غیرقابل‌انکاری چون وجود ۸۳ درصد بناهای ناپایداری و فرسوده و ۵۰ درصد معابر با عرض کمتر از ۶ متر و کوچه‌های بن‌بست در بخش تاریخی مرکزی شهر به چشم می‌خورد (سلیمانی و همکاران، ۱۳۹۸، ۲۰). محلهٔ لب چال، نقطهٔ آغاز شکل‌گیری و هستهٔ شهر اسلامی قم بوده است (مرصوص، ۱۳۸۲، ۷۳) و امروزه نیز به‌واسطهٔ برگزاری آیین‌ها و مراسم‌های مذهبی متعدد، نقش مهمی در حفظ هویت مذهبی شهر قم ایفاء می‌کند.

شهر قدیم قم در نتیجهٔ توسعهٔ تدریجی از یک هماهنگی ساختاری و کالبدی در سیمای شهری برخوردار بود. در این نوع شهرها، معابر کم عرض و بعضاً سرپوشیده در انطباق با نیازهای اقلیمی شکل گرفته بود در حالی که در توسعه‌های اخیر برای پاسخگویی به نیازهای شهری معابر عریض و همچنین ایجاد میادین حرکتی بدون سیمای کالبدی باهویت سبب گردیده که خوانایی و وضوح فضاهای شهری از بین برود (طرح جامع قم، ۱۳۸۲). گذرها راه‌های ارتباطی عمده و اصلی هر بافت تاریخی‌اند که نقش به‌سزایی در هدایت حرکت پیاده در درون بافت داشته و عناصر کارکردی و فعالیت‌های اصلی را در بدنه خود جای داده‌اند و به این ترتیب مکان‌هایی را جهت برقراری تعاملات اجتماعی و گذراندن اوقات فراغت شکل می‌دادند (شعله و یوسفی مشهور، ۱۳۹۸، ۸۵). گذر در شهرهای تاریخی ایران به‌عنوان بخشی از ساختار سلسله‌مراتبی شهر، عامل انسجام شهر و محلات آن به عنوان یک کل منسجم بوده و مفهوم شهر را از همنشینی کالبدی اجزاء به روبط معنادار میان آنها ارتقاء می‌بخشد (ابرقویی فرد و منصوری، ۱۴۰۰، ۲۵). ارتباطات کالبدی و معنایی فضای عمومی گذر، هویت‌بخشی و تعادل‌بخشی به گذر و عناصرکالبدی آن در قالب همنشینی مرکز/ مراکز محله، فضاهای باز و مسیر حرکتی، آن را به فضای عمومی در متن شهرهای ایرانی تبدیل کرده است. وجود عناصر تاریخی جاذب جمع، ریزفضاهای باز شهری، حافظهٔ تاریخی غنی، ارتباط مناسب توده و فضا و برگزاری رویدادهای اجتماعی و تاریخی، عامل اصلی جریان یافتن حیات اجتماعی در گذرهای تاریخی شهرهای ایرانی گشته است (عابدینی و آیوازیان، ۱۴۰۰، ۸۵).

محلهٔ شاه حمزه در قلب بافت تاریخی قم نیز نمونهٔ یکی از محلات همچنان سرزنده و موفق در میان شهرهای ایرانی است. گذر تاریخی این محله نیز مصداق معتبری از نقش اجتماعی گذرهای تاریخی به‌عنوان فضاهای جمعی پویا و موفق و به ویژه گذرهای

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-10-09]

[DOI: 10.22034/3.9.2

مرکز محله‌ای به عنوان یک سنت شهری در قم به شمار می‌آید. ویژگی‌هایی چون وجود کسب و کارها موفق و مطرح در سطح شهر، وجود مقاصد و اماکن اجتماعی واجد ارزش در سطح محلی و شهری نظیر حرم شاه حمزه، برگزاری رویدادهای آیینی و مشارکت هیأت امنا در ادارهٔ امور محله از جمله زمینه‌های موفقیت اجتماعی گذر این محله تاریخی است (قم|شاه...، ۱۳۹۷). از جمله ویژگی‌ها و قابلیت‌هایی که به این گذر در نقش‌آفرینی به‌عنوان فضای جمعی مدد رسانده‌اند می‌توان به موارد زیر اشاره کرد؛ ویژگی‌های محیطی سازنده برآمده از تعامل انسان با محیط از جمله عدم قطعیت، تعدد و تنوع ساختار کالبدی، الگومندی و ریتم‌های ثابتی چون برگزاری رویدادهای مذهبی و آیینی و طراحی نیمه‌تمام که از ویژگی خودتنظیم‌کنندگی و انعطاف‌پذیری محلات قدیمی نشأت گرفته است. همچنین مشخصه‌های اجتماعی و فرهنگی ساکنان محله به‌عنوان کاربران اصلی فضا در قالب یک اجتماع منسجم به ایجاد ویژگی‌هایی از جمله پویایی اجتماعی و سرزندگی –برخوردهای چهره به چهره در فضای گذر یا نقاط تجمعی- امنیت فضایی از طریق نظارت اجتماعی ساکنان –چشم‌هایی بر خیابان به تعبیر جیکوبز- اهلی و خانگی شدن فضا از طریق شخصی‌سازی محیط فیزیکی برای برآوردن نیازها و الگوهای فعالیتی خاص و همچنین تصویب اجتماع و تحقق مالکیت جمعی نمادین به واسطهٔ اقدامات یکپارچه افراد در تعامل با محیط منجر شده است. علی‌رغم موفقیت نسبی و پویایی اجتماعی گذر نقط ضعفی چون کمبود محرک‌های محیطی متنوع و به‌روز، نیاز به ساماندهی حرکت سواره و ایجاد فضای پارک خودروها برای امنیت محیطی بیشتر کاربران به چشم خورده و نیازمند تصمیم‌گیری و مداخله شهرداری است (تصویر ۶).

به طورکلی گذر مرکزی محلهٔ شاه حمزه، مصداق بارز درهم‌تنیدگی سه ساحت ناظر بر تولید اجتماعی فضا است. در این نمونهٔ خاص جامعه با تولید فضایی مطابق با ماهیت خاص خود، نه تنها به تولید خودجوش فضاهای متمایز دست می‌زند بلکه خود را نیز با تولید چنین فضایی بازتولید می‌کند. بر این اساس برهم‌نهی ویژگی‌های ابتدایی چون مقیاس انسانی، شکل‌گیری ارگانیک گذر و نقش اجتماعی آن در شهرهای تاریخی ایران در کنار مشارکت نهادهای محلی در قالب اجتماعی کوچک مقیاس در ادارهٔ امور محله، خود را در قالب تولید فضای اجتماعی و چندعملکردی گذر شاه حمزه نشان می‌دهد. این مسئله نشان از رشد و تکوین همگام فضای زیسته با پرکتیس فضایی دارد. درنتیجه ساختار یافتن محله به‌عنوان یک کل کالبدی-اجتماعی مستقل به معنای واقعی کلمه، گذر از معنا متداول خود به عنوان فضایی برای دسترسی میان دو نقطه خارج شده و به نقش ثانویه محل مکث، گردهمایی و معنا یافتن اجتماع یا همان فضای جمعی ارتقاء یافته است به گونه‌ای که با شکل‌گیری محله به‌عنوان یک کل منسجم، تأثیر عوامل خارجی از جمله مدیریت شهری در قالب اعمال مبتنی بر مداخله در فضای گذر به عنوان قلب تپندهٔ محله به حداقل رسیده است (جدول ۲).

نتیجه‌گیری

مطالعهٔ سه مورد خیابان با زمینه عملکردی فضای جمعی (۱) شکل مدرن و طراحی شده پیاده‌راه؛ (۲) فرمت تاریخی گذر؛ (۳) تمرکز حول یک نقطهٔ کانونی ترافیکی و فلکهٔ شهری در شهر قم نشان می‌دهد که خیابان به‌عنوان یک مؤلفهٔ پراهمیت در منظر شهری دارای دو نقش عمده است؛ نخست نقش کارکردی و ابتدایی به‌عنوان اندام ترافیکی و فضای شهری برای ایجاد ارتباط میان دو نقطه و نقش ثانویه به‌عنوان فضای جمعی به‌معنای بستری برای شکل‌گیری زندگی اجتماعی شهروندان در صورت برخورداری از قابلیت‌های محیطی، انسانی و عملکردی. میزان موفقیت خیابان در مقام یک فضای جمعی، وابسته به میزان همبستگی سه لحظه تولید اجتماعی فضا است که شامل سه مورد پرکتیس فضایی (جریان‌های مادی و فیزیکی و برهمکنش‌های سازنده فضا)، فضای زیسته (فضای زیسته حاصل از زندگی روزمره و استفاده کاربران) و بازنمایی‌های فضا (فضای مفهوم‌پردازی‌شده توسط برنامه‌ریزی‌های متخصصان و توسعه‌دهندگان) است.

با توجه به هدف پژوهش برخی سیاست‌ها و راهبردها در قالب تدوین یک طرح توسعهٔ استراتژیک مبتنی‌بر فضای عمومی-فضای جمعی و یک جعبه ابزار برای بازساماندهی کارآمد خیابان‌ها و گذرها برای بهبود و ارتقاء منظر شهر قم با تکیه بر فضاهای جمعی خیابان‌ها پیشنهاد می‌شود. این دو ابزار در چارچوب نمونه‌سازی به معنای اجرای یک پروژهٔ بازساماندهی فضای جمعی خیابان در شهر قم به‌عنوان نمونه‌ای قابل‌تسری قابل آزمایش‌اند. طرح توسعهٔ استراتژیک شامل قواعد و راهبردهایی است که سه مرحله را در برمی‌گیرد؛

تصویر۶. گذرمحله شاه‌حمزه، نقش‌آفرینی گذر به‌عنوان یک فضای جمعی و مرکز محله‌ای موفق، مأخذ: نگارندگان، ۱۴۰۴.

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-10-09]

[DOI: 10.22034/3.9.24]

جدول ۲. مقایسهٔ عوامل تقویت‌کننده و بازدارنده شکل‌گیری فضای جمعی در نمونه‌های مورد مطالعهٔ شهر قم. مأخذ: نگارندگان، ۱۴۰۴.

نمونهٔ مورد مطالعه	عوامل بازدارندهٔ شکل‌گیری فضای جمعی	عوامل تقویت‌کنندهٔ شکل‌گیری فضای جمعی
خیابان ارم	مقیاس غیر انسانی فضا محدود شدن دسترسی‌ها انحصار فضا به نفع گردشگر منقطع شدن ارتباط عرصهٔ حرم با شهر کمبود فضای مکث و مقصد	پیاده‌مداری توجه به گردشگرپذیری ایجاد فضای تجاری جذاب آسایش محیطی و کالبدی مناسب پرداختن به نقش زیارتی مکان
گذر-محله شاه‌حمزه	حل نشدن مسئلهٔ حضور ماشین کم‌توجهی به ظرفیت گردشگری محله به دلیل وجود امامزاده شاهزاده حمزه و ...	توسعه بر اساس حفظ ساختارهای تاریخی ایجاد مشارکت میان مردم محله ایجاد فضای مکث و مقصد حضور موفق بخش نیمه‌خصوصی در خدمت جامعه محلی
میدان سالاریه (فلکهٔ میثم)	ایجاد ترافیک خارج از ظرفیت میدان در زمان شلوغی کمبود حضور پیاده	ایجاد عملکردهای جذاب در بدنه ایجاد فضای مکث مناسب در میانه میدان اختلاط در حضور افراد جامعه توجه به زیست شبانه و روزانه دسترسی پذیری بالا

پایش و شناسایی و اولویت‌بندی خیابانها در سه دسته خیابان‌های (۱) موفق، (۲) ناموفق و دارای قابلیت، (۳) فاقد ارزش بر اساس (الف) معیارهای جهانی وابسته به تعامل انسان با محیط در موفقیت فضای عمومی در انطباق با (ب) آموخته‌های بدست آمده از نمونه‌های موفق تاریخی و معاصر شهر قم (جدول ۲)

هدف‌گذاری کوتاه‌مدت و بلندمدت برای طراحی و برنامه‌ریزی خیابان‌های دو گروه نخست بر اساس معیارهایی چون مقیاس عملکرد، حوزهٔ نفوذ، ساختار عملکردی، جامعه مخاطبین برای نیل به معیارهای موفقیت خیابان به‌عنوان فضای جمعی

برنامه‌ریزی، طراحی و اجرا شامل برنامه‌ریزی برای بهبود طرح‌های اجرا شده‌ای چون پیاده‌راه‌ها برای رفع معضلاتی چون مشکلات ترافیکی، دوقطبی شدن مخاطبان و انحصاری‌سازی فضا از طریق تصویب برخی قواعد در خصوص کاربری‌ها و دسترسی‌ها و بهسازی، رفع کمبودها و افزایش قابلیت‌های فضاهای جمعی واجد ارزش موجود و پوشش تمامی کاستی‌ها از کمبود سایه و سبزینگی به‌عنوان ابتدایی‌ترین موارد تا اتخاذ رویکر کل‌نگر در ایجاد فضای همه‌شمول به لحاظ مخاطب و عاملیت یکپارچه نهادی مدیریت شهری-جامعه

پی‌نوشت

۱. The production of social space

۲. Spatial practice

۳. Representation of space

۴. Space of representation

۵. خدمات و فعالیت‌های سرویس‌دهنده در شهر قم در لبه‌های معابر شهری و در مرکز سکونتگاه‌ها و بعضاً در ابعاد بزرگتر در محیط پیرامونی و امکانات فضایی بازمکان‌یابی شده‌اند. در نتیجه پخشایش عموماً پراکنده این در سطح، تمرکزهای موضعی در مراکز شهری شهر قم و فضاهای عمومی آن دیده می‌شود. به همین ترتیب فضاهای مربوط به گذران اوقات فراغت نیز در قالب فعالیت‌های تفریحی گردشی و فرهنگی در سطح شهر قم از ساماندهی فضایی خاصی پیروی نمی‌کنند و به صورت پراکنده و محدود در نقاط مختلف شهر مستقر هستند (طرح جامع قم، ۱۳۸۲).

۶. ساختار یک انگاره‌ای ذهنی است که نظام عقل عملی را در هنگام فعل انسانی نشان می‌دهند (حسنی و موسوی، ۱۳۹۱، ۱۴۹). مطابق با ایدهٔ دوگانگی ساختار، خصوصیات ساختاری سیستم‌های اجتماعی هم واسطه و هم نتیجهٔ عملکردهایی هستند که به طور رفت و برگشتی سازماندهی می‌شوند (Giddens, 1985, 168; Giddens, 1984, 25& 64).

۷. گذر در شهرهای ایرانی به قسمت مسقف بازارچه‌های محلی گفته می‌شود که کاربری‌های خدماتی محله‌ها در آن قرار دارند. اکثر محلات قم به گذر مشهورند از جمله گذر شاه حمزه، گذر جَدّا، گذر حاج حسین

فهرست منابع

• ابرقویی فرد، حمیده و منصوری، سید امیر. (۱۴۰۰). بازخوانی مؤلفه‌های سازندهٔ سازمان فضایی شهر ایرانی پس از اسلام در سفرنامه‌های قرن نهم تا چهاردهم هجری قمری. *منظر*، ۱۳ (۵۵)، ۲۰-۲۹. https://doi.org/10.22034/manzar.2021.240065.2070

• ابرقویی فرد، حمیده؛ برومند، هدیه؛ طایفه حسینلو، اردلان؛ لطیفی، سید محمد مهدی؛ نبئی، سیده یگانه و نیکزاد، غزل. (۱۳۹۹). فضای جمعی، مفهومی رو به زوال ارزیابی کیفیت اجتماعی فضاهای شهری در بافت تاریخی شهر گرگان. *هنر و تمدن شرق*، ۸(۲۸)، ۲۳-۳۲. https://doi.org/10.22034/jaco.2020.217608.1139

• ابرقویی فرد، حمیده؛ منصوری، سیدامیر و مطلبی، قاسم (۱۴۰۱). مروری روایی بر نظریه‌های مرتبط با مفهوم فضای عمومی در شهر. *باغ نظر*، ۱۹ (۱۱۶)، ۸۵-۱۰۲. https://doi.org/10.22034/bagh.2022.376257.5305

• *اجرای طرح پیاده‌راه انقلاب قم متوقف شد*. (۱۳۹۸، مهر). پایگاه خبری شهر بیست. https://shahr20.ir/13252/

• افشارکهن، جواد؛ ربانی، رسول و کلانتری، صمد. (۱۳۸۲). بررسی و تحلیل ساختار اجتماعی محلات شهری قم. *جامعه شناسی کاربردی*. ۱۷، ۹۳-۱۱۸

• امامی، فاطمه. (۱۳۹۷، آذر). *دردسرهای توسعه پیاده‌راه در شهر قم*. پایگاه خبری همشهری. https://newspaper.hamshahrionline.ir/id/39768/

• *پای حرف مردم؛ اجرای طرح پیاده راه خیابان ارم راه‌گشا یا باری بر مشکلات ترافیکی بازار قم*. (۱۳۹۷، مرداد). خبرگزاری تسنیم. https://www.tasnimnews.ir/fa/news/1397/05/29/1807474/

• *چشم‌انداز ۱۴۱۴ شهر مقدس قم. سند راهبردی – عملیاتی ۵ ساله شهرداری قم* (۱۴۰۰).

• حسنی، سید حمیدرضا و موسوی، هادی. (۱۳۹۱). ساخت و عامل در نظریه

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-10-09]

[DOI: 10.22034/3.9.2]

اعتباریات علامه طباطبایی و نظریه ساخت یابی گیدنز. *فصلنامه علمی نظریه‌های اجتماعی متفکران مسلمان*. ۲(۲)، ۱۲۹-۱۵۹. https://doi.org/10.22059/2012.54306.jstmt

• *داستان مرگ غم‌انگیز باغ سالاریه قم*. (۱۴۰۰، دی). پایگاه خبری شهر بیست. https://shahr20/45402/ir.

• رفیعیان، م.، صدیقی، ا.، و پورمحمدی، م. (۱۳۹۰). امکان‌سنجی ارتقای کیفیت محیط از طریق پیاده‌راه‌سازی محورهای شهری (مورد: محور خیابان ارم بخش مرکزی شهر قم). *مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای*، ۳(۱۱)، ۴۱-۵۶.

• زیاری، کرامت الله؛ پوراحمد، احمد؛ حاتمی نژاد، حسین و مهدی، علی. (۱۳۹۹). تحلیلی بر سلامت شهری از منظر سرمایهٔ اجتماعی در کلان‌شهرهای مذهبی ایران. مورد پژوهش: *کلان‌شهر قم*. *مجله آمایش جغرافیایی فض*. ۱۰(۳۵). ۵۱-۶۶.

• سعیدنیا، احمد. (۱۳۶۶). *« قم، خاستگاه شهر»، به کوشش محمدیوسف کیانی، در شهرهای ایران*. تهران: جهاد دانشگاهی. جلد دوم. ص ۱۴۳-۱۶۹.

• سلیمانی، محمد؛ کمانرودی، موسی؛ احمدی، مظهر و زنگانه، احمد. (۱۳۹۸). تحلیل ساختار فضایی کلان شهر قم با تاکید بر شکل گیری هسته های فرعی. *مطالعات شهر ایرانی- اسلامی*، ۳۶(۱۰). ۵-۲۲

• شعله، م.، و یوسفی مشهور، س. (۱۳۹۸). واکاوی گونه‌شناسانه عنصر گذر در بافت تاریخی شهرهای ایران (مورد مطالعه: بافت تاریخی شیراز). *دانش شهرسازی*، ۳(۳).

• شعله، مهسا و یوسفی مشهور، سارا. (۱۳۹۸). واکاوی گونه‌شناسانه عنصر گذر در بافت تاریخی شهرهای ایران مورد پژوهی بافت تاریخی شیراز. *دانش شهرسازی*. ۳(۳)، ۸۳-۱۰۸. https://doi.org/10.22124/upk.2019.12781.1175

• طرح جامع قم (۱۳۸۲). *طرح ساختاری- راهبردی شهر قم*. مهندسین مشاور امکوایران.

• عابدینی، حامد و آیوازیان، سیمون. (۱۴۰۱). تحلیل جایگاه گذرهای تاریخی در ساختار فضاهای عمومی شهر(مورد مطالعاتی: گذر درخونگاه تهران). *منظر*، ۱۴(۵۹)، ۷۴-۸۷. https://doi.org/10.22034/2022.299343.2146.manzar

• *قم/شاه حمزه؛ محله‌ای فراموش‌شده در قلب بافت تاریخی قم*.(۱۳۹۷،فروردین). https://www.tasnimnews.ir/fa/news/1684486/01/01/1397/

• *گیت‌های بازرسی اواسط خیابان ارم قم، سبب آزار مردم است*. (۱۴۰۱، دی). قم نیوز. https://www.qomnews.ir/fa/report/107696/

• لوفور، هانری. (۱۳۹۳). نظریه تولید فضا. ترجمه: آیدین ترکمه. تیسا.

• محمدیان مصمم، حسن.(۱۳۹۰). *اولویت‌بندی پیاده‌راه‌سازی مسیرهای اطراف حرم حضرت معصومه(س) شهر قم* [پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه شهید بهشتی]. دانشکده علوم زمین.

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

• منصوری، مریم السادات و آتشین بار، محمد. (۱۳۹۳). ارتقاء کیفی منظر شهر تهران در تلاقی خیابان و فضای عمومی. *منظر*، ۶(۲۸)، ۱۲-۱۷.

• *وضعیت هسته مرکزی شهر قم ساماندهی شود*. (۱۴۰۲، بهمن). خبرگزاری برنا. https://borna.news/fa/news/2060487/

• Al-Obeidy, Musaab Sami and Shamsuddin, Shuhana and Al-Qemaqchi, Nahedh. (2018) A Review Paper on the Role of Commercial Streets' Characteristics in Influencing Sense of Place. *Pertanika JOURNAL OF SOCIAL SCIENCES & HUMANITIES, 26* (4).

• Boddy, T. (1992). 'Underground and Overhead: Building the Analogous City. In Sorkin, M. (Ed). *Variations on a Theme Park*, (pp. 123-153). New York: Hill & Wang.

• Brower, S. (1996). *Good neighborhoods.* Westport, CT: Praeger

• Carlos, A.F. (2015). A virada espacial. *Mercator, 14*, 7-16.

• Carmona, M. (2010a). Contemporary public space: Critique and classification, part one: Critique. *Journal of urban design, 15*(1), 123-148.

• Carmona, M. (2010b). Contemporary public space, part two: classification. Journal of urban design, 15(2), 157-173.

• Carmona, M. (2014). Re-theorising contemporary public space: a new narrative and a new normative. Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability, 8(4), 373-405.

• Carr, S. (1992). Public space. Cambridge and New York, NY: Cambridge University Press

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

• Castells, M. (1993). EUROPEAN CITIES, THE INFORMATIONAL SOCIETY, AND THE GLOBAL ECONOMY. Tijdschrift voor economische en sociale geografie, 84, 247-257.

• Cooper Marcus, C., Francis, M. People Places: Design guidelines for urban open space (2nd ed.). New York: Wiley, 1998. 384 p

• Deore, P., & Lathia, S. (2019). Streets as Public Spaces: Lessons from Street Vending in Ahmedabad, India. Urban Planning.

• Ferwati, S. (2021). A Quality Assessment Directory for Evaluating Multi-functional Public Spaces. Architecture and Urban Planning.

• Ferwati, S., Keyvanfar, A., Shafeghat, A., & Ferwati, O. (2021). A Quality Assessment Directory for Evaluating Multi-functional Public Spaces. Architecture and Urban Planning.

• Ferwati,S., Keyvanfar,A., Shafeghat,A.,& Ferwati,O.(2021). A Quality Assessment Directory for Evaluating Multi-functional Public Spaces. Architecture and Urban Planning.

• Francis, M. (2017). The Making of Democratic Streets. Contesti. Città, Territori, Progetti, (1-2), 192–213.

• Gehl, J. & Gemozoe, L. (2001). New City Spaces. Copenhagen: The Danish Architectural Press.

• Gehl, J. (2011). Life between buildings: using public space. Island press.

• Gehl, J. (2013). Cities for people. Island press.

• Giddens, A. (1984). The constitution of society: Outline of the theory of structuration. Univ of California Press. Giddens, A. (1985). Marx's correct views on everything. Theory and Society, 14(2), 167-174.

• Goheen, P. G. (1998). Public space and the geography of the modern city. Progress in Human Geography, 22(4), 479-496.

• Hatuka, T. (2012). Civilian Consciousness of the Mutable Nature of Power: Dissent Practices Along a Fragmented Border in Israel/ Palestine. Political Geography, 31(6), 347–357

• Hester, R. (1984). Planning Neighborhood Space with People. New York: Van Nostrand Reinhold

• Jacobs, J. (1992). The Death and Life of Great American Cities. New York: Random House, Vintage Books.

• Jayakody, R., Keraminiyage, K., Alston, M.E., & Dias, N. (2018). DESIGN FACTORS FOR A SUCCESSFUL SHARED SPACE STREET (SSS) DESIGN. International Journal of Strategic Property Management.

• Jayakody, R., Keraminiyage, K., Alston, M.E., & Dias, N. (2018). DESIGN FACTORS FOR A SUCCESSFUL SHARED SPACE STREET (SSS) DESIGN. International Journal of Strategic Property Management.

• Klaud Manehasa, Kristi Muharremi, "Streets as Fragmented

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-10-09]
[DOI: 10.22034/3.9.24]

Sensitive Public Spaces - Toward an Evaluation Methodology (Case Study of Tirana)", Volume 10 Issue 6, June 2021, International Journal of Science and Research (IJSR), 678-681.
• Klaud Manehasa, Kristi Muharremi, "Streets as Fragmented Sensitive Public Spaces - Toward an Evaluation Methodology (Case Study of Tirana)", Volume 10 Issue 6, June 2021, *International Journal of Science and Research* (IJSR), 678-681.
• Kohn, M. (2004). *Brave New Neighborhoods: The Privatization of Public Space.* NewYork: Routledge.
• Lee, J. (2021). *A multi-scale perspective on production of space: A critical review of urban design.* Cities.
• Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space,* (D. Nicholson-Smith. Tans.). Oxford: Basil Blackwell
• Lehtovuori, P. (2005). *Experience and conflict : the dialectics of the production of public urban space in the light of new event venues in Helsinki 1993-2003.*
• Liu, G., Krishnamurthy, S., Van Wesemael, P. Conceptualizing cycling experience in urban design research: a systematic literature review. *Applied Mobilities, 6*, 1, 2021, pp. 92–108.
• Madanipour, A. (1996). Urban design and dilemmas of space. *Environment and planning D: Society and Space, 14*(3), 331-355.
• 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
• Madden, D. J. (2010). Revisiting the end of public space: Assembling the public in an urban park. *City & Community, 9*(2), 187-207.
• Mboup, G., Warah, R., & United Nations Human Settlements Programme. (2013). *Streets as public spaces and drivers of urban prosperity.* Nairobi: United Nations Human Settlements Programme.
• Mehta, V. (2013). *The street: a quintessential social public space.* Routledge.
• 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
• Mehta, V., & Bosson, J. K. (2021). Revisiting lively streets: Social interactions in public space. *Journal of Planning Education and Research, 41*(2), 160-172.
• Mitchell, D. (2003). *The Right to the City: Social Justice and the Fight for Public Space.* New York and London: Guilford Press.
• Neal, Z. (2009). Locating Public Space. In A. M. Orum, & Z, Neal. (Eds). *Common ground?: readings and reflections on public space.* Routledge.
• Nissen, S. (2008). Urban transformation from public and private space to spaces of hybrid character. *Sociologický asopis/Czech Sociological Review, 44*(06), 1129-1149
• Oldenburg, R. (1989). *The Great Good Place.* Berkeley: University of California Press.
• Óscar I. de Castro González.(2023). *Características de los pasajes comerciales y las grandes galerías modernas de Las Palmas de Gran Canaria: una revisión teórica sobre el espacio colectivo,* Architecture, City and Environment
• Özbayraktar, M., Pekdemir, M., & Mırzaliyeva, G. (2017). *Spatial Character Analysis of Streets as Public Spaces: The Case of Izmit Hurriyet and Cumhuriyet Street,* Turkey. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, 245.
• Ramlee, M., Omar, D., Yunus, R. M., & Samadi, Z. (2015). Revitalization of urban public spaces: An overview. *Procedia-Social and Behavioral Sciences, 201*, 360-367.
• Rapoport, A. Culture and built form: a reconsideration. Brookfield: *Ashgate Publishing Company,* 2000. 277 p
• Relph, E. (1976). Place and Placelessness. London: Pion
• Rishbeth, C. (2020). The collective outdoors: Memories, desires and becoming local in an era of mobility. In V. Mehta & D. Palazzo (Eds.), *Companion to public space* (pp. 27-34). Routledge.
• Schönfeld, K.C., & Bertolini, L. (2017). Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. *Cities*, 68, 48-55.
• Shamsuddin, S., & Ujang, N. (2008). Making places: The role of attachment in creating the sense of place for traditional streets in Malaysia. *Habitat international, 32*(3), 399-409.
• Tran, H. A. (2015). Urban space production in transition: The cases of the new urban areas of Hanoi. *Urban Studies, 52*(16), 3166–3181
• Von Schönfeld, K. C., & Bertolini, L. (2017). Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. *Cities, 68*, 48-55.
• Walzer, M. (1986). Pleasures and cost of urbanity. Dissent 33, 470–484.
• Zavestoski, S., & Agyeman, J. (2015). *Incomplete streets.* New York, NY: Routledge. Biographical Information.
• Zieleniec, A. (2018). Lefebvre's politics of space: Planning the urban as oeuvre. *Urban Planning, 3*(3), 5–15.

COPYRIGHTS
Copyright for this article is retained by the authors with publication rights granted to Revitalization School journal. This is an open access article disributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution License (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

نحوهٔ ارجاع به این مقاله
ابرقویی‌فرد، حمیده و پرسه، میمنت. (۱۴۰۴).تبیین جایگاه فضای جمعی خیابان در بهبود و ارتقاء منظر شهری قم مطالعهٔ میان‌موردی گذر محلهٔ شاه حمزه، پیاده‌راه ارم و میدان سالاریه. مکتب *احیاء*، ۳(۹)، ۲۴-۳۵.

DOI: 10.22034/3.9.24
URL:https://jors-sj.com/article-1-100-fa.html

[Downloaded from jors-sj.com on 2026-10-09]
[DOI: 10.22034/3.9.24]