



Journal of Urban Environmental Planning and Development

Vol 3, No 10, Summer 2023

p ISSN: 2783-3496 - e ISSN: 22783- 3909

<https://juep.shiraz.iau.ir/>

DOI: 10.30495/JUEPD.2023.1982644.1166

DOR: 20.1001.1.27833496.1402.3.10.4.4

Research Paper

A new look at the function of the street: providing a conceptual model of High Streets for All approach (Case Study: comparing Imam Khomeini Street and Foroughi Street in Tabriz)

Mana Vahidbafandeh: Master student of Urban Design, Faculty of Architecture and Urbanism, Tabriz Islamic Art University, Tabriz, Iran.

Javad Imani Shamloo* : Assistant Professor, Faculty of Architecture and Urban Planning, Tabriz Islamic Art University, Tabriz, Iran.

Melika Fadavi: Master student of Urban Design, Tabriz Islamic Art University, Faculty of Architecture and Urbanism, Tabriz, Iran.

Received: 2023/02/16 i [PP 51-68](#) Accepted: 2023/04/27

Abstract

The high and main streets of the city are the heart of cities nowadays. Today, these vital arteries are facing new social, environmental and economic challenges and must deal with the uncertainty of the city. Now the important question is how to design and plan the main streets of the city in such a way that it meets the different expectations of society and at the same time, it can be compatible with future developments. Many planners and urban designers in the world are thinking of creating strategies to restore the role of high streets to their original position as a place to serve visitors, businesses and stakeholders that all people can use. The high streets for all approach is a popular approach in urban studies in recent years. Nevertheless, so far, it has not been mentioned in the research field of Persian texts and sources in the specialized field of urban planning. Although this approach is successful in global experiences. The purpose of this research is to look at the function of the street by presenting a conceptual model of the high streets. In addition, to validate and better introduce this new approach, two critical streets of Tabriz City (Imam Khomeini Street and Foroughi Street) have been compared from the perspective of this approach. The general approach of this research is descriptive-analytical. Collecting information and field data through a questionnaire and the sample size based on Cochran's formula is 384 people. The research findings show that the essential components of the "High Street for All" approach are more vital in Imam Khomeini Street than in Foroughi Street, and only Foroughi Street has a higher priority in the two indicators of "personal branding, presence of famous commercial brands." To create a High Street for all streets, it should be a strength at the comprehensive level of spaces in all dimensions, including the relationship between humans and the environment.

Keywords: High Streets for All, Street function, Imam Khomeini Street, Foroughi Street.

Citation: Vahidbafandeh, M; Imani Shamloo, J; Fadavi, M.(2023): **A new look at the function of the street: providing a conceptual model of High Streets for All approach (Case Study: comparing Imam Khomeini Street and Foroughi Street in Tabriz)**, Journal of Urban Environmental Planning and Development, Vol 3, No 10, Shiraz, PP 51-68.

*. **Corresponding author:** Javad Imani Shamloo, **Email:** j.imani@tabriziau.ac.ir, **Tell:** +989141838727

Extended Abstract

Introduction:

The High Streets for All mission seeks to stitch the actual uses of the city back together following decades of dispersal and separation and invites us to rethink how we live and move around the city. High streets are the places most people can walk to or get the bus from; they provide common access points to the city's cycle routes, bus and overground systems. High streets are essential places of employment. This research seeks to know whether the idea of High streets for all is applicable in the cities and streets of Iran and the world. So far, many cities worldwide, such as London, the founder of this concept, have succeeded in implementing it, and these streets have become public places for everyone. In the current research, the theoretical foundations are aimed at the functional revitalization of urban streets. For this purpose, the sources are based on creating a conceptual model according to the contextual-cultural conditions of the case examples. Then, an evaluation was done on Foroughi Street and Imam Khomeini Street in Tabriz, both of which are commercial and essential streets of the city. This comparison aims to find the best high street for basics close to the High Street for everyone.

Methodology:

The statistical population in this research includes the entire city of Tabriz (according to the definition of urban scale for High Streets) and the sampling is from different people of the city according to the context of the subject. The size of the statistical population of Cochran's formula according to the population of Tabriz city (1,727,476 people) and taking into account the error level of 5% is equal to 384 people. After collecting the field data, Spss software was used to analyze each component in case samples to analyze the mean using descriptive statistics methods. Considering the normality of the data in both samples, the standard deviation was used T-test for two independent models (independent two-sample t-test). Also, collecting information through document study and using the latest sources in the relevant field.

Results and discussion:

Based on the studies and tests conducted, most of the average data indicate the high potential and parameters of the "High Street for All" approach in Imam Khomeini Street. About 14 leading indicators had a high statistical average in this sample. Still, in contrast to Foroughi Street, due to the presence of a new context in the component of economic sustainability (personal branding, presence of commercial brands), it has a very high average, which indicates the strength of the element (sustainability Economic) on this street. In general, it can be said that the hypothesis of the research is confirmed according to the investigations carried out, and Imam Khomeini Street is considered a well-equipped street with a high average in most of the indicators and from this point of view, it has a lot of potential for the growth and design of businesses.

Conclusion:

High streets are social; they promote mutual friendship and cultural exchange. At once, global and local high streets offer everyday experiences and opportunities for social interaction worldwide. Designers tell us they particularly value this opportunity to be around other people. This opportunity is significant to socially vulnerable groups like older people or new neighbors looking to make friends. The streets of the "High street for all" are one of the modern city's most characteristic features and the city's most familiar public property. Well-equipped streets are places where most of the city's people from every class and income group can walk. Shared access points to bike and bus routes indicate high access to these streets. Paying attention to the economic dimensions of sustainable cities, including supporting creative businesses through cooperative work centers and holding start-ups, is also one of the new topics of this approach. According to the investigations and the successful experiences of the world, this example of streets can be very successful in promoting and improving presence in urban spaces. Based on this, this approach can act as a strong driver in the direction of balance and creating inclusive spaces in the streets of Iran. This research tried to introduce this functionally successful approach with sample evaluation. We hope that sufficient attention will be paid to it in future research.



فصلنامه برنامه ریزی و توسعه محیط شهری

دوره ۳، شماره ۱۰، تابستان ۱۴۰۲
شاپا چاپی: ۳۴۹۶-۲۷۸۳ - شاپا الکترونیکی: ۳۹۰۹-۲۷۸۳
<https://jupep.shiraz.iau.ir/>

DOI: 10.30495/JUEPD.2023.1982644.1166

DOR: 20.1001.1.27833496.1402.3.10.4.4

مقاله پژوهشی

نگاهی نو به کارکرد خیابان: ارائه مدل مفهومی از رویکرد خیابان مجهز برای همگان (نمونه‌های موردی: مقایسه خیابان امام خمینی و خیابان فروغی شهر تبریز)

مانا وحیدباغفنده: دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران
جواد ایمانی شاملو*: استادیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران
ملیکا فدوی: دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران

دریافت: ۱۴۰۱/۱۱/۲۷ | صص ۶۸-۵۱ | پذیرش: ۱۴۰۲/۰۲/۰۷

چکیده

خیابان‌های بزرگ و اصلی شهر در دوران کنونی قلب شهرها محسوب می‌شوند. امروزه این شریان‌های حیاتی با چالش‌های جدید اجتماعی، زیست محیطی و اقتصادی روبرو هستند و باید با عدم قطعیت شهر نیز مقابله کنند. حال سؤال مهم این است که چگونه می‌توان خیابان‌های اصلی شهر را طوری طراحی و برنامه‌ریزی کرد که انتظارات مختلف جامعه را برآورده کند و در عین حال بتواند با تحولات آتی سازگار باشد. بسیاری از برنامه‌ریزان و طراحان شهری در جهان در فکر ایجاد استراتژی‌هایی برای بازگرداندن نقش خیابان‌های بزرگ به موقعیت اصلی خود به عنوان مکانی در خدمت بازدیدکنندگان، کسب کارها و سهام‌داران می‌باشند که همه مردم توانایی استفاده از آن را داشته باشند. رویکرد خیابان مجهز در ادبیات جهانی مطالعات شهری در چند سال اخیر بسیار مطرح شده است اما تاکنون در حوزه تحقیقاتی متون و منابع فارسی حوزه تخصصی شهرسازی صحبتی از آن صورت نگرفته است، با وجود این که بسیار این رویکرد در تجربیات جهانی موفق عمل کرده است. هدف این پژوهش نگاهی به کارکرد خیابان از طریق ارائه مدل مفهومی از خیابان مجهز می‌باشد و در جهت اعتبار بخشی و معرفی بهتر این رویکرد نوین دو خیابان مهم در شهر تبریز (خیابان امام خمینی، خیابان فروغی) از منظر مدل مفهومی "خیابان مجهز برای همگان" مورد مقایسه قرار گرفته است. جهت گردآوری اطلاعات و داده‌های می‌دانی از پرسشنامه استفاده شده است. حجم کل نمونه بر اساس فرمول کوکران ۳۸۴ نفر تعیین شده است. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون مقایسه میانگین دو جامعه مستقل در نرم‌افزار Spss استفاده شده است و نمره‌گذاری گویه‌ها براساس طیف لیکرت می‌باشد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد، مؤلفه‌های مهم رویکرد "خیابان مجهز برای همگان" نمود قوی‌تری در خیابان امام خمینی نسبت به خیابان فروغی دارد و تنها خیابان فروغی در دو شاخص "برندسازی شخصی، وجود برندهای معروف تجاری" دارای اولویت بیشتری می‌باشد. به منظور ایجاد خیابان‌های مجهز باید سطح همه شمولى مکان را در تمامی ابعاد از جمله ارتباط انسان با محیط قوی نمود.

واژه‌های کلیدی: خیابان مجهز برای همگان، کارکرد خیابان، خیابان امام خمینی، خیابان فروغی.

استناد: وحیدباغفنده، مانا؛ ایمانی شاملو، جواد؛ فدوی، ملیکا. (۱۴۰۲). نگاهی نو به کارکرد خیابان: ارائه مدل مفهومی از رویکرد خیابان مجهز برای همگان (نمونه‌های موردی: مقایسه خیابان امام خمینی و خیابان فروغی شهر تبریز)، فصلنامه برنامه‌ریزی و توسعه محیط شهری، سال ۳، شماره ۱۰، شیراز، صص ۶۸-۵۱.

* نویسنده مسئول: جواد ایمانی شاملو، پست الکترونیکی: j.imani@tabriziau.ac.ir، تلفن: ۰۹۱۴۱۸۳۸۷۲۷

مقدمه:

ورود اتومبیل به داخل شهرها با وجود ایجاد آسایش برای بشریت باعث تغییر سبک زندگی و کاهش عدالت فضایی برای کاربران متنوع از جمله افراد پیاده، مراقبین کودک و... در این فضاهای عمومی شد (Motahari Tabar & Hosseini nia, 2022; Gould, 2021). همچنین در کنار این موضوع، تغییرات و نوسانات در شرایط کنونی اقتصادی جهان و در پی آن پیچیدگی مسائل بر عملکرد و رونق مراکز شهرها و خیابان‌های بزرگ تأثیر گذاشته است. (Londongov, 2021; 7). اندیشکده مرکز شهرها و مؤسسه زمین شهری در سال ۲۰۱۹ یک سناریو اقتصاد جهانی در بریتانیا و در سطح بین‌المللی مطرح کرده است که نشان‌دهنده تأثیر و اهمیت خیابان‌های بزرگ بر مصرف‌کنندگان و جوامع شهری است (Hackney business network, 2020: 7). در نتیجه می‌توان گفت مشاغل و کارکردهایی که در خیابان‌های بزرگ فعالیت می‌کنند با مجموعه‌ای از چالش‌های عملیاتی مواجه هستند که نشان‌دهنده کاهش فعالیت مداوم و فعال فروشگاه‌ها در خیابان‌های بزرگ و اصلی شهرها می‌باشد (Ntounis et al, 2016). در همین راستا مسأله اصلی پیرامون خیابان‌های اصلی شهر، نبود رویکرد جامع برای توجه به همه اقشار و فعالیت‌ها می‌باشد به طوری که همه افراد از قبیل (کاسبان محلی، افراد بومی، بازدیدکنندگان، سرمایه‌گذاران و...) بتوانند در کنار هم با رعایت عدالت از فضا خیابان به درستی بهره ببرند (Scott et al, 2019: 4). رویکرد خیابان "مجهز برای همگان" بسیار شبیه مراکز اصلی شهرها عمل می‌کنند و به عنوان یک اکوسیستم زنده و پویا در نظر گرفته می‌شوند (Maliene, 2022: 21). جایی که خرده‌فروشی‌ها به تنهایی ممکن است عاملی مؤثر بر عملکرد فعالیت‌ها به عنوان مکان‌هایی جذاب برای زندگی، کار، بازی، بازدید و خرید تلقی شوند (Londongov, 2021: 2). با توجه به این که خیابان‌ها همواره در طی زمان در حال تکامل هستند و برخی از آن‌ها در حال تلاش و تکاپو هستند که رابطه نزدیک‌تری و قوی‌تری با مناطق وسیع‌تر و پیرامونی خود ایجاد کنند و انعطاف‌پذیر شوند (Gopalakrishnan, 2013: 7; Jacobs; 2007). می‌توان بیان کرد که اهمیت طراحی و برنامه‌ریزی درست عملکردی و توجه به انتخاب رویکرد مناسب یک اصل تلقی می‌شود. بر مبنای همین موضوع هدف خیابان‌های مجهز ارائه خدمات بهتر به جوامع و بازدیدکنندگان مطابق با "شخصیت" هر مکان می‌باشد و سبب احیای مراکز مدنی می‌شوند (Gould et al, 2021). برای ایجاد مفهوم "خیابان مجهز برای همگان" که مبنای آن توسط "مرکز جامع برنامه ریزان شهری دانشگاه لندن" در سال ۲۰۲۰ تکمیل شد در این رویکرد دو ابزار کلیدی مهم در نظر گرفته شده است که عبارت از:

- ۱- طبقه‌بندی استراتژیک خیابان‌های مجهز و مراکز شهر بر اساس شخصیت مکانی منحصر به فرد آن (زمینه‌گرایی) که توسط مخاطبان اصلی (شهروندان، کسبه و...) تعیین می‌شود (Greater London Authority, 2017: 2).
- ۲- ایجاد چارچوب ملی و سیاست محور برای عملکرد خیابان‌های مجهز مبتنی بر شاخص‌هایی که از تجربیات مکانی برآورد شوند (توجه به تجربیات شخصی و جمعی در بازطراحی فضاهای شهری) (Carmona, 2015: 7). در واقع هدف اصلی پژوهش، بررسی مهم‌ترین مؤلفه‌ها و شاخص‌های "خیابان مجهز برای همگان" می‌باشد. همچنین در جهت بررسی مؤثرتر این رویکرد، دو خیابان دارای کارکردهای اصلی در شهر تبریز (خیابان امام خمینی، خیابان فروغی) مورد مقایسه قرار گرفته است. در نهایت می‌توان گفت این پژوهش دو سؤال مهم دارد: ۱- مهم‌ترین مؤلفه‌ها و شاخص‌های رویکرد نوین "خیابان مجهز برای همگان" شامل چه مواردی می‌شود؟ ۲- کدام خیابان‌ها از میان خیابان فروغی و خیابان امام خمینی در شهر تبریز خیابان مجهز محسوب می‌شود؟

پیشینه و مبانی نظری تحقیق:

خیابان مجهز برای همگان در مقابل مرکز شهرها

برای اکثر مردم "خیابان‌های مجهز (اصلی)" و "مرکز شهر" اصطلاحاتی هستند که دارای یک معنا است و به اشتباه این دو واژه به جای یک دیگر به کار برده می‌شوند. (Stefaniak et al, 2021: 4) اگر چه در واقعیت می‌توان گفت مرکز شهر نسبت به یک خیابان بزرگ منطقه وسیع‌تری را پوشش می‌دهد و در نتیجه احتمال بیشتری دارد که شناخته شده‌تر باشد. (Yishuang et al, 2021: 4) در باب این موضوع تلاش‌های بسیار زیادی برای طبقه‌بندی مراکز شهرها صورت گرفته است که یکی از آن موارد خیابان‌های اصلی و مجهز است که دارای تنوع بسیار گسترده و ساختار یکپارچه دارند (Elliot, 2017). همچنین نبود تمرکز و تسلط بر روی یک نقطه یکی از موضوعات متمایز و متفاوت آن نسبت به مراکز شهرها نیز تلقی می‌شود (Clossick, 2012: 5). "خیابان‌های مجهز برای همگان" یک مجموعه کلی می‌باشد و تمام دسته‌بندی‌ها را در بطن خود جای می‌کند (Gould, 2021). این کارکردها می‌تواند شامل مراکز کوچک تا بازارهای بزرگ باشد (Scott, 2019). این خیابان ویژگی‌های مطلوب زیادی از جمله (مسکن اجاره‌ای، محیط نظارتی، حمل و نقل عمومی کارآمد، مراکز کار اشتراکی و...) دارد که از نقاط عطف آن محسوب می‌شود که بخش از این موضوعات در جدول ۱ مطرح شده است.

جدول ۱- جمع بندی ماهیت و ویژگی های اصلی خیابان های مجهز برای همگان بر اساس مطالعات

مؤلفه	شاخص	توضیحات تکمیلی موارد بیان شده در پژوهش های مرتبط	ماهیت موضوع	منابع
مناسب سازی مسکن	مسکن های اجاره ای و منقطع (مسکن های اجتماعی)	انعطاف پذیری کارکرد وجود مسکن اشتراکی	بعد اجتماعی و اقتصادی (طراحی مسکن اشتراکی برای تمامی اقشار)	(Rashee,2020 (Max Nathan,2022) (Parke,2017)
کسب کارهای مستقل	محیط های نظارتی بر کارکرد اقتصادی در خیابان های اصلی	همگام شدن با ارزش های اقتصادی کوچک مقیاس و راهبردی در جهت احیای کسب کارهای بومی و قدیمی در خیابان های اصلی	بعد اقتصادی و عملکردی در خیابان (پویایی حوزه تجاری)	(King,2018) (Jarvis,2019)
زیر ساخت اجتماعی	تأمین بودجه های دولتی و عمومی	ایجاد کتابخانه های عمومی در جهت تقویت کارکرد نهادهای مدنی و ارتقای یادگیری افراد	بعد اجتماعی (عمومی) و توسعه عمومی محور	(Parke,2017) (Jones,2019) (Grant,2018)
رفاه عمومی	رشد شغلی و مراکز کاری فعال محیطی	شبکه پیچیده از فضاهای کاری در طیف های وسیع و متنوع در جهت ایجاد مراکز کار اشتراکی	بعد اجتماعی و عملکردی خیابان	(Hall,2021) (Julia,2020) (Sajjad,2022)
عدالت اجتماعی	برابری در بین اقشار و عدالت اجتماعی مؤثر	توجه به همه اقشار با سطح درآمدهای گوناگون و نگرش های متفاوت (فارغ از ابعاد شخصی)	بعد اجتماعی، فرهنگی، کارکردی، انسانی	(Hall,2021) (Julia,2020) (Sajjad,2022)
حمل و نقل پایدار	نقش ویژه شریان، حمل و نقل عمومی	دوچرخه های اشتراکی و اتوبوس های عمومی رایگان	بعد دسترسی و ترافیکی خیابان مجهز	(Hall,2021) (Julia,2020) (Sajjad,2022)
اقدامات محلی	معیارهای ارزشی مرتبط با زمینه خیابان	تعهد اخلاقی مؤثر مدیران در تمامی امور نظارتی خیابان	بعد اخلاقی و اجتماعی در خیابان مجهز	(Hughes,2012) (King,2018)
مدیریت پایدار	دانش مبتنی بر مکان و کیفیت های طراحی	درک فرصت های منحصر به فرد برای ایجاد پایداری	بعد پایداری و عملکردی در خیابان مجهز	(Dawson,2022) (Gould,2021)
امکان پیاده روی مؤثر	توانایی مکان سازی و ایجاد هویت جمعی	وجود برنامه های تحقیقاتی گسترده در تمامی ابعاد محیط	بعد دسترسی و عملکردی در خیابان	(King,2018) (Jarvis,2019)
کسب کارهای خلاق	تخصص شرکای کلیدی در زمینه نوآوری و مدیریت	امکان تخصصی سازی فعالیت با توجه به شهرت افراد در حوزه مورد نظر در خیابان	بعد اقتصادی، پایداری و عملکردی در خیابان مجهز برای همگان	(Hall,2021) (Julia,2020) (Sajjad,2022)
ماهیت متنوع	نبود یک حوزه و زون بندی مشخص	وجود مراکز خرید متنوع با توجه به نیاز اقشار گوناگون	بعد اقتصادی و تجاری در خیابان مجهز	(King,2018) (Jarvis,2019) (Parke,2017)
تکنولوژی پیشرفته	ارتباط مؤثر مکان ها و نقاط عطف محیط	استفاده از ابزارهای مکانی و واقعیت افزوده در خیابان	بعد کالبدی و عملکردی در خیابان مجهز	(King,2018) (Dawson,2022) (Gould,2021)

منبع: مطالعات نویسندگان، ۱۴۰۱.

اهداف و ویژگی های اصلی "خیابان مجهز برای همگان"

- ۱- مقاصد پایدار: این موضوع سبب رشد خیابان ها می شود و تمایل به جذب بازدیدکنندگان را ارتقا می دهد (Shi et al, 2014: 15).
- همچنین خرده فروش ها مستقل و گاهی اوقات کسب کارهای خانوادگی برای چندین نسل در این خیابان ها فعالیت می کند و به مکان هویت معنایی می بخشد (Gould,2021: 2). برندهای بزرگ نیز در این خیابان ها فعال هستند و به طور فزاینده به مسائل پایداری و برندسازی استراتژیک توجه می کنند و در مسیر جذب گردشگر فرهنگی مسئولانه تر عمل می کنند (Carmona,2016: 15).
- ۲- حضور متخصصین هر حوزه: این نوع از خیابان ها معمولاً به دلیل پیچیدگی بالا در خرده فروشی اغلب با تعداد بالا فعالیت های عملکردی مستقل مانند اغذیه فروشی ها، کافه ها، مغازه های مد و ... شناخته می شوند (Geletic et al, 2022: 4) و این خرده فروشی به دلیل قدمت بالای خود و شهرت محلی، رقابت با بسیاری از بازارهای بزرگ و شاخص می کنند (Ntounis, 2022: 21).
- ۳- برندسازی و شهرت: معمولاً فعالیت های این خیابان ها بسیار در سطح شهر شناخته شده هستند و با تأکید بر ارزش سهام بالاتر بر عملکرد اقتصادی با برندهای بزرگ خرده فروشی برای بازدیدکنندگان و گردشگران جذاب هستند (Redbridge,2021).

۴- عملکردهای اجتماعی و اقتصادی: عملکرد خرده‌فروشی‌ها و عملکرد اجتماعی-اقتصادی گسترده‌تر مراکز شهر در دو دهه اخیر توجه زیادی را به خود جلب کرده است. اخیراً در ایرلند نیز تلاش‌ها بسیار زیادی برای ایجاد "خیابان‌های مجهز برای همگان" شده است که نتایج مثبت بسیار زیادی داشته است. (Stefaniak et al, 2022: 3)

۵- مقیاس کارکردی خیابان: مقیاس و شعاع عملکردی این خیابان در سطح شهر است و به تعبیری قوی‌ترین و مشهورترین خیابان‌های شریانی در هر شهر تلقی می‌شوند. (Hughes, 2012: 2) ذکر این نکته ضروری است که تعداد این خیابان‌ها در هر شهر زیاد نمی‌باشد.

چارچوب عملکرد "خیابان مجهز برای همگان"

در واقع چارچوب عملکرد ملی مرکز شهر به عنوان بخش مهم از فضاها توسعه‌ای شهر اهمیت فراوانی دارد (Flockhart, 2015: 1). موقعیت استراتژیک خیابان‌های مجهز بر روی اکثر روندهای اجتماعی-اقتصادی و حتی محلی تأثیر می‌گذارد (Dawson, 2015). این خیابان‌ها به دلیل این که به طور فعال مدیریت می‌شوند بهتر از مراکزی هستند که مدیریتی روی آن وجود ندارد بنابراین "مدیریت مؤثر مکان" در این خیابان‌ها بسیار اهمیت دارد و یکی از شاخص‌های اصلی در این رویکرد تلقی می‌شود (Foxton, 2011: 4). برخی از مهمترین ویژگی کارکردی خیابان‌های مجهز شامل: برقراری ارتباط آسان، کریدورهای بصری جذاب مبتنی بر منظرهای صوتی و بصری، قابل انعطاف بودن، قدرتمندی فضای شهری، تنوع و سرزندگی مکان، ادراکات قوی بازدیدکنندگان، کسب و کار فعال و ویژگی‌های اقتصادی پایدار می‌باشد (Carmona, 2016). همچنین این خیابان‌ها مکان بسیار مناسبی برای اشتغال تلقی می‌شود و کارکرد بسیار بالایی در این حوزه دارد (Scott, 2017: 4). در همین راستا، نقش مدیریت مؤثر مکان به عنوان بخشی از چارچوب عملی ارائه شده است خیابان‌های مجهز نقش فعال‌تری در طراحی و برنامه‌ریزی فضایی-راهبردی مراکز شهرها و مناطق اطراف آن ایفا می‌کند تا اطمینان حاصل شود که عناصر با تأثیر بالقوه بر رونق مراکز شهر و خیابان‌های بزرگ در مراحل اولیه برنامه‌ریزی به درستی عمل می‌کند (Hall, 2011).

بازدیدکنندگان در این زمینه شامل ساکنان محلی، گردشگران غیربومی و شهروندان شهر به دلیل مقیاس شهری خیابان می‌باشد و رضایت آن‌ها از این خیابان اهمیت فراوانی دارد (Shaheen et al, 2016: 7). یکی از مهمترین موضوعات در این بخش وجود خدمات (کافه‌ها، بانک‌ها، رستوران‌ها و...) است که توسط بخش عمومی و بدنه محلی، اداره می‌شود (Sam, 2015). این خیابان‌ها رویکرد ۲۴ ساعته دارند و برای رفاه عمومی عملکرد بسیار خوبی دارند. (King, 2016: 2) همچنین در طول روز، عصر و شب با یک تعریف گسترده از خرده‌فروشی که شامل اوقات فراغت، امکانات عمومی و سایر خدمات است پوشش‌رسانی بسیار مناسبی می‌کنند (Hubbard, 2016). فرض کلی برای این است که خیابان‌های مجهز همانند مراکز شهرها در کوتاه مدت و میان مدت از نظر ظاهر فیزیکی، طراحی و امکانات تغییر چشمگیر خواهد داشت. این نوع خیابان‌ها که در راستای تفکر کنونی شایسته مطالعه بیشتر است و استدلال می‌کند که طراحی شهری پایدار متفکرانه می‌تواند تأثیر مثبتی بر عملکرد مراکز شهر داشته باشد (Gopalakrishnan, 2013: 2).

کیفیت محیط به صورت احساس رضایت افراد از فضای موردنظر تعریف می‌شود و خیابان‌های مجهز به دلیل داشتن مکان‌های متنوع، مشارکت مردمی و حیات مدنی متأثر از تعاملات اجتماعی دارای عملکردهای مؤثر هستند (Hall, 2016; Yavari et al, 2022) در همین راستا خیابان‌های مجهز (به عنوان یکی از خیابان‌های اصلی شهر) مکان‌هایی هستند که اکثر مردم می‌توانند پیاده‌روی کنند یا با حمل و نقل همگانی جابجا شوند (Vaughan, 2013). نقاط دسترسی مشترک و متنوع به مسیرهای دوچرخه‌سواری، اتوبوس‌ها و سیستم‌های زمینی را فراهم می‌کنند و هم‌زمان مقیاس جهانی و محلی دارند. این خیابان‌ها هم تجربه‌های روزمره و هم فرصت‌هایی را برای تبادل از سایر فرهنگ‌ها را در بطن جامعه ایجاد می‌کنند (London School of Economics, 2021). خیابان‌های مجهز به طرق مختلف و فراگیر به طیف وسیعی از مردم خدمات‌رسانی می‌کنند. آن‌ها فضاها بسیار اجتماعی، متنوع و در دسترس هستند و نقش مهمی در حمایت از مزایای اجتماعی اقتصادی و زیست محیطی در سراسر محله‌ها دارند. سرمایه‌گذاری در این خیابان‌ها راهی مؤثر برای سود بردن همه افراد است و سیاست حمایت از این سرمایه‌گذاری برای ایجاد رشد خوب در این خیابان فراهم است (Wrigley, 2014). با این تفاسیر این خیابان دارای نقاط مثبت گسترده‌ای است که آن را از سایر خیابان‌ها متمایز می‌کند. اما در کنار این تقاطع مثبت به دلیل جدید بودن رویکرد نقاط ضعف نیز دارد که شامل (زیاد بودن نسبت کاربری تجاری به مدنی، واحدهای خرده‌فروشی خالی، شلوغی زیاد و...) اشاره کرد که این موضوع در جدول ۲ به طور کامل تشریح شده است.

جدول ۲- بررسی مهم‌ترین نقاط ضعف و قوت "خیابان مجهز برای همگان" بر اساس تجربیات موفق در جهان

مؤلفه‌ها	نقاط ضعف	نقاط قوت "خیابان مجهز برای همگان"	ماهیت مرتبط	منابع
برندسازی و شهرت اقتصادی	نسبت هزینه کمتر به ازای هر بازدیدکننده در خیابان	حجم بالای بازدیدکنندگان در محور به دلیل جذابیت عمومی و منحصر به فرد بودن برخی از عملکردها	پراگ و کراکوف Prague, Kraków	(Hughes,2012) (Grant,2018)
	زیاد بودن نسبت مغازه‌ها به خیریه‌های فعال	پیوندهای مفید حمل و نقل عمومی کارآمد و راحت (وجود دوچرخه‌های اشتراکی، اتوبوس‌های رایگان و...)	بریتانیا، یورک York (England)	(Parke,2017) (Jones,2019) (Grant,2018)
دسترسی به خدمات عمومی	واحدهای خردفروشی خالی در برخی نقاط ابتدایی محور و خروجی (نبود توجه به نقاط عطف خیابان)	سطوح بالاتر از حد متوسط اعتماد تجاری در میان اپراتورهای خیابانی و شرکای اقتصادی محور (پایداری اقتصادی)، اقتصادی فعال و پویا در حوزه‌های مهم	نورویچ (نورفولک) Norwich in England	(King,2018) (Jarvis,2019)
پویایی و جذابیت محور	سطوح بالای جنایات گزارش شده، اگرچه عموماً جدی نیستند. (حوزه مربوط به امنیت فردی)	اقتصاد پر رونق عصر و شب (حیات شبانه فعال)	خیابان آکسفورد	(Suzanne Hall,2021)
		رویدادهای متنوع و با حضور خوب عمومی مردم عادی (برگزاری جشن‌های فرهنگی و موسیقی)	گراتس (اتریش)	(Ntouni,2019)
		تجربه قابل توجه در اتخاذ رویکرد مشارکت خصوصی- عمومی برای مسائل استراتژیک مؤثر	اسکیتون Town-England	(Jones,2016) (Max Nathan, 2019)
اوقات فراغت و گردشگری موفق	حضورپذیری بسیار بالا در محدوده به دلیل جذابیت عمومی سبب ترافیک شدید بالاخص در روزهای تعطیل شده است. (ازدحام عمومی)	پیشنهاد اوقات فراغت خوب و مراکز مدنی فعال	نورویچ (نورفولک)	(Mehra,2020)
		پیشنهاد خرده فروشی متنوع‌تر که طیف وسیع‌تری از بودجه را برآورده می‌کند. (توجه به کسب کارهای خرد درون محلی و افراد بومی)	شامل مراکز شهرو خیابان‌های بزرگ در هونلوا (اسپانیا)	(Dawson,2022) (Gould,2021), (Greater London Authority,2022)
سطح بالای اعتماد تجاری	خالی بودن برخی از واحدهای خرده فروشی در خیابان	بازارهای جذاب با توالی مناسب در طول محور	پروجا (ایتالیا)	(King,2018)
		سطح بالایی از اعتماد تجاری در خیابان‌ها و افراد	پادستو (کورتوال)	(Hughes,2012)
خطرات جمعی و رویداد پذیری	مشکلات رو به رشد پارکینگ خودرو به دلیل حضورپذیری بالا مردم در خیابان (کاهش نفوذپذیری به بافت‌های عمومی و محلی)	سطوح خوبی از روحیه جامعه محلی و فعالیت مداوم	Regent Street	(SM Hall,2012)
		موارد صرفه اقتصادی متوسط اما کافی در عصر	Baker Street	(Jarvis,2019)
		رویدادهای جالب عمدتاً با سلیقه‌های محلی و بومی ترکیب خوبی از بازارها با سطح درآمد گوناگون	Mayfair	(Shaheen,2018)
مشارکت محوری		سطوح خوبی از پیشنهاد و جذابیت بازدیدکنندگان	The Strand	(Ntouni,2019)
		سطوح خوبی از مشارکت برای رسیدگی به مسائل محلی (مشارکت‌پذیری بالا میان کسبه)	داونینگ استریت	(Maliene,2019)
هویت‌های معنایی و ارتباطات اجتماعی	شلوغی خطوط حمل و نقل عمومی نبود کاربری‌های درمانی شاخص وجود کسب کارهای محلی متعدد بدون سامان دهی مناسب در طول خیابان‌های اصلی	پیشنهاد اوقات فراغت در ساعت‌های گوناگون	خیابان پورتوبلو	(King,2018)
		استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی در طول خیابان کاربری‌های منعطف (دارای عملکردهای متنوع)	خیابان کینگز رود	(Chen,2020)
نقود پذیری	نفوذپذیری بسیار بالا در خیابان	روحیه اجتماعی بسیار بالا در خیابان (فعال بودن) و همچنین برنامه‌های هفتگی میان مدیران و کاسبان محلی در جهت هماهنگی امور خیابان	Shaftesbury Avenue	(Suzanne Hall,2021), (Mehra,2020)
		دسترسی مطلوب افراد از مسیرهای گوناگون به محور	خیابان آکسفورد	(Mehra,2020)

منبع: مطالعات نویسندگان، ۱۴۰۱.

ابعاد و حوزه‌های مؤثر بر عملکرد "خیابان مجهز برای همگان"

اهمیت اشتغال در این خیابان‌ها بسیار بالا است به طوری که در فاصله ۲۰۰ متری از آن‌ها نسبت به کل منطقه افراد در فعالیت‌های مرکزی مشغول به کار هستند. فراتر از این موضوع ارزش اقتصادی اساسی خیابان‌های مجهز، مسیرهایی را به سمت فرصت‌های اقتصادی محلی و در دسترس ارائه می‌کنند. همچنین درآمد نیمه‌وقت انعطاف‌پذیر، خانه‌هایی برای شرکت‌های جدید (پشتبانی خدمات اسکان برای شاغلان) یکی دیگر از کارکردهای مهم این خیابان تلقی می‌شود (Liang et al,2018: 5). خیابان‌های مجهز، خیابان‌های بزرگ و اجتماعی هستند، آن‌ها مکان‌هایی هستند که صمیمیت متقابل و تبادل فرهنگی را ترویج می‌کنند. در همین راستا این رویکرد فرصت و ارزش ویژه‌ای برای بودن در کنار افراد دیگر قائل هستند، فرصتی که به ویژه برای گروه‌های آسیب‌پذیر اجتماعی مانند افراد مسن‌تر یا همسایگان جدید که به دنبال دوست‌یابی هستند، مهم تلقی می‌شود (Hall,2011: 4).

چشم انداز و راهبردهای رویکرد "خیابان مجهز برای همگان"

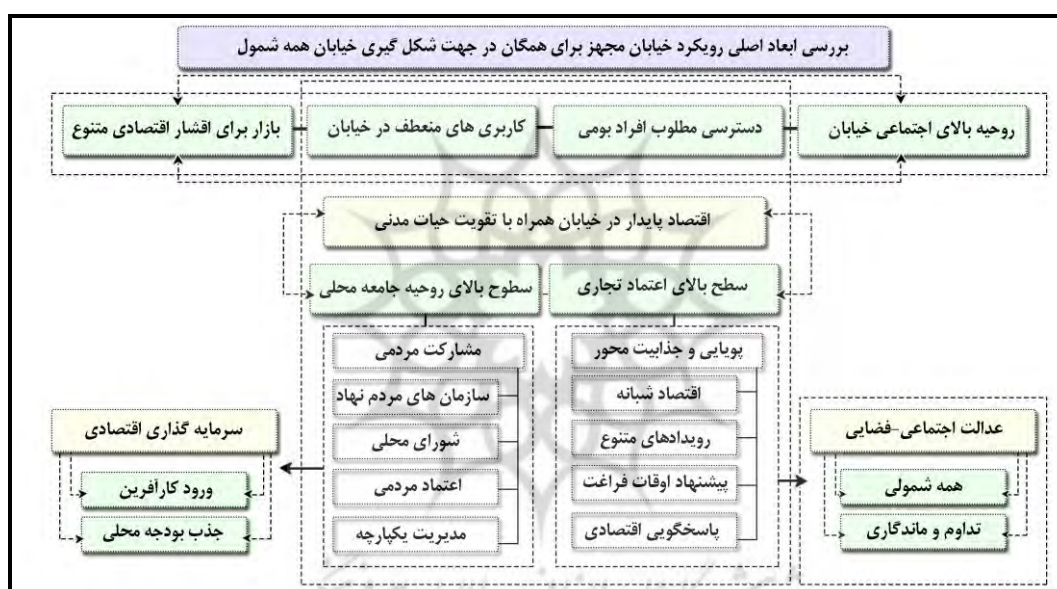
این چشم انداز متعهد می‌شود که شهر برای حمایت و تشویق یکپارچگی اجتماعی طراحی شده است، با «اولویت‌بندی مکان‌ها و فضاهایی که مردم می‌توانند در جوامع گرد هم آیند» و در نتیجه مشارکت کامل در زندگی شهری را ترویج می‌کند (Sworth, 2018). و خیابان‌های مجهز مکان‌های کلیدی برای ارائه این دیدگاه هستند، مکان‌هایی آشنا که مردم در آن‌ها معاشرت می‌کنند و با یکدیگر تعامل می‌کنند، این کار نشان می‌دهد که چگونه خیابان‌های همه شمول، در ترکیب خاص کاربری‌های اقتصادی، مدنی و اجتماعی، برای پیوند دادن جوامع موجود و همچنین ایجاد پل بین جوامع مختلف به درستی عمل می‌کند (Wrigley, 2014: 2). همچنین این رویکرد ارزش کسب‌وکارها را در خیابان‌های محلی به رسمیت می‌شناسد و نیازهای خاص مشاغل کوچک را در نظر می‌گیرد (Hewett, 2012). خیابان مجهز استراتژی را ارائه می‌دهد که پیاده روی، دوچرخه سواری و حمل و نقل عمومی را برای ایجاد یک شهر سالم در اولویت قرار می‌دهد (Liang et al, 2018). رویکرد خیابان‌های مجهز چشم‌اندازی از شهری ارائه می‌کند که مردم آن را برای بازدید از مغازه‌های محلی خود انتخاب می‌کنند، بنابراین خیابان‌های مجهز کانالی اساسی برای ارائه این امر هستند و هدف آن استراتژی بهبود هر خیابان است. پرفسور جنسون (۲۰۱۸) اشاره می‌کند که «خیابان‌های مجهز به دو صورت عمل می‌کنند به عنوان مکان‌هایی که زندگی اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی شهر در آن جریان دارد و به‌عنوان وسیله‌ای برای جابجایی مردم و کالاها» (Stewart, 2022) همچنین فعالیت‌های جاذب جمعیت هر روز در این خیابان فعال هستند و به‌عنوان مکان‌های مبادله اقتصادی و تجارت است، در حالی که همزمان به عنوان فضاهایی برای تعامل مردم با یکدیگر و دسترسی به فضاهای حیاتی اجتماعی، مدنی و فرهنگی نیز هستند (Duprat et al, 2009).

شاخص‌های مهم و اساسی رویکرد "خیابان مجهز برای همگان"

- ۱- مسکن جایگزین: از آنجایی که تلاش‌های قابل توجهی به سمت یافتن ظرفیت و فضا برای ساخت خانه‌های بیشتر در شهرهای بزرگ انجام می‌شود، فضای اشتغال به طور فزاینده‌ای توسط چشم انداز توسعه مجدد مسکن تهدید می‌شود. این امر به‌ویژه در خیابان‌های بزرگ و اصلی شهر صادق است. این نوع خیابان‌ها حمایت کافی برای مسکن‌های اشتراکی و جایگزین است (The Lancet et al, 2017).
- ۲- مکانی برای کسب کار و اشتغال: خیابان‌های مجهز مکان‌های قابل توجهی برای کسب و کار و اشتغال هستند که به طور فزاینده‌ای با فشارهای مقرون به صرفه مواجه هستند. خیابان‌های مجهز عمدتاً از مشاغل کوچک اجاره‌ای تشکیل شده‌اند و برای کسبه بسیار مؤثر عمل می‌کنند (London School of Economics, 2021: 2; Stewart, 2022; Prof, 2014: 2).
- ۳- صرفه اقتصادی خیابان: تأثیرات بر عملکرد اقتصادی خیابان‌های مجهز نیز از طریق اقدامات خاصی مانند نرخ‌های مناسب تجاری احساس می‌شود. همچنین کسب و کارهای منفرد در خیابان‌های مجهز گزارش می‌دهند که نرخ‌های کسب‌وکار همچنان منع قابل توجهی از کاهش فشار مالی و استرس هستند و از آنجایی که به‌طور بالقوه به دلیل تجدید ارزیابی افزایش می‌یابند، انتظار می‌رود که تأثیر بیشتری بر دوام کسب‌وکارهای خیابانی مجهز داشته باشند (Early Human Development, 1994: 1).
- ۴- سیاست‌های اقتصادی در سطح ملی: کارهای موجود در خیابان‌های مجهز، بینش‌های غنی در مورد بسیاری از کارکردها، نقش‌ها، چالش‌ها و پتانسیل‌های آن‌ها ارائه می‌دهد. با استفاده از تحقیقات اولیه و ثانویه چگونگی این عملکردهای مختلف خیابان‌ها جنبه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی، ارزش اجتماعی را ارائه می‌کنند. اگرچه باید درک کرد که در نظر گرفتن این موارد به صورت جداگانه مفید است اما به یکدیگر وابسته هستند و در واقع اغلب با هم در خیابان‌های مجهز کار می‌کنند (Hewett et al, 2012: 1).
- ۵- راه: خیابان‌های مجهز محل شغل‌های مهمی به‌ویژه برای گروه‌های سنتی محروم تلقی می‌شود، افراد بیشتری در خیابان‌های مجهز و در فاصله ۲۰۰ متری از آن‌ها نسبت به کل منطقه فعالیت‌های مرکزی مشغول به کار هستند (Liang, 2018: 2). مطالعات قبلی نشان می‌دهد که محل‌های خرده‌فروشی منفرد در خیابان‌ها به‌طور متوسط سه تا چهار نفر را استخدام می‌کنند. اما خیابان‌های مجهز دارای انواع فضاهای کاری و همچنین خرده‌فروشی هستند، از جمله دفاتر، کارگاه‌ها، حیاط‌ها و طاق‌های راه‌آهن، که معمولاً در پشت و بالای خیابان اصلی واقع شده‌اند. این مکان‌های کاری از اقتصاد محلی گسترده‌تر حمایت می‌کنند و اغلب ارتباط نزدیکی با هم دارند (King, 2018: 1).
- ۶- در نظرگیری مردم در تمامی ابعاد: خیابان‌های مجهز طیف وسیعی از عملکردها را برای افراد، گروه‌ها و شبکه‌ها در دسترس قرار می‌دهد در حالی که فعالیت اصلی تحت عنوان «اقتصاد مبادله» در این رویکرد مطرح می‌شود، اما شامل اشکال متنوعی از ساختارهای حمایتی است (Hewett, 2012: 2). همچنین از زیرساخت‌های اجتماعی و اقدامات غیررسمی مراقبت، تا تعاونی‌ها و شبکه‌های بین‌المللی که در مقیاس کوچک در این نوع خیابان‌های دیده می‌شود و به این ترتیب میزبان یک زندگی مدنی خاص نیز است. این نوع خیابان اجزای اصلی زندگی مدنی و اجتماعی هستند. آن‌ها از تنوع، تعامل اجتماعی و تبادل فرهنگی حمایت می‌کنند و به عنوان فضاهای «تنوع روزمره» عمل

می‌کنند و به مردم از سراسر جهان اجازه می‌دهند در یک مکان با هم زندگی کنند و مهاجران را قادر می‌سازد تا در اقتصاد شهر شریک شوند. خیابان‌های مجهز هم ریشه در جای خود دارند و هم به جغرافیای وسیع‌تر و متنوع‌تر و اغلب جهانی متصل هستند (Lati, 2018).

۷- توجه به ابعاد محلی بافت‌های پیرامونی: تحقیقات اخیر نشان‌دهنده اهمیت میراث کالبدی و زیبایی‌شناسی خیابان برای حفظ هویت محلی و ادراکات مکان می‌باشد. در رابطه با این موضوع این رویکرد تلاش دارد بازسازی فیزیکی را در جهت اهمیت سرمایه انسانی ایجاد کند، نتایج متمرکز بر مردم را در نظر بگیرد و به جوامع کمک می‌کند از سرمایه‌گذاری‌های موجود بهره ببرند (Wrigley et al, 2014). هدف «خیابان‌های مجهز برای همگان» ایجاد «اتلاف تحول» در مقیاس بزرگ با مقامات محلی، ارائه‌دهندگان خدمات محلی، شرکت‌های خصوصی، سازمان‌های مسکن، منافع تجاری، ارتباط با سازمان‌های مدنی و برابری گروه‌های اجتماعی و نهادهای لنگر مانند بیمارستان‌ها است. دانشگاه، کالج‌ها یا مکان‌های فرهنگی مکان برای مشارکت و کارهای اشتراکی می‌باشد و بر اساس نقاط قوت سازمان‌های مختلف برای ارائه یک استراتژی کل‌نگر درصد بهبود را در خیابان‌های مجهز بالا می‌برد (Martin et al, 2018). همچنین نقشه‌های راهبردی طراحی خیابان‌های "مجهز برای همگان" که بخشی از آن توسط متیو کرمونا طراحی شده است نشان‌دهنده اهمیت ساختار ارتباطات در فضاهای شهری می‌باشد این رویکرد به دنبال ایجاد مکان‌هایی می‌باشد که برای همه جامعه مفید باشد. در نهایت، بهبود خیابان‌ها چیزی است که این رویکرد و سهامداران محلی باید احساس کنند که بخشی از آن هستند. (Wrigley et al, 2014: 3)



شکل ۱- بررسی ابعاد منحصربه‌فرد رویکرد خیابان مجهز در جهت شکل‌گیری خیابان همه شمول (منبع: مطالعات نویسندگان، ۱۴۰۱)

رویکرد خیابان مجهز برای همگان امکانات متنوع و گوناگونی را در اختیار مخاطب خود قرار می‌دهد. تأمین امکانات و خدمات عمومی از طریق خرده‌فروشان محلی و ۲۴ ساعته علاوه بر تقویت اقتصاد محلی، سبب ارتقای دسترسی به خدمات می‌شود. از طرف دیگر نیز می‌توان به این موضوع مهم اشاره کرد که سلسله مراتب دسترسی به این خیابان بر اساس عملکرد و اولویت انسانی صورت می‌گیرد و شریان‌های محیطی نقش قوی اجتماعی-مدنی دارند. نکته مهم دیگر توجه ویژه به برنامه‌ریزی اوقات فراغت مردم از اقشار متنوع است، این رویکرد با جذب سرمایه‌گذاران از این موضوع حمایت می‌کند. در همین راستا با توجه به فرآیند شکل‌گیری ویژگی‌های قبلی برندسازی نیز از ارکان مهم این خیابان تلقی می‌شود، به طوری که برندهای معروف تجاری در این خیابان حضور فعال دارند و در کنار اقتصادهای محلی به درستی در خیابان فعالیت می‌کند و به تعبیری به یکدیگر کمک می‌کند. همچنین توجه به ابعاد مشارکت محلی و توجه به ساختارهای سازمان‌های فرهنگی و مردم نهاد، روحیه مدنی قوی در بین افراد ایجاد می‌کند. در همین راستا جدول ۳، جمع‌بندی مهم‌ترین مؤلفه و شاخص‌های بررسی شده در بخش‌های گوناگون پژوهش است که به تحقق‌پذیری محیطی رویکرد بسیار کمک می‌کند.

جدول ۳ - چارچوب نظری پژوهش (مؤلفه و شاخص‌های خیابان مجهز برای همگان)

مسائل	مؤلفه	شاخص/ ویژگی رویکرد "خیابان مجهز برای همگان"	ابعاد موضوع	نظریه پردازان
عدم تأمین نیازهای خدماتی برای همه اقشار نبود دسترسی یکسان	تأمین امکانات و خدمات عمومی	وجود مراکز خرده فروشی که نیازهای جامعه محلی را تأمین می‌کند.	عمومی و خدماتی	(Nikos Ntounis,2022), (Cllr Georgia Gould,2021), (Greater London Authority,2021)
		امکانات تفریحی، تفریحی و فرهنگی	فرهنگی	
		دسترسی به خدمات بخش دولتی و خصوص سرمایه‌گذاری اشتراکی (کسبه و شهروندان)	دسترسی و ترافیکی	
		متنوع بودن مدهای حمل و نقلی در تمامی ابعاد	اقتصادی	
عدم رعایت سلسله مراتب مسائل ترافیکی	سلسله مراتب عملکردی	مراکز شهر	دسترسی و ترافیکی	(Suzanne Hall,2021), (Fizzah Sajjad, 2017)
		مراکز منطقه	دسترسی و ترافیکی	
		مراکز محلی	دسترسی و ترافیکی	
نبود شخصیت مستقل مکانی	انواع شخصیت	جامعه کارآفرینان	اقتصادی و اجتماعی	(King,2018) (Jarvis,2019)
		مقاصد پایدار در خیابان	عملکردی	(Max Nathan, 2019), (Mehra,2020), (Nikos Ntounis,2022), (City Hall,2019)
عدم توجه به ابعاد گردشگری و اوقات فراغت نبود اقتصادهای پایدار و فعال در خیابان‌ها	اوقات فراغت موفق	مقاصد گردشگری، فرهنگی، تاریخی	اجتماعی و فرهنگی	(City Manage,2020), (Maliene,2019), (Allison, 2022), (Fowles,2022), (Anupam Nanda,2021), (Yishuan,2019)
		استفاده از متخصصین	اجتماعی و فرهنگی	
		وجود مشاهیر	اجتماعی و فرهنگی	
		اقتصاد پویا و فعال	اقتصادی	
عدم مشارکت در خیابان همه شمول نبودن فضاهای عمومی	عدالت اجتماعی	توجه به سازمان‌های مدنی	اجتماعی	(City Manage,2020), (Maliene,2019), (Allison, 2022), (Fowles,2022), (Anupam Nanda,2021), (Yishuan,2019)
		مشارکت پذیری	اجتماعی و فرهنگی	
		سطوح خوبی از مشارکت جامعه در رویدادهای محلی	اجتماعی و مدنی	
		همکاری خوب بین نهادهای دولتی در خیابان	اقتصادی و اجتماعی	
		خرده فروشی متنوع برای بودجه‌های مختلف (اقشار گوناگون)	عملکردی	
عدم وجود هویت‌های مکانی عدم توجه به برندسازی مکانی در شهر	هویت‌های مکانی - فضایی محور	نسبت هزینه پایین به ازای هر بازدیدکننده در خیابان	اقتصادی و اجتماعی	(Thungtn,2019), (Suzanne Hall,2021), (Fizzah Sajjad, 2017), (Greater London Authority,2021) (Jarvis,2019)
		وجود خیریه‌های فعال	مشارکت محور	
		تمرکز بر نیاز جوامع محلی	معنایی و هویتی	
		تنوع‌های قومیتی با سطح درآمدهای گوناگون	فرهنگی و اجتماعی	
		وجود فروشگاه‌های بزرگ در کنار مراکز خرده فروشی	اقتصادی و اجتماعی	
نمونه‌های مهم اجرا شده	نمونه موفق	پاریس، بروکسل، مادرید، برلین	خیابان اصلی شهر	(Yu Chen,2020) (Yongtao,2022)
		بریک لین، بریکستون و دیتفورد در لندن	خیابان مجهز منطقه	(King,2018)
		کولفورد در گلاسترشایر	خیابان اصلی شهر	
نبود مفهوم و برند مشخص مکانی	برندسازی و شهرت	برندهای معروف تجاری، رویدادهای متنوع، مدیریت واحد	عملکردی و هویتی	(Haipeng Zhu,2022), (Nikos Ntounis,2022)
		ارزش اجتماعی و فرهنگی و اعتماد تجاری	معنایی و عملکردی	
		توجه به گروه‌های حساس (سالمنند و دگر توانان و...)	کالبدی و عملکردی	

منبع: مطالعات نویسنده‌گان، ۱۴۰۱.

مواد و روش تحقیق:

بعد از بررسی‌های انجام شده و استنباط مدل مفهومی از رویکرد نوین "خیابان مجهز برای همگان" در جهت درک بهتر آن، دو نمونه موردی (خیابان امام خمینی و خیابان فروغی) در شهر تبریز مورد مطالعه قرار گرفته است. این دو خیابان جز مهم‌ترین و عمومی‌ترین خیابان‌های این شهر محسوب می‌شود بر این اساس، فرضیه کلی پژوهش را این موضوع می‌توان در نظر گرفت که "خیابان امام خمینی نسبت به خیابان فروغی در شهر تبریز به مفاهیم رویکرد خیابان مجهز نزدیک‌تر می‌باشد و یک خیابان همه شمول محسوب می‌شود". این پژوهش از نظر روش‌شناسی و ماهیت توصیفی-تحلیلی، با توجه به هدف و سؤالات آن، کاربردی و روش آن تطبیقی است و دارای رویکرد قیاسی - فرضیه‌ای است. همچنین در جهت پیشبرد اهداف مطالعاتی و نظری این پژوهش از دو فرآیند کتابخانه‌ای و می‌دانی استفاده شده

است. در جهت تدوین رویکرد "خیابان مجهز برای همگان" که برای اولین بار در متون فارسی مورد مطالعه قرار گرفته است از روش جمع‌آوری اسنادی و فراترکیب استفاده شده است.

در روش ابزار اصلی برای مطالعه پژوهش بر روی نمونه‌های موردی پرسشنامه می‌باشد. تعداد سؤالات ۳۴ سؤال بسته می‌باشد که شامل: ۲ سؤال توصیف اجمالی از نمونه آماری (پاسخ‌دهندگان پرسشنامه)، ۲ سؤال در مورد نوع استفاده از هر کدام از خیابان‌های مورد مطالعه، ۲۸ سؤال (۱۴ سؤال در باب خیابان امام خمینی و ۱۴ سؤال در باب خیابان فروغی) به طور مشترک از هر مؤلفه می‌باشد. در سنجش متغیرهای تحقیق از طیف لیکرت استفاده شده است. جامعه آماری در این پژوهش شامل کل شهر تبریز می‌باشد (به دلیل تعریف مقیاس شهری برای خیابان مجهز) و نمونه‌گیری از افراد مختلف در شهر انجام شده است زیرا مخاطب این خیابان‌ها مردم کل شهر هستند. در این تحقیق از روش نمونه‌گیری تصادفی استفاده شده است. به دلیل کمی بودن رویکرد پژوهش از روش تصادفی استفاده شده است و پرسش‌نامه‌ها به صورت تصادفی میان مردم شهر تبریز توزیع گردید. میزان حجم جامعه آماری از فرمول کوکران با توجه به مجموعه جمعیت شهر تبریز (۴۷۶ ۷۲۷ ۱ نفر) و با در نظر گرفتن سطح خطای ۵ درصد برابر با ۳۸۴ نفر مشخص شده است. پس از گردآوری داده‌های می‌دانی از نرم‌افزار Spss برای تحلیل هر مؤلفه در نمونه‌های موردی استفاده شده است بدین ترتیب که از روش‌های آمار توصیفی، میانگین و انحراف معیار استفاده شده است و با توجه به نرمال بودن داده‌ها در هر دو نمونه موردی (خیابان امام خمینی، خیابان فروغی) از آزمون T برای دو نمونه مستقل (Independent Two-sample T-Test) استفاده شده است. همچنین از روش ترکیبی برای توزیع و جمع‌آوری داده‌ها استفاده شده است بدین صورت که بیشتر از ۱۲۳ پرسشنامه به صورت می‌دانی در نقاط مختلف شهر به صورت تصادفی که شامل خود نمونه‌ها نیز بوده است، صورت گرفته است و بیشتر از ۲۶۱ با استفاده از روش "پیمایش وب‌پایه" (یا پیمایش آنلاین و با استفاده از اینترنت) انجام شده است. بدین صورت که همان پرسشنامه می‌دانی به صورت آنلاین طراحی و در اختیار مخاطبان و گروه‌های مختلف شهروندان به صورت تصادفی قرار گرفت. همچنین در هر دو روش توزیع پرسشنامه در ابتدای پرسشنامه شرح کاملی از اهداف مقایسه دو خیابان و رویکرد به زبان ساده برای مخاطب بیان شده است تا در ارتباط با موضوع تحقیق توجیه باشند.

روایی و پایایی پرسشنامه: برای تأیید پایایی، پس از تکمیل پرسشنامه به وسیله ضریب آلفای کرونباخ انسجام درونی گویه‌ها مورد سنجش قرار گرفته است و بر این اساس بیشتر از ۰.۷ و برابر با ۰.۷۷۸ که نشان از انسجام کافی و مناسب داخلی گویه‌ها با یکدیگر دارد. همچنین در جهت تأیید روایی پرسشنامه و بررسی نظرات خبرگان پنل متخصصین به وسیله در جریان قرار گرفتن اساتید مرتبط با حوزه (۵ متخصص شامل اساتید، اعضای هیأت علمی و افراد دارای دکترای تخصصی مرتبط با حوزه) انجام شد. بدین صورت که بعد از طراحی پرسشنامه و قبل از توزیع آن در بین جامعه مورد مطالعه توسط آن‌ها مورد واکاوی قرار گرفت و ۳ سؤال با یکدیگر ادغام و بخشی از سؤالات به فرآیند اضافه و حذف شدند (روایی کیفی). به طور مثال پنل متخصصین نظر داشتند دو مؤلفه‌ی برندسازی تجاری و اعتماد تجاری به صورت مستقل سؤال شوند که این موضوع لحاظ شد. همچنین آن‌ها تأکید داشتند به دلیل اهمیت این نوع خیابان و مقیاس عملکردی شهری آن این پرسشنامه در مقیاس شهر در نظر گرفته شود. در همین راستا با توجه به در نظرگیری نقطه نظرات افراد متخصص پایایی پرسشنامه نیز تأیید شد.

معرفی محدوده مورد مطالعه:

۱- خیابان امام خمینی: خیابان امام (خمینی) اولین و اصلی‌ترین خیابان تبریز است که در دوران سلطنت پهلوی از شرق تا غرب شهر تبریز ساخته شد. این خیابان از دروازه تهران در شرقی‌ترین نقطه شهر تبریز تا میدان راه‌آهن در غربی‌ترین بخش شهر تبریز کشیده شده است و اولین خیابانی است که در تبریز آسفالت شد. (Milani, 2022: 7) در گذشته مردم به این خیابان قیر قوم (به معنی آسفالت) و باش خیابان (به معنی خیابان اصلی) نیز می‌گفتند. این خیابان چهار راه‌های متعددی از قبیل: میدان راه‌آهن، خطیب، نصف راه، قونقا، باغ گلستان، شهناز، سه راه طالقانی، سه راه فردوسی، میدان ساعت، خاقانی، منصور (سید حسینی‌قلی خان جلیلی سابق) و... دارد.

۲- خیابان فروغی: بلوار فروغی ولیعصر تبریز از میدان همافر در شمال آغاز و تا بلوار ولیعصر در جنوب امتداد دارد. خیابان فروغی به چند معبر از جمله گلاباد دوم، مولوی، ویدا، شیخ محمد خیابانی، بهارستان، اورژانس، پروین اعتصامی، خیابان قطران، کهنمویی غربی، خیابان هومن و اسکندری متصل است. این خیابان توسط کوی هادی و گلاباد دوم به خیابان شریعتی دسترسی دارد. خیابان فروغی ولیعصر تبریز، گذرگاه چندان طولی نیست و تنها ۶۵۰ متر طول دارد. اما در میان اهالی تبریز فروغی ولیعصر یک خیابان معروف محسوب می‌شود.

بحث و یافته‌های تحقیق:

بر اساس موضوعات بیان شده نمونه‌های آماری این پژوهش شامل افراد ساکن در شهر می‌باشد و سعی شده است در برداشت می‌دانی از همه طیف‌ها در نقاط گوناگون برداشت صورت گیرد. یکی از اولین موضوعات توصیف اجمالی از نمونه آماری (پاسخ‌دهندگان پرسشنامه) می‌باشد که از مجموع ۳۸۴ پاسخگو ۶۸ درصد زن و ۳۹ درصد مرد است. بیشترین سهم پاسخ‌دهندگان مربوط به سن ۲۱-۳۰ (۷۴٪) و کمترین سهم پاسخ‌دهندگان مربوط به گروه سنی ۶۱ و بالاتر (۱۰٪) می‌باشد. همچنین در مرحله بعدی نوع استفاده از فضاها در هر دو محور به طور جداگانه مورد سؤال قرار گرفته است که در محور امام خمینی بیشترین سهم متعلق به رهگذر (۴۳ درصد) و کمترین متعلق به اقامت (۱۵ درصد) است. همچنین در خیابان فروغی بیشترین سهم نوع استفاده از فضا متعلق به خرید (۴۶ درصد) و کمترین سهم مربوط به کار (۸ درصد) می‌باشد.

بررسی و ارزیابی شاخص‌های مورد مطالعه

نتایج مقایسه تطبیقی دو خیابان (امام خمینی و فروغی) شهر تبریز نشان می‌دهد در هر دو نمونه نقاط قوت مطلوب و مشترکی با رویکرد خیابان مجهز برای همگان وجود دارد. در حوزه ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی با توجه به این که رویکرد به دنبال ایجاد هسته‌های فرهنگی، نقاط عطف فرهنگی و مدنی در خیابان است هر دو خیابان پتانسیل‌های مهمی برای این حوزه دارند. همچنین نتایج آزمون سطح معنا داری (Sig) آن بیشتر از ۰۵۰۰ و برابر با ۰۰۵ است (جدول ۴). بنابراین شاخص ارزش اجتماعی و فرهنگی در دو خیابان مورد مطالعه، تفاوت محسوسی با یکدیگر ندارند. بر اساس برداشت و مشاهدات می‌دانی در خیابان امام خمینی ارزش‌های فرهنگی همچون وجود بناهایی با روایت‌های اصیل و تاریخی همانند مسجد کبود، موزه آذربایجان دیده می‌شود. در حوزه مؤلفه‌ی سطح بالای اعتماد تجاری به دلیل این که سابقه یا قدمت بازار و کسبه ارتباط مستقیمی با اعتماد تجاری دارد خیابان امام خمینی به دلیل هویت تاریخی عملکردهای تجاری خود از دوران قاجار، پهلوی و... اعتماد تجاری قابل توجه‌ای در میان مردم شهر تبریز دارد. در همین باب سطح معناداری (Sig) شاخص اعتماد تجاری کمتر از ۰۵۰۰ و برابر با ۰۰۵ است (جدول ۴)، لذا تفاوت این دو معیار در دو خیابان معنی دار است.

در رویکرد خیابان مجهز برای همگان جایگاه ابزار برندسازی دارای اهمیت بسیار بالایی است به طوری که معروف‌ترین برندهای پوشاک، رستوران و هتل در نمونه‌های جهانی در این خیابان‌ها فعالیت دارند. در بررسی که در دو نمونه مطالعاتی صورت گرفته است در خیابان فروغی به دلیل وجود بافت مدرن برندهای قوی و معروف بیشتری در حال فعالیت هستند. همچنین سطح معناداری (Sig) شاخص برندهای معروف تجاری کمتر از ۰۵۰۰ و برابر با ۰۰۰ است (جدول ۴)، لذا تفاوت این دو معیار در دو خیابان معنی دار است و با توجه به میانگین آماری و مطالعات در خیابان فروغی برندهای معروف تجاری بیشتری در حال فعالیت هستند. در حوزه میزان دسترسی به خدمات بخش دولتی هر دو خیابان دارای عملکردهای ویژه با مقیاس شهری هستند، به طوری که در خیابان امام خمینی اداره هلال احمر، سازمان میراث فرهنگی و ساختمان شهرداری و... فعالیت دارند در نتیجه می‌توان بیان کرد سطح معناداری (Sig) آن بیشتر از ۰۵۰۰ و برابر با ۰۰۸۹۲ است (جدول ۶). بنابراین شاخص میزان دسترسی به خدمات بخش دولتی در دو خیابان مورد مطالعه تفاوت محسوسی با یکدیگر ندارند. مراکز خرده فروشی و خدمات‌رسانی از مهمترین ابزارهای برای تحقق رویکرد خیابان مجهز تلقی می‌شود، زیرا این رویکرد در ذات خود از فضاهای همه شمول و کارکردهای متنوع بالاخص برای ساکنان و بافت‌های پیرامونی حمایت می‌کند. سطح معناداری (Sig) شاخص برندهای مراکز خرده فروشی کمتر از ۰۵۰۰ و برابر با ۰۰۲ است (جدول ۴)، لذا تفاوت این دو معیار در دو خیابان معنی دار است و با توجه به برداشت‌های می‌دانی و محاسبه سرانه‌ی کاربری‌های خدماتی در هر دو نمونه، خیابان امام خمینی در این حوزه قوی‌تر عمل کرده است به طوری که در جبهه جنوبی خیابان، راسته‌های تجاری با تنوع فعالیت‌ی بالایی از قبیل (رستوران، هتل، درمانگاه، مراکز خرید محلی، فروش ابزار، نانوايي و...) به وضوح دیده می‌شود. یکی دیگر از حوزه‌های دارای اهمیت در رویکرد، پشتیبانی از مراکز مدنی و نهادهای عمومی می‌باشد با بررسی مؤلفه‌ی وجود خیریه‌های فعال در هر دو خیابان این نتیجه حاصل شد که سطح معناداری (Sig) شاخص خیریه‌های فعال کمتر از ۰۵۰۰ و برابر با ۰۰۴ است (جدول ۶)، لذا تفاوت این دو معیار در دو خیابان معنی دار است و در خیابان امام خمینی بر طبق مشاهدات می‌دانی بیشتر دیده می‌شود به طوری که مراکز فرهنگی و مذهبی همچون مسجد ابتدایی خیابان در این حوزه فعالیت دارند.

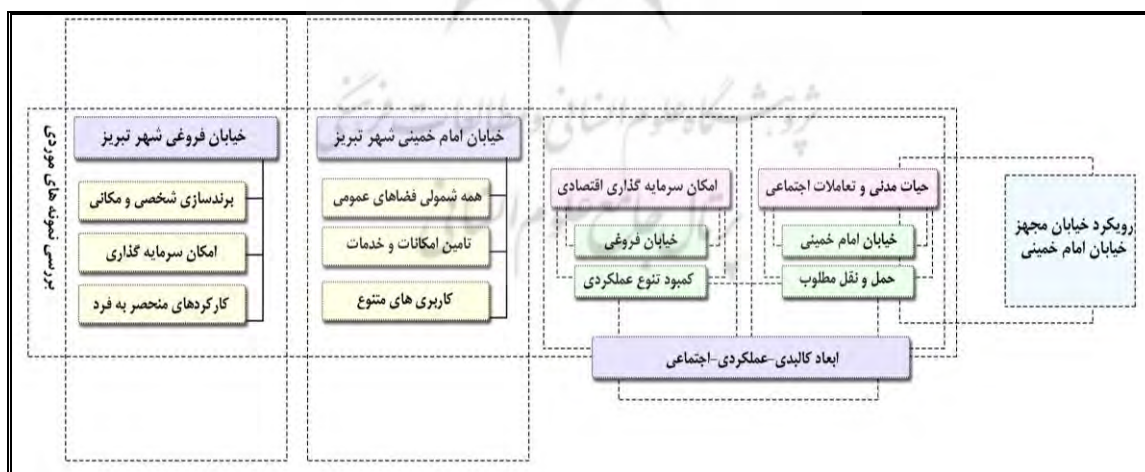
چشم انداز رویکرد خیابان مجهز برای همگان همان طور که در بخش‌های قبلی بیان شد رویدادپذیری و توجه به برگزاری مراسم‌های فرهنگی را شامل می‌شود، به طوری که هر ساله در خیابان‌های مشابه در لندن مهم‌ترین مراسم‌های شهر به دلیل مقیاس آن در این خیابان‌ها برگزار می‌شود. سطح معناداری (Sig) این دو شاخص بیشتر از ۰۵۰۰ و به ترتیب برابر با (۰۰۲۱۶)، (۰۰۳۸۸) است. بنابراین شاخص برگزاری رویدادهای متنوع و توجه به نیاز گروه‌های حساس در دو خیابان مورد مطالعه تفاوت محسوسی با یکدیگر ندارند و از این

منظر یک نقطه ضعف اساسی در هر دو خیابان مشاهده می‌شود زیرا پتانسیل‌های مهمی برای این موضوع در خیابان جاری می‌باشد. در مقابل خیابان‌های مجهز از مدیریت واحد بسیار استقبال می‌کند و یک اصل مهم در این رویکرد محسوب می‌شود. با توجه به بررسی‌های صورت گرفته سطح معناداری (Sig) شاخص مدیریت واحد کمتر از ۰.۵ و برابر با ۰.۱ است (جدول ۴)، لذا تفاوت این دو معیار در دو خیابان معنی دار است و در خیابان امام خمینی بر طبق مشاهدات می‌دانی بیشتر دیده می‌شود، زیرا ارتباط میان کسبه بیشتر است.



شکل ۲- مراکز تفریحی و گردشگری معروف در خیابان امام خمینی شهر تبریز (ترسیم: نگارندگان، ۱۴۰۱)

وجود مراکز تفریحی و گردشگری در رویکرد مورد مطالعه یک رخداد معنایی و فرهنگی مهم است. نتایج مطالعات در نمونه‌های موردی نشان می‌دهد که سطح معناداری (Sig) شاخص مراکز تفریحی کمتر از ۰.۵ و برابر با ۰.۰ است (جدول ۴)، لذا تفاوت این دو معیار در دو خیابان معنی دار است، وضعیت این شاخص در خیابان امام خمینی مناسب‌تر می‌باشد. بر اساس مشاهدات صورت گرفته در خیابان امام خمینی مراکز گسترده تفریحی و فرهنگی از قبیل پارک خاقانی، موزه آذربایجان، مسجد کبود و وجود دارد که این شاخص را گسترده‌تر در این موقعیت نمایش می‌دهد. همچنین به دلیل وجود اهداف همه شمولی فضا برای همه اقشار از نظر اقتصادی و اجتماعی در این رویکرد و در کنار آن وجود گردشگران غیر بومی اهمیت قابلیت دسترسی به گزینه‌های متنوع حمل و نقلی را چندین برابر می‌کند. با توجه به همین موضوع سطح معناداری (Sig) این موضوع در بررسی نمونه‌ها بیشتر از ۰.۵ و برابر با ۰.۰ است (جدول ۴). بنابراین شاخص قابلیت دسترسی به گزینه‌های متنوع حمل و نقل در دو خیابان مورد مطالعه تفاوت محسوسی با یکدیگر ندارند. در نهایت سه ابزار کلیدی تنوع بازارها، فعالیت سازمان‌های مردم نهاد و امکان سرمایه‌گذاری برندهای شخصی در خیابان‌ها واکاوی شده است که نتایج نشان می‌دهد سطح معناداری (Sig) در این شاخص‌ها کمتر از ۰.۵ و به ترتیب برابر با (۰.۲۰)، (۰.۴۰)، (۰.۰۰) است (جدول ۴)، لذا تفاوت این دو معیار در دو خیابان معنی دار است. با توجه به این که در خیابان فروغی فروغی زمین‌های بایر و تجاری‌سازی در حال رشد است، موضوع برندسازی در این خیابان در حال گسترش است. همچنین کمبود سازمان مردم‌های مردم نهاد در هر دو خیابان یکی از نقاط ضعف اساسی محسوب می‌شود.



شکل ۳- بررسی ابعاد گوناگون خیابان مجهز در نمونه‌های مطالعاتی بر اساس یافته‌های پژوهش (منبع: مطالعات نویسندگان، ۱۴۰۱)

جدول ۴- نتایج آزمون T در مورد تفاوت شاخص‌های خیابان مجهز برای همگان به تفکیک خیابان‌ها

نتایج آزمون T در مورد تفاوت میانگین‌ها							نتایج آزمون لوین در خصوص برابری واریانس			
سطح اطمینان ۹۵%	خطای معیار متفاوت	تفاوت میانگین	Sig. (2-tailed)	درجه آزادی	T	نام خیابان	Sig.	F	شاخص	
										حد بالا
۱۰۹.۱	۶۹۳.۰	۱۰۶.۰	۹۰۱.۰	۰۰۰.۰	۷۶۶	۵۲۹.۸	امام خمینی	۰	۱۴۶.۱	ارزش‌های اجتماعی و فرهنگی
۱۰۹.۱	۶۹۳.۰	۱۰۶.۰	۹۰۱.۰	۰۰۰.۰	۱۰۹.۷۶۴	۵۲۹.۸	فروغی	۲۸۵		
۹۸۶.۰	۵۳۰.۰	۱۱۶.۰	۷۵۸.۰	۰۰۰.۰	۷۶۶	۵۳۳.۶	امام خمینی	۰	۰۴۰.۸	سطح بالای اعتماد تجاری
۹۸۷.۰	۵۳۰.۰	۱۱۶.۰	۷۵۸.۰	۰۰۰.۰	۹۱۶.۷۶۰	۵۳۳.۶	فروغی	۰۰۵		
-۲۱۷.۱	-۶۸۴.۱	۱۱۹.۰	-۴۵۱.۱	۰۰۰.۰	۹.۷۶۵	-۲۷۷.۱۲	امام خمینی	۰	۳۶۲.۳۷	وجود برندهای معروف تجاری
-۲۱۷.۱	-۶۸۴.۱	۱۱۹.۰	-۴۵۱.۱	۰۰۰.۰	۷۶۶	-۲۷۷.۱۲	فروغی	۰۰۰		
۵۳۱.۱	۰۸۴.۱	۱۱۴.۰	۳۰۸.۱	۰۰۰.۰	۷۶۶	۴۹۷.۱۱	امام خمینی	۰	۰۱۸.۰	میزان دسترسی خدمات بخش دولتی
۵۱۳.۱	۰۸۴.۱	۱۱۴.۰	۳۰۸.۱	۰۰۰.۰	۲.۷۶۳	۴۹۷.۱۱	فروغی	۸۹۲		
۶۱۰.۰	۱۹۲.۰	۱۰۶.۰	۴۰۱.۰	۰۰۰.۰	۷۶۶	۷۶۸.۳	امام خمینی	۰	۲۲۰.۵	وجود مراکز خرده فروشی و افزایش خدمات رسانی
۶۱۰.۰	۱۹۲.۰	۱۰۶.۰	۴۰۱.۰	۰۰۰.۰	۲.۷۶۰	۷۶۸.۳	فروغی	۰۲۳		
۸۹۰.۰	۴۷۳.۰	۱۰۶.۰	۶۸۱.۰	۰۰۰.۰	۷۶۶	۴۳۴.۶	امام خمینی	۰	۹۳۴.۳	وجود خیریه‌های فعال
۸۹۰.۰	۴۷۳.۰	۱۰۶.۰	۶۸۱.۰	۰۰۰.۰	۳.۷۶۱	۴۳۴.۶	فروغی	۰۴۸		
۲۳۰.۱	۷۹۲.۰	۱۱۱.۰	۰۱۱.۱	۰۰۰.۰	۷۶۶	۰۷۶.۹	امام خمینی	۰	۵۳۴.۱	برگزاری رویدادهای متنوع
۲۳۰.۱	۷۹۲.۰	۱۱۱.۰	۰۱۱.۱	۰۰۰.۰	۷.۷۶۰	۰۷۶.۹	فروغی	۲۱۶		
۸۵۷.۰	۲۱۱.۰	۱۱۴.۰	۴۳۴.۰	۰۰۰.۰	۷۶۶	۸۲۲.۳	امام خمینی	۰	۷۴۶.۰	توجه به نیاز گروه حساس
۸۵۷.۰	۲۱۱.۰	۱۱۴.۰	۴۳۴.۰	۰۰۰.۰	۷۶۶	۸۲۲.۳	فروغی	۳۸۸		
۳۱۵.۰	-۱۷.۱	۱۱۰.۰	۰۹۹.۰	۳۶۸.۰	۷.۷۶۳	۹۰۱.۰	امام خمینی	۰	۸۸۵.۵	وجود مدیریت واحد و هماهنگی در امور خیابان
۳۱۵.۰	-۱۱۷.۱	۱۱۰.۰	۰۹۹.۰	۳۶۸.۰	۷۶۶	۹۰۱.۰	فروغی	۰۱۶		
۴۸۴.۰	۰۳۲.۰	۱۱۵.۰	۲۵۸.۰	۲۵.۰	۳.۷۶۲	۲۴۹.۲	امام خمینی	۰	۰۷۰.۱۵	مراکز تفریحی و گردشگری
۴۸۴.۰	۰۳۲.۰	۱۱۵.۰	۲۵۸.۰	۲۵.۰	۷۶۶	۲۴۹.۲	فروغی	۰۰۰		
۷۸۶.۱	۴۱۲.۱	۰۹۵.۰	۵۹۹.۱	۰۰۰.۰	۲.۷۶۰	۸۱۴.۱۶	امام خمینی	۰	۷۷۳.۱	قابلیت دسترسی به گزینه‌های متنوع مدهای حمل و نقلی
۷۸۶.۱	۴۱۲.۰	۰۹۵.۰	۵۹۹.۱	۰۰۰.۰	۷۶۶	۸۱۴.۱۶	فروغی	۱۸۴		
۱۹۱.۱	۶۹۵.۰	۱۱۳.۰	۹۰۵.۰	۰۰۰.۰	۳.۷۶۳	۵۲۹.۸	امام خمینی	۰۲.۰	۹۴۰.۰	تنوع بازارها با توجه به سطح درآمد گوناگون
۱۹۱.۱	۶۹۵.۰	۱۱۳.۰	۹۰۵.۰	۰۰۰.۰	۷۶۶	۵۲۹.۸	فروغی	۰۰۰		

(مأخذ: یافته‌های مستخرج از پرسشنامه، ۱۴۰۱)

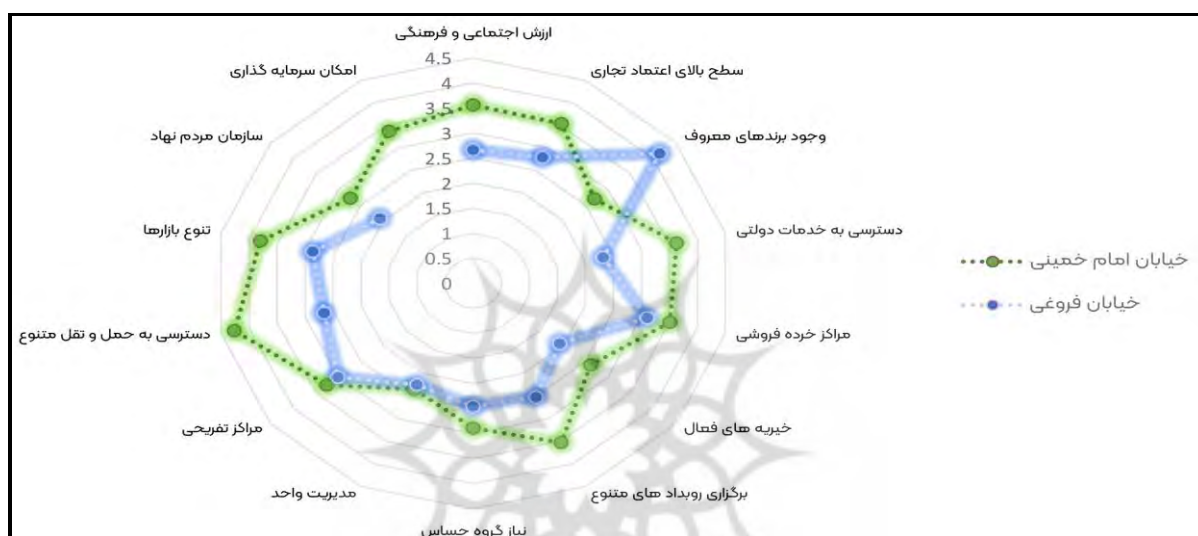
نتایج آزمون T در مورد تفاوت میانگین‌ها							نتایج آزمون لوین در خصوص برابری واریانس			
سطح اطمینان ۹۵%	خطای معیار متفاوت	تفاوت میانگین	Sig. (2-tailed)	درجه آزادی	T	نام خیابان	Sig.	F	شاخص	
										حد بالا
۱۱۲.۱	۷۹۶.۰	۱۱۲.۰	۶۶.۰	۰۰۰.۰	۷۶۶	۹۶۹.۵	امام خمینی	۰۴.۰	۶۵۹.۰	فعالیت سازمان‌های مردم نهاد و نهادهای محلی
۱۱۲.۱	۷۹۶.۰	۱۱۲.۰	۶۶.۰	۰۰۰.۰	۳.۷۶۴	۹۶۶.۵	فروغی			
۷۸۹.۱	۶۹۸.۰	۱۱۱.۰	-۶۶.۰	۰۰۰.۰	۲.۷۶۵	-۰۹۲.۵	امام خمینی	۰۲.۰	۸۹۶.۳۷	امکان سرمایه‌گذاری برندهای شخصی
۷۸۹.۱	۶۹۸.۰	۱۱۱.۰	-۶۶.۰	۰۰۰.۰	۷۶۶	-۰۹۲.۵	فروغی			

(مأخذ: یافته‌های مستخرج از پرسشنامه، ۱۴۰۱)

نتیجه‌گیری:

رویکرد خیابان "مجهز برای همگان" علاوه بر اینکه یکی از مشخص‌ترین ویژگی‌های شهری مدرن هستند، رایج‌ترین دارایی عمومی شهر نیز محسوب می‌شوند. خیابان‌های مجهز مکان‌هایی هستند که اکثر مردم شهر از هر قشر و گروه درآمدی می‌توانند در آن پیاده‌روی

کنند. نقاط دسترسی مشترک به مسیرهای دوچرخه‌سواری، اتوبوس‌ها نشان‌دهنده میزان بالای دسترسی‌پذیری به این خیابان‌ها محسوب می‌شود. توجه به ابعاد اقتصادی شهرهای پایدار از جمله حمایت کسب کارهای خلاق از طریق مرکز کار اشتراکی و برگزاری استارت‌آپ‌ها نیز یکی دیگر از موضوعات نوین این رویکرد است. استفاده از مسکن‌های اجتماعی، توجه به بافت‌های پیرامونی، زمینه‌گرایی و... سبب ایجاد معنای مستقل مکانی از این خیابان در ذهن مخاطبان خود می‌شود. در راستای پاسخ به سؤال اول پژوهش سعی شد با بررسی جدیدترین منابع در حوزه رویکرد مورد مطالعه مؤلفه‌ها و شاخص‌های آن مورد واکاوی قرار بگیرد که شامل مؤلفه‌های (هویت مکانی و فضایی، برندسازی و شهرت، برنامه‌ریزی اوقات فراغت، عدالت اجتماعی، تأمین امکانات و خدمات عمومی، شخصیت مکانی، سلسله مراتب عملکردی) می‌شود. همچنین از میان شاخص‌های اصلی این رویکرد می‌توان به سطح بالای اعتمادتجاری، وجود برندهای معروف، میزان دسترسی به خدمات دولتی، وجود مراکز خرده‌فروشی، وجود خیریه‌های فعال، برگزاری رویدادهای متنوع، وجود مراکز تفریحی و گردشگری، قابلیت دسترسی به مدهای حمل و نقلی متنوع و... اشاره کرد که به صورت مبسوط در پژوهش بررسی شده است.



شکل ۴- میانگین میزان شاخص‌های مورد مطالعه با توجه به نظر مخاطبان به تفکیک خیابان‌ها (ترسیم: نگارندگان، ۱۴۰۱)

همچنین در جهت پاسخ گویی به سؤال دوم پژوهش و مقایسه دو خیابان امام خمینی و فروغی از باب تحقق‌پذیری رویکرد می‌توان ادعان داشت که هر دو خیابان پتانسیل‌های بسیار قوی برای تبدیل به یک خیابان مجهز را دارند اما این پتانسیل در خیابان امام خمینی به دلیل قدمت، وجود ارزش‌های اقتصادی و فرهنگی و به تعبیری هویت اصیل اجتماعی-مدنی و همچنین عملکردهای منحصر به فرد شهری بیشتر دیده می‌شود. البته در خیابان فروغی از منظر برندسازی پتانسیل‌های قوی‌تری جریان دارد. در مجموع می‌توان گفت رویکرد خیابان مجهز برای همگان که در سال‌های گذشته در حوزه نظری و عملی در شهرهای همچون لندن تجربه‌های موفق در حوزه گردشگری و مردمی ایجاد کرده است، در ایران نیز می‌تواند اجرایی شود و همه‌شمولی استفاده از محیط برای همه افراد، سبب ارتقا و بهبود عملکردهای میانی در نمونه‌های داخلی می‌شود. استفاده از این رویکرد موفق می‌تواند گامی هر چند کوچک در تحقق عدالت فضایی در خیابان‌های اصلی شهر که جریان اجتماعی در ذات آن جریان دارد، ایجاد کند. همچنین پژوهش‌های اخیر در این حوزه در نمونه‌های داخلی بسیار اندک بوده است و بیشتر در حد گذرا به نام رویکرد در مواردی اشاره شده است. اما در حوزه منابع جهانی مطالعات گسترده‌ای توسط مدرسه اقتصاد لندن، شهرداری لندن و... صورت گرفته است. اولین موضوع این است که این تحقیقات بیشتر بر حوزه‌های فرهنگی-اجتماعی موضوع تأکید شده است ولی در این نمونه با جمع‌آوری منابع گوناگون سعی شده است همه جریان‌های اصلی از موضوعات کالبدی-عملکردی تا فرهنگی و... مقایسه شود. همچنین بیشتر تحقیقات بر روی میانی نظری تأکید داشتند و کمتر به مطالعه این رویکرد بر روی نمونه‌های قابل اجرا پرداخته شده است، که در این پژوهش یکی از اهداف همین موضوع تلقی می‌شود. در راستای اهداف تحقیق پیشنهاد می‌شود که رویکرد مورد مطالعه در سایر نمونه‌ها در خیابان‌های گوناگون شهرهای ایران مورد مطالعه قرار گیرد تا خیابان‌های دارای این پتانسیل در شهرهای گوناگون مشخص شود. همچنین پیشنهاد می‌شود در تحقیقات آتی بررسی مدل مفهومی این رویکرد از منظر زمینه‌گرایی محیطی در شهرهای ایرانی نیز مورد واکاوی قرار گیرد. امید است این پژوهش گامی هر چند کوچک در جهت بکارگیری این رویکرد در بازرگانی مؤثر

خیابان‌های اجتماعی و مدنی شهر بردارد. در نهایت شکل ۵ مدل مفهومی رویکرد بر اساس جمع‌بندی پژوهش و مطالعات بیان شده است که طراحی آن بر اساس مطالعه و ارزیابی نمونه‌های موردی و مبانی نظری پایه پژوهش می‌باشد.



شکل ۵- مدل مفهومی رویکرد خیابان مجهز برای همگان (منبع: مطالعات نویسندگان، ۱۴۰۱)

References

1. Advisors, . D. (2016). Global Street Design Guide 2nd None ed. Edition. Island Press; 2nd None ed. edition. Retrieved from: https://nacto.org/wp-content/uploads/2015/08/Skye-Duncan-NACTO_Global-Street-Design-Guide-preview-sm.pdf
2. Carmona, M. (2015). London's local high streets: The problems, potential and complexities of mixed street corridors. Progress in Planning, Volume 100, August 2015, Pages 1-84. doi: <https://doi.org/10.1016/j.progress.2014.03.001>
3. Cllr Georgia Gould, Greater London Authority,. (March 2021). The High Streets for All Challenge. London: Greater London Authority. Retrieved from: <https://www.london.gov.uk/what-we-do/regeneration/funding-opportunities/high-streets-all-challenge>
4. Dawson, J. (1998). The Future of the High Street. London: The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers). Retrieved from: <https://www.jstor.org/stable/633470>
5. Dobson, J. (August 2022). Community businesses and high streets: 'taking back' and leading forward. Centre for Regional Economic and Social Research, Sheffield Hallam University. Retrieved from: <https://www.powertochange.org.uk/wp-content/uploads/2022/08/Community-businesses-and-high-streets-CRESR.pdf>
6. Duprat, S. (2009). Art and human embryonic stem cells: From the bench to the high street. Stem Cell Research, Volume 2, Issue 2, March 2009, Pages 97-100. doi: <https://doi.org/10.1016/j.scr.2008.11.003>
7. G. Hallsworth, A. , & Coca-Stefaniak, J. (2018). National high street retail and town centre policy at a cross roads in England and Wales. Cities, Volume 79, September 2018, Pages 134-140. doi: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.03.002>
8. Gopalakrishnan , S. , & Ganeshkumar, P. (2013). Systematic Reviews and Meta-analysis: Understanding the Best Evidence in Primary Healthcare. J Family Med Prim Care. doi: <https://doi.org/10.4103/2249-4863.109934>
9. H. Betzing, J. , Kurtz, M. , & Becker, J. (2020). Customer Participation in Virtual Communities for Local High Streets. Journal of Retailing and Consumer Services, Volume 54, May 2020, 102025. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jretconser.2019.102025>

10. Hewett, D. (2012). High frequency sound propagation in a network of interconnecting streets. *Journal of Sound and Vibration*, Volume 331, Issue 25, 3 December 2012, Pages 5537-5561. doi: <https://doi.org/10.1016/j.jsv.2012.07.030>
11. High Streets for All Challenge. (2021, september 12). Retrieved from We are London. : <https://www.london.gov.uk/programmes-strategies/shaping-local-spaces/regeneration-funding-opportunities/high-streets-all-challenge>
12. Hubbard, P. (2016). Hipsters on our high streets: Consuming the gentrification frontier. *Sociological Research Online*,(87(8)).
13. Liang, W. , Huang, J. , Jones, P. , Wang, Q. , & Hang, J. (2018). A zonal model for assessing street canyon air temperature of high-density cities. *Building and Environment*, Volume 132, 15 March 2018, Pages 160-169. doi: <https://doi.org/10.1016/j.buildenv.2018.01.035>
14. London. gov. (2022). High Streets for All | Resources. London: mayor of london. Retrieved from: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/high_streets_for_all_report_web_final.pdf
15. LSE. (2021, October 12). London School of Economics. Retrieved from High Streets for All: <https://www.lse.ac.uk/cities/publications/research-reports/High-Streets-for-All>
16. Maliene, V. , Fowles, S. , Atkinson, I. , & Malys, N. (2022). A sustainability assessment framework for the high street. *Cities*, Volume 124, May 2022, 103571. doi: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103571>
17. Motahari Tabar, M. , & Hosseini nia, M. (2022). Investigating the policies of the impact of sidewalks on the quality of housing (Case study of Bu Ali sidewalk in Hamedan). *Journal of Urban Environmental Policy*. doi: <https://doi.org/20.1001.1.27833496.1401.2.5.5.8>. (In Persian)
18. Nanda, A. , Xu, Y. , & Zhang, F. (Volume 10, Issue 2, June 2021, Pages 110-124). How would the COVID-19 pandemic reshape retail real estate and high streets through acceleration of E-commerce and digitalization? *Journal of Urban Management*, 2021. doi: <https://doi.org/10.1016/j.progress.2014.03.001>
19. Ntounis, N. , Sønderland Saga, R. , Warnaby, G. , Loroño-Leturiondo, M. , & Parker, C. (2022). Reframing high street viability: A review and synthesis in the English context. *Cities*, Volume 134, March 2023, 104182, Volume 134, March 2023, 104182. doi: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.104182>
20. Pliakas, T. , Egan, M. , Gibbons, J. , Ashton,, C. , Hart, J. , & Lock, K. (November, 2016). Do cumulative impact zones reduce alcohol availability in UK high streets? Assessment of a natural experiment introducing a new licensing policy. *The Lancet*. doi: [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(16\)32330-3](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(16)32330-3)
21. Rogers, C. (2013). *Boston Complete Streets Design Guidelines*. Boston: American Planning Association. Retrieved from: <https://www.boston.gov/departments/transportation/boston-complete-streets>
22. Scott, F. , Hyden, S. , & Snow, P. (2020, October 22). Innovative strategies to support the long-term sustainability and diversity of London's high streets, We Made That (urban research collaborator), Hatch (Evaluation), Mariana Mazzucato (Expert advisor), Dan Hill (Expert Advisor), Adam Scott (Expert Advisor. Retrieved from Greater London Authority: https://www.london.gov.uk/sites/default/files/ggbd_high_streets_adaptive_strategies_web_compressed_0.pdf
23. Sheffield. (2020, October 12). Comprehensive support for businesses on all our high streets. Retrieved from Make yourself at home; Retrieved from: <https://www.welcometosheffield.co.uk/content/articles/comprehensive-support-for-businesses-on-all-our-high-streets/>
24. Sheikh Milani, E. , Abdollahzadeh Taraf, A. , Faramarzi Asli , M. , & Saghafi, A. (2022). Evaluation of urban landscape sustainability of Imam Street in Tabriz based on humanistic landscape components (Saat Square - University Square). *Journal of Sustainability, Development and Environment*, 61-83 (In Persian).
25. Shi , Z. , Hsieh , S. , A. Fonseca, J. , & Schlueter, A. (2020). Street grids for efficient district cooling systems in high-density cities. *Sustainable Cities and Society*, Volume 60, September 2020, 102224. doi: <https://doi.org/10.1016/j.scs.2020.102224>
26. SM Hall. (2011). High street adaptations: ethnicity, independent retail practices, and Localism in London's urban margins. *Environment and Planning*, 84 (7).

27. The Lancet. (2016). Do cumulative impact zones reduce alcohol availability in UK high streets? Assessment of a natural experiment introducing a new licensing policy. *The Lancet*, Volume 388, Supplement 2, November 2016, Page S94. doi: [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(16\)32330-3](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(16)32330-3)
28. Vaughan, L. , A Dhanani, & Griffiths, S. (January 2013). Beyond the suburban high street cliché - A study of adaptation to change in London's street network: 1880-2013. University College London. Retrieved from: <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1417189/>
29. Wrigley, N. , & Lambiri, D. (2014). High street performance and evolution: Southampton Uni
30. Yavari, M. , Sheikholeslami, A. , & Sasanpour, F. (2022). Investigating the relationships between indicators of the concept of quality in urban open spaces for spending leisure time (case study of Arak city). *Journal of Urban Environmental Planning and Development*. doi: <https://10.30495/JUEPD.2022.694794>. (In Persian)

