



Public Space on the Move: The Entanglement of Space, Body, Speed, and Time in Users' Lived Experiences (Research Setting: Keshavarz Boulevard, Tehran)

Mohammad Nazarpour¹, Negin Banishahabadi², Setareh Porjafar³, Maedeh Vafaei⁴

Received: 2026-01-02, Accepted: 2025-07-15

DOI: 10.22034/rau.2026.2065772.1226

Extended Abstract

Public spaces are widely regarded as essential elements of urban life and as central mediators in shaping and structuring everyday urban experiences. Rather than serving solely as physical or architectural backdrops, they function as dynamic social and sensory arenas where relationships between people and places are continuously produced, negotiated, and transformed. This study argues that the intersection of mobility—through space, body, speed, and time—and the lived experience of users is crucial for understanding the vitality and inclusiveness of urban public spaces. In contemporary cities, public spaces operate as both material and symbolic grounds for social interaction, identity formation, and the exercise of urban citizenship.

Over the past few decades, research on public space has expanded substantially, incorporating a wide range of disciplinary perspectives—from urban design and planning to geography, anthropology, and sociology. This proliferation has diversified concerns: public space is examined as a stage for political contestation, social encounter, cultural expression, and environmental behavior. Within this context, a particularly significant line of inquiry focuses on the lived and experiential dimensions of public space—how users perceive, appropriate, and bodily inhabit urban environments in everyday routines. This study specifically investigates these experiential aspects to reveal how different social groups

1. Lecturer at the Department of Urban Engineering, Faculty of Architecture and Urbanism, Soore University, Tehran, Iran (Corresponding Author).

Email: m.nazarpour@soore.ac.ir

 0009-0005-7997-1049

2. Undergraduate student in Urban Engineering at the Department of Urban Engineering, Faculty of Architecture and Urbanism, Soore University, Tehran, Iran.

Email: n.banishahabadi@soore.ac.ir

 0009-0006-9207-3849

3. Undergraduate student in Urban Engineering at the Department of Urban Engineering, Faculty of Architecture and Urbanism, Soore University, Tehran, Iran.

Email: s.porjafar@soore.ac.ir

 0009-0005-6464-6032

4. Undergraduate student in Urban Engineering at the Department of Urban Engineering, Faculty of Architecture and Urbanism, Soore University, Tehran, Iran.

Email: m.vafaei@soore.ac.ir

 0009-0004-2746-0848



engage with and interpret the city, producing their own micro-geographies of belonging and avoidance.

Despite the expansion of scholarship, much of the literature remains influenced by sedentarist assumptions, which conceptualize space as fixed, stable, and bounded, and social relations as confined to static places. This perspective often leads to analyses that prioritize built form and spatial configuration over the dynamic and processual aspects of urban life. The “mobility turn” in the humanities and social sciences has increasingly challenged this view. Originating in disciplines such as sociology, geography, anthropology, and cultural studies, the mobility turn shifts focus from static spatial arrangements to the flows, movements, and circulations that define contemporary existence. It posits that mobility—including physical transportation as well as the movement of information, emotions, and ideas—is a fundamental condition of modern urbanity.

Within this epistemological and methodological shift, mobility is understood not merely as displacement between fixed points but as a lived, embodied, and situated practice. This perspective prompts a reexamination of public space: rather than serving as a neutral container for activities, public space is continually produced through the movements, encounters, and negotiations that take place within it. Motion—such as walking, cycling, driving, and pausing—endows space with experiential, affective, and political qualities. As a result, research focused on mobile experience can reveal how public spaces are constituted through the interplay of bodily practices, sensory engagements, and temporal rhythms. In this light, a growing corpus of public-space studies now concentrates on users’ mobile and lived experiences: on how urban environments are encountered, navigated, and made meaningful through everyday movement. Such work typically employs qualitative methodologies to capture the situated nature of urban experience—methods such as ethnography, walking interviews, participant observation, and mobile diaries. These approaches allow for the exploration of how social, cultural, technological, and political forces intersect in the ordinary enactment of space. Insights from this research are not only theoretically valuable for understanding the relational production of space but also practically relevant for informing inclusive design, participatory planning, and policies promoting spatial justice and accessibility.

This study directly examines the lived mobile experiences of users along Keshavarz Boulevard, a major public corridor in central Tehran. Focusing on pedestrians, cyclists, and motorcyclists, it examines how each group’s movements and interactions shape their experience of public space. Employing ethnographic methods—including participant observation, fieldnotes, and interviews—the study analyzes how space, body, speed, and time intersect to shape users’ everyday engagement with the boulevard. The goal is to illuminate the relational nature of these experiences and the specific practices that distinguish the mobility of each group.

Space is understood not as a static backdrop for human activity but as an active, sensed, and contested field. Users continually negotiate both visible and



invisible boundaries, including physical infrastructures such as curbs, lanes, and pathways, as well as social codes and sensory atmospheres that influence or disrupt movement. The boulevard's physical layout, vegetation, and soundscape shape how users orient themselves and perceive proximity, exposure, and comfort. However, these spatial conditions are experienced unevenly. Pedestrians frequently encounter disruptions from unauthorized motorbike traffic on sidewalks, while motorcyclists establish and follow informal routes, asserting alternative spatial logics that challenge the boulevard's intended design.

The body is central in mediating perception and meaning. Informed by phenomenological perspectives, this study conceptualizes the body as the primary site through which the world is sensed, inhabited, and understood, rather than as a passive vessel. Walking, cycling, and motorcycling each engage the body differently, activating distinct sensory registers and affective responses. For example, walking enhances tactile and olfactory awareness and encourages a slower, more reflective engagement with space. Cycling involves rhythm and balance, producing both pleasure and vulnerability as cyclists navigate between pedestrian and vehicular domains. In contrast, motorcycling often distances the body from its immediate surroundings through speed and mechanical power, generating feelings of control, detachment, or risk.

Speed, often overlooked in static conceptions of urban space, emerges as a critical experiential variable. Variations in speed influence not only the duration of encounters but also the intensity and depth of engagement with the environment. Fast-moving users, primarily motorcyclists, tend to experience the boulevard instrumentally, prioritizing efficiency and directness over sensory immersion. In contrast, pedestrians and slower cyclists engage more deeply with the surrounding textures, rhythms, and social presences. Cyclists occupy an intermediate position: their variable pace allows them to alternate between detached and immersive experiences of space, depending on situational constraints and personal navigation strategies.

Time shapes spatial experience in both objective and subjective ways. The boulevard's temporal rhythms—including daily commuting cycles, changes in light and temperature, and weekly social routines—influence when and how different users occupy the space. Time is also experienced subjectively: for motorbike couriers, it is a resource to be managed and optimized, while for strolling pedestrians or leisure cyclists, it becomes qualitative, affective, and open-ended. Moments of waiting, resting, or lingering are integral to how users appropriate the space and assign meaning to their movement. These temporal variations illustrate that public space is not a fixed setting but is continually reconstituted through the temporalities of its use.

By analyzing how space, body, speed, and time intersect, this study shows that public space experience is mobile, embodied, and relational. Users' experiences along Keshavarz Boulevard result from interactions between physical design, social practices, and individual rhythms. By centering mobility as both a methodological and conceptual lens, the research advances understanding of how



urban environments are inhabited and made meaningful through daily movement, with attention to the distinctiveness of each user group.

The findings highlight the importance of understanding differentiated and dynamic mobility experiences when designing and managing public spaces. For Keshavarz Boulevard, attention to the needs and practices of pedestrians, cyclists, and motorcyclists can inform responsive, context-sensitive interventions. This research underscores the value of experiential perspectives in bridging gaps between design intentions and lived realities, with implications for inclusive planning and policy.

Finally, to further consolidate mobilities-informed urban research in Iran, future studies could extend the framework. To further advance mobilities-informed urban research in Iran, future studies could apply the framework developed here to other types of public spaces and social contexts, examining how identity, gender, class, power, and technology shape mobile experience. The four identified dimensions—space, body, speed, and time—provide productive entry points for critical and situated analyses of everyday urban mobility, contributing to broader debates on how cities are lived, sensed, and continually transformed through movement.

Keywords: The new mobilities paradigm, Moving public space, Mobile user experience, Keshavarz Boulevard

فضای عمومی در حال حرکت: درهم تنیدگی فضا، بدن، سرعت و زمان در تجربه زیسته استفاده کنندگان (میدان پژوهش: بلوار کشاورز تهران)

محمد نظرپور^۱، نگین بنی‌شاه‌آبادی^۲، ستاره پورجعفر^۳، مانده وفائی^۴

تاریخ دریافت: ۲۴-۰۴-۱۴۰۴، تاریخ پذیرش: ۱۲-۱۰-۱۴۰۴

DOI: 10.22034/rau.2026.2065772.1226

چکیده

فضاهای عمومی به‌عنوان مفهومی کلیدی در تجربه شهری و میانجی اصلی برای شکل‌گیری و معناداری به زندگی شهری شناخته می‌شوند. امروزه حوزه مطالعات فضای عمومی، طیف متنوعی از موضوعات میان‌رشته‌ای و با اهداف و ابعاد مختلف را در بر می‌گیرد که از مهم‌ترین آنها، تحقیقات مرتبط با درک نحوه تجربه فضا توسط استفاده‌کنندگان است. اما این مطالعات عمدتاً بر فهمی ایستا از فضای عمومی تکیه دارند که ریشه در دیدگاه سنتی به پدیده‌ها و روابط است. این در حالی است که با طرح «چرخش جابه‌جایی» در رشته‌های بنیادین علوم انسانی و اجتماعی، چنین دیدگاهی ایستا نسبت به فضا و جامعه به چالش کشیده شده و به تبع جریانهای مطالعاتی جدیدی برای فهم و درک پدیده‌ها و تجارب انسانی به شکل متحرک شکل گرفته است. هدف اصلی این پژوهش، معرفی این تحولات در عبور از نگاه ایستا به فضاهای عمومی از طرفی و تلاش برای فهم تجارب متحرک استفاده‌کنندگان از فضای عمومی میانه بلوار کشاورز تهران به‌عنوان یک میدان تحقیق مشخص است. این پژوهش از نخستین مطالعات در این حوزه از دیدگاه پارادایم جدید جابه‌جایی است که با استفاده از روش مردم‌نگاری، تجارب متحرک سه دسته از استفاده‌کنندگان اصلی این فضا (پیاده، دوچرخه‌سوار، موتورسوار) را مورد تحلیل قرار داده است. تحلیل تجارب زیسته هر گروه نشان می‌دهد که این فضا در خلال یک رابطه بین سکون و حرکت و متأثر از چهار مؤلفه درهم‌تنیده فضا، بدن، سرعت و زمان تجربه می‌شود. از طرفی فرایند تجارب هرکدام از این گروه‌ها در رابطه‌ای متقابل تأثیرگذار بر و تأثیرپذیر از تجربه متحرک سایر کاربران فضا است.

کلیدواژه‌ها: چرخش جابه‌جایی، فضای عمومی در حال حرکت، تجربه متحرک استفاده‌کنندگان، بلوار کشاورز

۱. مدرس گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه بین‌المللی سوره، تهران، ایران (نویسنده مسئول).

Email: m.nazarpour@soore.ac.ir

 0009-0005-7997-1049

۲. دانشجوی مهندسی شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه بین‌المللی سوره، تهران، ایران.

Email: n.banishahabadi@soore.ac.ir

 0009-0006-9207-3849

۳. دانشجوی مهندسی شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه بین‌المللی سوره، تهران، ایران.

Email: s.porjafar@soore.ac.ir

 0009-0005-6464-6032

۴. دانشجوی مهندسی شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه بین‌المللی سوره، تهران، ایران.

Email: m.vafaei@soore.ac.ir

 0009-0004-2746-0848



مقدمه

Buscher et al., 2016; Adey et al., 2014; Urry, 2012;)

(Merriman, 2014; Sheller & Urry., 2006

از این منظر، حرکت مردم در جابه‌جایی‌های روزمره نه صرفاً فعالیتی کاربردی برای اتصال افراد از مبدأ به مقصد، بلکه کنشی پیچیده و چندبعدی است که تحت تأثیر عوامل محیطی، فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی شکل می‌گیرد و درون تجربه‌های زیسته فردی و جمعی معنا پیدا می‌کند (Buscher et al., 2016; Adey et al., 2014; Cresswell, 2006; Jensen et al., 2020; Urry, 2012; Sheller, 2021; Merriman et al., 2020; Urry, 2012; Sheller and Urry., 2006). به تبع این چرخش نظری، فضای عمومی نیز نه پدیده‌ای ایستا و واجد مرزهای صلب، بلکه پدیداری در نظر گرفته می‌شود که پیوسته در حال کنش‌های متحرک افراد از خلال جریانهای حرکتی گوناگون تجربه می‌شود. امری که نیازمند بازنگری در نگاه غالب پیشین به فضای عمومی به عنوان پدیده‌ای ایستا و تلاش برای فهم و تحلیل آن به عنوان «فضای عمومی در حال حرکت»^۵ و در ادامه طرح پرسش‌های مطالعاتی جدید بر مبنای این بازنگری است (Jensen, 2009; Smith, 2014, 2015; 2020; Rink, 2022; Sheller, 2023; van Eck & Schapendonk, 2024).

از سوی دیگر، یکی از شاخه‌های مهم مطالعات فضاهای عمومی، پژوهش‌های مرتبط با درک نحوه تجربه این فضاها توسط استفاده‌کنندگان است که هدف آن، فهم و تحلیل ابعاد مختلف و عوامل مؤثر بر چیستی، چرایی و چگونگی تجربه فضاهای عمومی توسط گروه‌های مختلف با استفاده روش‌های تحقیق متنوع است (Weijis-Perrée et al., 2020; Hala- wani, 2024). اینک فضاها برای افراد به چه شکل و تحت تأثیر چه عوامل و نیروهایی تجربه می‌شوند. مطالعه تجارب افراد نسبت به فضاهای عمومی، علاوه بر توسعه فهم میان‌رشته‌ای از روابط حاکم بین فضا و جامعه از زوایای مختلف، نقش مهمی در حوزه سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی و طراحی و بازطراحی فضا برای کاربران واقعی نیز دارد و به متخصصان این حوزه کمک می‌کند تا درک صحیحی از روابط بین انسان و فضای عمومی در زمینه‌های مشخص به دست بیاورند. این اهمیت سبب شده است که این حوزه مورد توجه ویژه مطالعات شهری معاصر در سال‌های اخیر نیز قرار گیرد (Cancellieri & Ostanel, 2015; Aelbrecht & Stevens, 2023; Kimura et al., 2018; Birenboim, 2018; Weijis-Perrée et al.,

فضاهای عمومی به‌عنوان یکی از ارکان بنیادین زندگی شهری معاصر، عرصه‌ای برای تلاقی تجربه‌های زیسته فردی و جمعی در مواجهه با ابعاد متنوع محیطی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و سیاسی به‌شمار می‌روند (Mandeli, 2019; Madanipour, 2019; Maden, 2021; Mehta, 2022, 2024; Ramos-Vidal & Domínguez de la Ossa, 2024; 2023; Madden, 2021; Carmona, 2014, 2021; Low, 2023). مطالعات معاصر در این حوزه، پیکره‌ای میان‌رشته‌ای از نظریه‌ها، مفاهیم، و روش‌ها را پدید آورده‌اند که در آن، فضاهای عمومی نه صرفاً به‌عنوان بستر فیزیکی، بلکه به‌مثابه عرصه‌های کنش اجتماعی و فرهنگی تحلیل شده‌اند (Meh- ta & Plazzo, 2020; Mehta 2024; Carmona, 2021; Franck & Huang, 2023; Low, 2023; Mitrašinović & Mehta, 2021).

با این حال، بخش عمده‌ای از این ادبیات، بر پایه نگاه و تفکری ایستا^۶ به فضا و جامعه استوار بوده است؛ نگاهی که فضای عمومی را به‌مثابه مکانی با مرزهای مشخص، مستقل از جریان‌های حرکتی و تجربه‌های در حال شدن، تلقی کرده است (Sheller, 2021; Van Eck & Schapendonk, 2024). این درحالی است که چرخش‌های مطالعاتی معاصر در رشته‌های بنیادین علوم انسانی و اجتماعی در سال‌های اخیر، چنین دیدگاهی ایستا نسبت به فضا و جامعه را به چالش کشیده‌اند. این دیدگاه‌ها بر تنوع و گستردگی جابه‌جایی پدیده‌ها و روابط در مقیاس‌ها و حوزه‌های مختلف و تأثیر و تأثرات آن بر ابعاد مختلف زندگی انسانی در دوران معاصر تأکید می‌کنند.

این دیدگاه‌های انتقادی در اوایل قرن حاضر، منجر به طرح «چرخش جابه‌جایی»^۷ (Cresswell, 2006) در مطالعات جامعه‌شناسی و جغرافیای انسانی شد. این چرخش نظری که با عنوان «پارادایم جدید جابه‌جایی‌ها»^۸ (Sheller & Urry, 2006; Hannam et al., 2006) نیز شناخته می‌شود با نقد دیدگاه ایستا در تحلیل روابط و پدیده‌ها که سنتا بر این حوزه‌ها غلبه داشته، بر فهم و تحلیل معانی موجود در جنبش‌ها، جریان‌ها و شبکه‌هایی که انسان‌ها را به یکدیگر و به امور دیگر در ابعاد و مقیاس‌های مختلف متصل می‌کنند، تأکید دارد. دیدگاهی که به شکل‌گیری مجموعه‌ای از تحقیقات میان‌رشته‌ای منجر شده است که با عنوان جریان «مطالعات جابه‌جایی‌ها»^۹ نیز شناخته می‌شوند

پژوهش‌های محدودی در فضای تحقیقات بین‌المللی است. در این بین اعانه‌های شلی اسمیت^۷ (۲۰۱۴، ۲۰۱۵، ۲۰۱۸، ۲۰۲۲) را باید جزو منابع پیشرو در این حوزه دانست که سعی کرده‌اند از زوایای مختلف به بازنگری در جابه‌جایی و فضاهای عمومی در مطالعات شهری بپردازند. از بین تحقیقات میدانی، تحقیق ون‌اک و شوپنداک^۸ (۲۰۲۴) با بررسی تجربه مردم در بازاری در فضای باز به‌عنوان یک فضای عمومی در یکی از مناطق هلند به تحلیل کنش‌های اجتماعی و ویژگی‌های ساختاری و مادی فضا می‌پردازند. این پژوهش در نوع نگاه به فضاهای عمومی به‌عنوان پدیداری در حال حرکت می‌نگرد، اما بر فهم تجربه زیسته استفاده‌کنندگان و فهم مضامین زیسته متمرکز نیست. میمی شلر^۹ (۲۰۲۳) حمل‌ونقل عمومی را به‌عنوان یک فضای عمومی در حال حرکت در نظر می‌گیرد که تجارب متحرک افراد در آن شکل می‌گیرد. تمرکز شلر در این تحقیق بر حمل‌ونقل عمومی به‌عنوان یک عرصه سیاسی مورد مناقشه و میدان مبارزه میکرو سیاسی است که در آن هویت‌های جمعی در تنش با ازخودبیگانگی و تمیزه شدن هستند.

ورومن و لاگرانژ^{۱۰} (۲۰۱۷) یکی دیگر از پژوهش‌هایی است که به دنبال تصویرسازی از حرکات افراد در فضاهای عمومی با هدف ارائه راهبردهای طراحی حرکت مبنا^{۱۱} است. تحقیقی که با ثبت تصویری چگونگی حرکت افراد در فضاهای عمومی به دنبال طراحی مداخلات فضایی مناسب است. با این حال این پژوهش در دسته پژوهش‌های فهم تجربه زیسته استفاده‌کنندگان قرار نمی‌گیرد. کوئینتو^{۱۲} و همکاران (۲۰۱۹) به فهم تجربه فضاهای عمومی برای دوچرخه‌سواران از خلال تحلیل تاکتیک‌های آنها در مواجهه با استراتژی‌های کلان حاکم بر فضا در یک زمینه خودرو محور پرداخته‌اند. این پژوهش بخشی از تجربه زیسته دوچرخه‌سواران را از خلال مصاحبه‌های باز در ارتباط با چگونگی تجربه فضای عمومی نشان می‌دهد. در نهایت باید گفت این نوع نگاه به فضاهای عمومی در مطالعات شهری حوزه‌ای نوپاست و پژوهش مشابه تحقیق حاضر که مشخصاً تجربه متحرک سه گروه استفاده‌کنندگان از یک فضای عمومی به‌عنوان یک پدیدار در حال حرکت را دنبال کرده باشد، انجام نشده است.

مطالعات فضاهای عمومی در ایران نیز اگرچه بدنه گسترده‌ای دارد اما همچنان از دیدگاه سنتی ایستا در مطالعه

(2020; Halawani, 2024; Zhu et al., 2025).

پژوهش حاضر در امتداد این تحولات نظری به تحلیل تجربه زیسته استفاده‌کنندگان از فضای عمومی میانه بلوار کشاورز تهران می‌پردازد. هدف اصلی این پژوهش، معرفی این تحولات در عبور از نگاه ایستا به فضاهای عمومی از طرفی و تلاش برای فهم تجارب متحرک^۶ استفاده‌کنندگان از فضای عمومی میانه بلوار کشاورز تهران به‌عنوان یک میدان تحقیق مشخص است. اینکه سه گروه دوچرخه‌سواران، پیاده‌ها و موتورسواران چه تجربه‌های متحرکی دارند و این تجارب چه ارتباطی با تجارب گروه‌های دیگر دارد و در نهایت فضای عمومی در حال حرکت میانه بلوار کشاورز چگونه برای آنها تجربه می‌شود.

روش تحقیق

پژوهش حاضر با استفاده از روش مردم‌نگاری به‌عنوان روش معتبر در فهم و تحلیل تجارب افراد از فضاهای عمومی و با استفاده از تکنیک‌هایی چون مشاهده مشارکتی، یادداشتهای میدانی، عکس‌برداری و مصاحبه‌های باز در سه بازه زمانی متفاوت (۸-۱۰ صبح، ۱۳-۱۵ ظهر، ۱۷-۱۹ عصر) و در روزهای مختلف هفته انجام شده است. هدف محققان تحلیل فضای میانه بلوار کشاورز به‌عنوان پدیداری در حال حرکت در تجارب متحرک استفاده‌کنندگان آن است. حضور هم‌زمان سه گروه متفاوت از عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و موتورسواران، در فضایی با کارکرد چندگانه، وضعیت‌های متنوعی از مواجهه افراد با فضا و دیگران به‌وجود آورده و آن را به‌عنوان میدان تحقیق ویژه‌ای برای فهم و تحلیل تجربه‌های متحرک درآورده است. در تحلیل و توصیف تجربه هر گروه داده‌های برگرفته از مشاهدات و یادداشت‌های میدانی در کنار روایت‌های برگرفته از مصاحبه‌های باز با مشارکت‌کنندگان در یک فرایند بلندمدت مورد بحث و تحلیل گروهی نویسندگان قرار گرفته‌اند. همین‌طور ارتباط بین وجوه مختلف تجارب هر گروه در نسبتی که با تجارب گروه‌های دیگر داشتند، مورد توجه نویسندگان بوده است. اینکه چطور تجارب متحرک هر گروه بر تجارب متحرک گروه‌های دیگر تأثیر می‌گذارد یا از آنها تأثیر می‌پذیرد.

پیشینه تحقیق

کاربست چرخش جابه‌جایی در مطالعات مربوط به فضای عمومی و تلاش برای تحلیل آن به‌عنوان پدیداری در حال حرکت، جریانی نو در مطالعات شهری به‌شمار می‌رود که شامل



حرکت نپرداخته‌اند. بنابراین پژوهش حاضر، اولین پژوهش داخلی در مطالعه فضاهای عمومی به‌عنوان پدیداری متحرک در تجارب استفاده‌کنندگان از دیدگاه پارادایم جدید جابه‌جایی است.

یافته‌های پژوهش

یافته‌های پژوهش در قالب توصیفات مردم‌نگارانه از تجربه زیسته سه گروه استفاده‌کنندگان در ادامه ارائه شده است. در طی فرایند تحلیل و توصیف این تجارب، درهم‌تنیدگی چهار مؤلفه اصلی فضا، بدن، سرعت و زمان نیز به‌عنوان مهم‌ترین مؤلفه‌هایی که در تجربه متحرک استفاده‌کنندگان مؤثر بوده است کشف شد که در بخش آخر مقاله به آن پرداخته شده است. نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که تجارب استفاده‌کنندگان

فضاهای عمومی استفاده می‌شود. مشخصاً پژوهش‌های علمی مرتبط با فهم و بررسی تجربه فضاهای عمومی در ده سال گذشته مورد بررسی قرار گرفته‌اند که مشخصات آنها در «جدول ۱» ارائه شده است. همان‌طور که نشان داده شده، مطالعات داخلی در این حوزه معدود هستند و عمدتاً بر یک گروه خاص سنی یا جنسی مثل زنان مجرد تحصیل‌کرده (یزدانی نصب و کریمی، ۱۴۰۲)، با تمرکز بر یک مضمون تجربه خاص مثل احساس ناامنی (محمدی و دیگران، ۱۳۹۵)، گاهی با یک دیدگاه نظریه‌ای خاص مثل نظریه تولید فضای هانری لوفور (جیبی و محمودی کردستانی، ۱۴۰۱) و بر مبنای نگاه سنتی ایستا به فضاهای عمومی بوده‌اند و هیچ‌کدام به تجارب زیسته متحرک استفاده‌کنندگان فضا با شیوه‌های مختلف جابه‌جایی و مبتنی بر نگاه به فضاهای عمومی به‌مثابه پدیداری در حال

جدول ۱. مشخصات پیشینه پژوهش‌های داخلی.

ردیف	عنوان	نویسندگان	اهداف	پرسش‌ها	روش‌شناسی	خلاصه یافته‌ها
۱	تجارب زیسته و ادراک زنان از فضاهای عمومی شهری (مورد مطالعه: شهر سقر)	عنایت زاده، چنور؛ موسوی خامنه، مرضیه؛ رضایی، سید یعقوب (۱۴۰۳)	فهم و درک تجربیات زنان در فضاهای عمومی و چگونگی استفاده و مذاکره زنان از این فضاها در سلسله‌مراتب جنسیتی، طبقاتی و اجتماعی فضایی	۱. درک زنان از فضاهای عمومی و نحوه دسترسی آنان به این فضاها چگونه است؟ ۲. فرایند ارتباط آنها با فضاها چگونه جنسیتی یا طبقاتی می‌شوند؟ ۳. تجارب زنان چگونه بر تجربیات و تعامل آنها با فضاها تأثیر می‌گذارد؟ ۴. تاکتیک‌ها و پیامدهای مواجهه زنان با فضاهای عمومی چیست؟	پدیدارشناسی مصاحبه عمیق با زنان ۲۰ تا ۴۰ سال	تجربه زنان در هفت مضمون «مرزبندی فضای»، «حس مکان»، «برهم‌کنش فضای عمومی - خصوصی»، «از ضرورت تا لذت حضور»، «در برگیری و طرد فضایی»، «از کلیشه‌های حضور تا مقاومت فضایی» و «ادراک از شهر و الگوی ایدئال زنانه» با ۱۹ دسته مضمونی ارائه شده است.
۲	تجربه جوانی و تولید فضاهای اجتماعی: مردم‌نگاری انتقادی پرسه زنی جوانان در فضاهای شهری (مورد مطالعه: خیابان پاسداران شهر سنندج)	محمدی، جمال و محمودی؛ جهانگیر (۱۳۹۶)	تحلیل تولید فضا در خیابان پاسداران سنندج بانک‌بهر دستگانه مفهومی هانری لوفور و تحلیل فضایی ساختار خیابان پاسداران و پراکتیس‌های هم‌مونیک معطوف به ساماندهی روابط اجتماعی که به جهان روزمره پرسه‌زنان جوان شکل می‌بخشد.	۱. تجربه جوانی به چه شیوه‌هایی در پرسه‌زنی‌های خیابانی زیسته می‌شود و چگونه عمل می‌کند؟ ۲. چه ارزش‌های فرهنگی از این روابط و مناسبات موجود حمایت می‌کنند و چگونه بر آن تجارب زیسته تأثیر می‌گذارند؟ ۳. چگونه مناسبات ساختاری که به واسطه این ارزش‌های فرهنگی عمل می‌کنند؛ تولید و بازتولید می‌شوند؟	مردم‌نگاری انتقادی مشاهده مشارکتی در ارتباط با جوانان پرسه‌زن ۱۸ تا ۳۰ ساله	نمایش جوانی در این فضا، پیوندی ناگسستگی با جوانان دارد و «تجربه زندگی کردن» در این فضا به‌هیچ‌وجه دال بر گشودگی خود فضا نیست. آنچه بر این فضا سیطره دارد ساختارهای اجتماعی «مناسبات سرمایه» است که به میانجی ساختارهای فرهنگی حاکم، تجربه جوانی را تولید و بازتولید می‌کند.
۳	تحلیل دل‌بستگی به مکان و متغیرهای وابسته به آن در مکان‌های سوم شهری (نمونه موردی: پارک ائل‌گلی تبریز)	کرمی، اسلام؛ بصیری، مصطفی؛ زینالی عظیم، علی (۱۴۰۰)	تحلیل رابطه بین دل‌بستگی به مکان و مکان‌های سوم شهری	۱. رابطه بین دل‌بستگی به مکان و مکان‌های سوم شهری چگونه است؟ ۲. آیا ائل‌گلی در شکل‌گیری دل‌بستگی به مکان شهروندان تأثیر داشته است؟	پیمایش و مشاهده پیمایش ۳۰۵ نفر از بازدیدکنندگان و استفاده‌کنندگان از فضا	دل‌بستگی مکانی بر مضامین «مشارکت»، «وفاداری»، «هویت‌بخشی مکان»، «پیوند اجتماعی» و «جذابیت در مکان سوم شهری» بسیار مؤثر بوده است.

ادامه جدول ۱. مشخصات پیشینه پژوهش‌های داخلی.

ردیف	عنوان	نویسندگان	اهداف	پرسش‌ها	روش‌شناسی	خلاصه یافته‌ها
۴	تجربه احساس ناامنی زنان در فضاهای شهری سنندج	محمدی، جمال؛ جهانگیری، امید؛ پاک‌دامن، یوسف (۱۳۹۵)	واکاوی بسترها، دلایل و پیامدهای تجربه ناامنی زنان در فضاهای شهری	۱. زنان فضاهای شهری را چگونه تجربه می‌کنند به چه معنا می‌توان از مقوله‌ای به نام «تجربه زنانه از فضای شهری» سخن گفت؟ ۲. تجارب گوناگون زنان از این فضاها تا چه حد دارای همگنی و تشابه است؟	پدیدارشناسی مشاهده مستقیم و مشارکتی و مصاحبه‌های عمیق با ۲۳ نفر از استفاده‌کنندگان فضا	احساس ناامنی زنان در فضاهای شهری سنندج محصول یک‌سری عوامل اثرگذار همچون «تش‌های ساختاری» و «جامعه‌هراسی» و نیز برخی شرایط تسهیل‌کننده، مثل «مکانهای پربرخورد» و «بازنمایی خود» است. احساسی که پیامدهای فردی «تمهیدات پیشگیرانه» و جمعی «زوال اعتماد اجتماعی» نیز دارد.
۵	تجربه زیسته دختران ساکن تهران در فضاهای اجتماعی	یزدانی‌نصب، محمد و کریمی علویچه، نفیسه (۱۴۰۲)	فهم تجربه زیسته دختران تحصیل‌کرده مجرد ساکن تهران و ارائه تحلیلی واقع‌گرایانه‌تر از مواجهه این گروه با روابط قدرت.	۱. چه ابعدی از قدرت و چگونه بر این دختران اعمال می‌شود؟ ۲. این دختران چه مواجهه‌ای با روابط قدرت داشته‌اند؟	مصاحبه عمیق با ۲۰ نفر از دختران مجرد تحصیل‌کرده ساکن تهران	سه نوع مواجهه با روابط نابرابر قدرت وجود دارد: مواجهه زنان با قدرت «پذیرش قدرت»، «احساس بی‌قدرتی» و «مقاومت». پژوهش بر این امر تأکید دارد که مفهوم مقاومت به‌تنهایی برای تحلیل مواجهه با قدرت به‌شدت ناکافی است.
۶	پدیدارشناسی تولید فضای شهری در تجربه زیسته شهروندان تهران از فضاهای عمومی فرهنگی	حسینی گوهری، پیمان؛ اکبری، علی؛ افهمی، رضا (۱۴۰۱)	تحلیل مؤلفه‌های مؤثر بر تجربه زیسته افراد از فضاهای عمومی با کاربری فرهنگی.	۱. برقراری رابطه معنادار میان فضاهای عمومی فرهنگی و شهروندان تا چه حد حائز اهمیت است؟ ۲. آیا چالش‌های میان برنامه‌ریزی و طراحی شهری در این حوزه قابل حل است؟	پدیدارشناسی استفاده از تحلیل عاملی برای تحلیل مؤلفه‌های مؤثر	نتایج اهمیت «ابعاد پدیدارشناختی فضا» در «روند تولید فضای عمومی شهری» را نشان می‌دهد که در قلمروی کاربری‌ها، به نحوی قابل احصا و ارزیابی است که در تجربه زیسته افراد از فضا ملموس باشد.
۷	تدوین مدل بهینه ارتباط بین‌فرهنگی با هدف قوام‌بخشی به تجربه زیسته کاربران فضاهای عمومی چندفرهنگی معاصر (مطالعه موردی: خیابان سی تیر تهران)	محمدی، مریم و رجیبی واجارگاه، سهیل (۱۳۹۹)	تبیین اهمیت خلق فضاهای چندفرهنگی و تبیین مدل بهینه ارتباطات بین‌فرهنگی از طریق بررسی تجارب زیسته کاربران، به‌عنوان رویکردی منتخب برای ارزیابی میزان موفقیت فضاهای چندفرهنگی است.	۱. یک فضای عمومی چندفرهنگی چه ویژگی‌هایی باید داشته باشد؟ ۲. چه عواملی در درک تجربه زیسته کاربران در این فضاها نقش دارند؟	مصاحبه عمیق با ۴۳ نفر از پیروان ادیان مختلف ساکن در خیابان سی تیر تهران	زرتشتیان نسبت به سایر خرده‌فرهنگ‌ها در برقراری روابط زیسته، پذیرش کمتری داشته‌اند و فضا را ناخوشایندتر دریافت کرده‌اند. نکته قابل توجه این است مسلمانان به‌عنوان فرهنگ غالب، احساس رضایت کمی از فضا دارند و حافظه تاریخی واضحی از فضا نداشته‌اند.
۸	بررسی تجربه زیسته شهروندان در فضای شهری (نمونه موردی: پیاده‌راه فردوسی شهر سنندج)	حبیبی، میترا و محمودی کردستانی، پیام (۱۴۰۱)	بررسی تجربه زیسته شهروندان در فضای شهری متمرکز بر پایه نظریه تولید اجتماعی فضا از هانری لوفور.	۱. ضرباهنگ حضور افراد در این پیاده راه چگونه است؟ ۲. الگوهای رفتاری استفاده‌کنندگان از فضای این پیاده‌راه چگونه است؟	مشاهده غیرمشارکتی و ثبت و تحلیل رفتاری مشاهده غیر مشارکتی ضرب‌آهنگ‌های حاصل از حضور افراد د و رفتارشناسی برای ثبت و تحلیل الگوی رفتاری افراد در زمانهای مختلف	حوزه میانی خیابان (پل مالوبیسی) به واسطه حضور فعال زنان و دست‌فروش‌ها، عرصه‌ای مساعد برای تجربه زیسته غنی‌تر است و هرچه به دو سوی ابتدا و انتهای خیابان نزدیک می‌شویم، به دلیل نزدیکی به مراکز فعالیتی رسمی و مالی - اداری نظیر بانک‌ها، پاساژها و ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی، نظم خطی و روزمرگی جایگزین آن می‌شود.

تجربه زیسته موتورسواران

با آنکه موتورسواران مجاز به عبور از میانه بلوار به‌عنوان فضایی طراحی‌شده برای پیاده‌ها و دوچرخه‌سواران نیستند، اما در واقعیت، یکی از گروه‌های پرشمار و تأثیرگذار در این

از فضای عمومی میانه بلوار کشاورز بر مبنای این چهار مؤلفه اصلی و در ارتباط متقابل با تجارب سایر گروه‌ها و در نوعی دیالکتیک سکون و حرکت شکل می‌گیرد و معنا پیدا می‌کند.



«اکثراً چون صبح‌ها بلوار خلوت‌تره، منم برای اینکه سریع‌تر برسم، اگه بینم خیابون شلوغه، می‌ندازم از تو بلوار می‌رم.»

(موتورسوار جوان)

اما از منظر بسیاری از کاربران دیگر، این حضور صرفاً بی‌خطر یا گذرا نیست. در این فضا، بدن پیاده‌رو در مواجهه با بدن موتورسوار و وسیله او، ناچار به واکنش، تغییر مسیر، یا عقب‌نشینی می‌شود. صدای بلند موتور، سرعت بالا و ورود ناگهانی و غیرمنتظره به مسیر، وضعیت احساس آرامش پیاده را به احساس تهدید و خطر تبدیل می‌کند. برای برخی پیاده‌ها حضور موتورسواران معادل ناامنی، احتمال برخورد فیزیکی و برهم‌زدن نظم فضایی حاکم بر فضا تلقی می‌شود.

«وقتی صدای موتور میاد، سریعاً باید حواست رو جمع کنی، هم مراقب بچه‌ات باشی، هم وسایلت. من فضای بلوار رو خیلی دوست دارم، ولی با صدای موتورها آرامش ندارم.» (زن جوان همراه با کودک خود)

«یه ساعت‌هایی انقدر تردد موتورسوار زیاد میشه که واقعاً

فضا به شمار می‌آیند. حضور مکرر و گاه تنش‌زای آنان، تجربه استفاده‌کنندگان دیگر را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تجربه زیسته موتورسواران در این فضا، عمدتاً در عبورهای سریع، توقف‌های کوتاه، نگاه‌های گذرا، و در تعاملات و گاه تنش‌هایی با دیگران شکل می‌گیرد. حضور موتورسوار در این فضا، به‌خصوص در ساعات پرتراфик، نشان‌دهنده شکل‌گیری نوعی منطق حرکتی غیررسمی ولی غالب است که مرزهای تثبیت‌شده فضا را به چالش می‌کشد و تغییر الگوهای حرکتی دیگران را دیکته می‌کند.

«تو این ساعت اگه بخوام از وسط خیابون برم، تو تراфик گیر می‌کنم، نه راهی می‌مونه، نه زمانی... برای ماهم هست، وقتی خیابون جواب نمی‌ده، این تنها راهه.» (بیک موتورسوار)

حتی با وجود تابلوهای متعدد هشداردهنده، بسیاری از موتورسواران بی‌اعتنا به ممنوعیت، وارد فضا می‌شوند؛ کنشی که اغلب به‌عنوان راهی برای دور زدن قوانین، عبور از چراغ قرمز، اجتناب از تراфик و صرفه‌جویی در زمان تلقی می‌شود.



تصویر ۱. حرکت موتورسواران در مسیر مخصوص پیاده و دوچرخه‌سوار، تعامل و تنش‌های متنوعی ایجاد کرده است.

انگار نه انگار این مسیر برای دوچرخه سوارهاست». (مرد جوان دوچرخه سوار)

«همیشه بیشتر از هر اتفاقی، از این می ترسم که به موتور از پشت سرم بیاد و کیفمو بزنه». (زن جوان)

«من همیشه این ترس رو دارم که کیفم یا موبایلم رو توی دستم بزنن. یه حس استرسی همیشه باهام هست». (زن پیاده جوان)

در چنین بستری، تصور «عمومیت فضا» به چالش کشیده می شود و فضا به عنوان میدان کشمکش برای حق بودن در و تعلق داشتن به آن تجربه می شود. موتورسواران با ورود به میانه بلوار و به خصوص مسیرهای ویژه دوچرخه، نوعی تجاوز و مرزشکنی فضایی را به طور مداوم تکرار می کنند. در مشاهدات میدانی، این مداخلات اغلب با سرعت بالا و صدای بلند همراه هستند و باعث واکنش های فوری از سوی کاربران دیگر می شوند؛ از جمله کنار کشیدن ناگهانی به لبه فضا، ورود به فضای سبز، توقف کامل یا تغییر مسیر. در چنین شرایطی، مرزها دیگر خطوطی ثابت و طراحی شده نیستند، بلکه در بستر کنش های روزمره به صورت سیال و تغییرپذیر تعیین و تجربه می شوند.

«اینجا اصلاً برای ما نیست. صدای موتور که میاد، جوری می ریم کنار که کم مونده داخل چمن ها راه بریم. کلاً پرت می شیم». (مردی میانسال در حال پیاده روی)

«ما نه پیاده ایم، نه موتورسوار. فضا انگار در واقعیت فقط برای این دوتا ست؛ واسه ما همیشه یه جایی وسطه که یا باید حواسمون جمع باشه یا کنار بکشیم». (دوچرخه سوار میانسال) در مشاهدات میدانی صبحگاهی، موتورسواران عمدتاً پیکه هایی هستند که به سرعت و بدون توقف از فضا عبور می کنند. حضور آنها سریع و گذراست و با محیط اطراف خود تعامل دارند.

«صبح ها چون بلوار خلوت تره، اگه ببینم خیابون اصلی ترافیکه، از وسط بلوار می رم. زودتر می رسونم سفارشو». (مرد جوان پیک موتوری)

میانه بلوار در اینجا به عنوان یک مسیر جایگزین عمل می کند؛ مسیری که با وجود ممنوعیت، به دلیل خلأ نظارتی و نبود موانع خاص کالبدی و هنجار اجتماعی، عملاً فضایی خاص برای عبور موتورسواران ایجاد می کند. تجربه دوچرخه سوارانی که برای ورزش صبحگاهی یا تردد آرام در بلوار حضور دارند، به

شدت تحت تأثیر این رفتار قرار می گیرد.

«صبحا باید حواسم بیشتر جمع باشه. موتور یه دفعه از کنارت رد می شه، حتی بوق هم نمی زنه، با صدای بلندش باید تشخیص بدی که داره میاد». (زن جوان دوچرخه سوار)

این ناامنی نشانه ای از حضور یک کاربر سریع است که بدون رعایت قواعد، فضا را به طور ابزاری و در جهت اهداف خود به کار می برد. رفتار موتورسواران در ساعات صبح نشان می دهد که چگونه زمان می تواند بر الگوی استفاده از فضا تأثیر بگذارد. خلوتی صبح، فشار کاری و منطبق سرعت، موجب شکل گیری نوعی استفاده تاکتیکی و لحظه ای از فضای عمومی می شود. این استفاده غالباً در تضاد با تجربه دیگر کاربران فضاست و می تواند به بازتولید نابرابری در دسترسی و امنیت منجر شود. بلوار، به جای یک مسیر مشترک، به صحنه رقابتی پرسرعت برای رسیدن به مقصد بدل می شود. اما در برخی موارد، موتورسواران برای جدا شدن از جریان ترافیک و به قصد استراحت کوتاه، وارد این فضا می شوند که این حضور در ساعات عصرگاهی به طور قابل توجهی بیشتر است. کیفیت های محیطی، مهم ترین عامل انتخاب این فضا برای استراحت و گذران زمان به شمار می رود. «راستش وسط شلوغی روز، این جا تنها جاییه که می تونم چند دقیقه وایسم، یه نخ سیگار بکشم و کسی هم کاری به کارم نداشته باشه». (پیک موتوسوار)

«چون بعضی روزها خیلی خسته میشم سر ظهر میام اینجا، چند دقیقه زیر سایه درختا میشینم و سریع میرم». (موتوسوار) «فضای بلوار کشاورز برای من دوست داشتنی ست. این سرسبزی و سایه درختا خیلی خوبه. من هر وقت از این مسیر رد می شم، اگه خسته باشم، میام اینجا یکم استراحت می کنم». (موتوسوار جوان)

در عصر، برخلاف تصور رایج در صبح که حضور موتورسواران همیشه با صدا، شتاب و مزاحمت همراه درک می شد، تصویری متفاوت از این گروه به نمایش گذاشته می شود. خاموشی موتور، نشستن یا دراز کشیدن بر نیمکت ها و تماشای درختان، نوعی بازتعریف رابطه بدن مکانیکی با فضای شهری است. این افراد بر روی نیمکت ها یا حتی بر زمین موتورسیکلت برای مدتی استراحت می کنند و سپس دوباره به حرکت ادامه می دهند. بسیاری از آنها حتی کلاه ایمنی خود را بر نمی دارند و به نوعی بدنشان بدون فاصله گرفتن از موتور، در حالت آماده باش برای حرکت دوباره است. در اینجا برخلاف زمان حرکت، بدن و ابزار



پیوسته در حال بازتعریف رابطه خود با یکدیگرند. حرکت و مکث پیاده‌ها در این فضا به مراتب منعطف‌تر از موتورسواران است. معمولاً پیاده‌ها خطوط حرکتی پیچیده‌تری دارند و در چند نقطه به دلایل مختلف مکث کرده و دوباره حرکت می‌کنند. در مقابل، موتورسواران مسیر خطی‌تری را دنبال می‌کنند و در صورت توقف، تنها یک نقطه مکث دارند. بدن موتورسوار به‌طور قلمرویی به موتور سیکلت وابسته است و از آن فاصله نمی‌گیرد. گاهی حلقه‌هایی از گروه‌های موتورسوار نیز دیده می‌شود که ترکیبی از بدن‌های انسانی و موتورسیکلت‌ها، یک قرارگاه رفتاری خاص را شکل می‌دهد.

«هر سری که می‌خوایم با دوستانمون بریم بیرون اینجا قرار می‌ذاریم، تا همه جمع بشیم می‌تونیم چند دقیقه راحت اینجا منتظر بمونیم». (دو پسر نوجوان که در کنار موتورهای پارک شده خود بروی نیمکت نشسته‌اند)

(موتورسیکلت) ادغام نمی‌شوند، بلکه در پیوند با هم نوعی کنش اقتدارمند را حفظ می‌کنند؛ کنشی که حتی در حالت سکون نیز فعال باقی می‌ماند. نشستن بر زین، حفظ تماس با فرمان، تداوم نگاه به مسیر و روشن ماندن موتور، نشانه‌هایی از آمادگی دائمی برای بازگشت به وضعیت حرکت است.

«من بعضی وقتا همین‌جا می‌خوابم... نه اینکه واقعاً بخوابم، ولی دراز می‌کشم روی نیمکت‌ها و موتورم رو خاموش می‌کنم و زل می‌زنم به درخت‌ها. این‌جا طبیعت نسبت به خیابون خیلی قشنگ‌تره». (مرد موتورسوار میانسال)

«من و همکارم محل کارمون نزدیکه. هر روز صبح قبل رفتن میایم اینجا صبحونه می‌خوریم و می‌ریم. راستش اینجا جای خوبیه واسه چند دقیقه استراحت». (دو مرد جوان موتورسوار نشسته روی نیمکت)

بنابراین، حتی لحظات مکث نیز لحظاتی منفعا و بدون کنش‌مندی نیستند. آنها بخشی از چرخه‌ای بزرگ‌تر از استفاده مکانیکی از فضا هستند که در آن بدن، موتور و محیط به‌طور



تصویر ۲. مکث و حضور موتورسواران در فضای بلوار برای استراحت‌های کوتاه.

تجربه زیسته دوچرخه سواران

«ما نه پیاده‌ایم، نه موتورسوار. ولی فضا فقط برای این دوتاست. واسه ما همیشه یه جایی وسطه که یا باید حواسمون جمع باشه، یا کنار بکشیم». (دختر جوان دوچرخه‌سوار)

برای دوچرخه‌سواران، پیش‌بینی مسیر و حفظ حرکت پیوسته در بلوار بدون نیاز به تغییر مسیر اهمیت زیادی دارد. رکاب زدن برای دوچرخه‌سوار یک فعالیت تکراری است که در تعامل مداوم با محیط انجام می‌شود: پیش‌بینی خطرات، رعایت فاصله، تنظیم سرعت و حفظ چسبندگی به مسیر. حرکت دوچرخه‌سواران به شدت وابسته به مسیر طراحی شده است و الگوی حرکتی آنها مستقیم است، در حالی که بدن عابران و الگوی حرکتی آنها بسیار منعطف‌تر است. اگرچه خطوط طراحی شده برای مسیر دوچرخه در بلوار به‌وضوح مشخص‌اند، اما در عمل، مرزهای فضایی مکرراً نقض می‌شوند. این وضعیت برای دوچرخه‌سواران نوعی حالت آماده‌باش دائمی ایجاد می‌کند: پیش‌بینی رفتار عابران، فاصله‌گذاری با موتورها و تصمیم‌گیری لحظه‌ای برای تغییر مسیر در صورت نیاز.

دوچرخه‌سواران به دلیل انعطاف‌پذیری در سرعت حرکت، تعاملات متنوعی با فضا دارند. سرعت آنها گاهی به سرعت پیاده‌روی نزدیک می‌شود و گاهی به سرعت موتورسواران. این پیوستار منعطف سرعت، تنوع قابل توجهی در تعاملات با فضا و دیگران ایجاد می‌کند و به پیچیدگی تجربه زیسته این گروه از کاربران می‌افزاید. میانه بلوار کشاورز یکی از قدیمی‌ترین و شناخته‌شده‌ترین مسیرهای دوچرخه‌سواری است که به دلیل موقعیت مرکزی‌اش و نقش مهمش در جابه‌جایی افراد و اتصال به پارک لاله تهران و همچنین کیفیت‌های محیطی بالا، مورد توجه بسیاری از دوچرخه‌سواران قرار دارد. باین‌حال، حضور دوچرخه‌سواران در این فضا بدون تنش و مناقشه با سایر کاربران نیست.

«ما که دیگه راه نداریم اینجا... موتوری‌ها شدن صاحب کل بلوار. البته از دست افراد پیاده هم آرامش نداریم که مدام میان داخل مسیر عبوری ما. مشکل اصلی اینته که هیچ مرزی بین مسیر پیاده و دوچرخه نیست». (مرد جوان دوچرخه سوار)



تصویر ۳. شیوه‌های مختلف تعامل پیاده‌ها و دوچرخه‌سوارها در طول مسیر مخصوص دوچرخه.



هم باشه (مرد دوچرخه سوار جوان در یکی از برنامه‌های سه شنبه‌های بدون خودرو در بلوار)

در ساعات صبح، دوچرخه‌سواران معمولاً با پوشش ورزشی و تجهیزات ایمنی مانند کلاه در بلوارها دیده می‌شوند. بسیاری از آنها برای ورزش صبحگاهی و برخی دیگر برای رفت‌وآمد به محل کار یا تحصیل از دوچرخه استفاده می‌کنند. با گذر زمان و افزایش تردد موتورها و عابران در عصر، ریتم حرکت دوچرخه‌سواران تغییر می‌کند. در این ساعات، آنها ناچار به توقف‌ها و تنظیم‌های مکرر می‌شوند. یکی از الگوهای رایج در این زمان، مکث‌های کوتاه و هماهنگ با عابران است. این مکث‌ها، برخلاف توقف‌های ناگهانی موتورسواران، بیشتر به منظور حفظ ایمنی و همچنین تطابق با سرعت سایر کاربران است. در این شرایط، ایست کامل کمتر اتفاق می‌افتد. حرکت دوچرخه‌سواران کند می‌شود، اما متوقف نمی‌گردد؛ حرکتی با حداقل تنش و حداکثر تطابق.

دوچرخه‌سواران در حال چانه‌زنی دائمی با سایر کاربران، تلاش می‌کنند تا بخشی از مسیر را برای خود حفظ کنند. پیاده‌ها به دلیل سرعت بالا و صدای مشخص موتور، و همچنین احساس خطر ذهنی که موتورسوارها برایشان ایجاد می‌کنند، به سرعت در مواجهه با آنها تغییر وضعیت می‌دهند. اما در برخورد با دوچرخه‌سوارانی که از پشت می‌آیند، به دلیل عدم توجه به حضور آنها و نداشتن احساس خطر جدی از دوچرخه‌سوارانی که از روبه‌رو می‌آیند، معمولاً تغییر وضعیت نمی‌دهند، مگر اینکه هشدار می‌مانند بوق زدن از سمت دوچرخه‌سواران دریافت کنند. تجربه پیاده‌ها در مواجهه با دوچرخه‌ها بیشتر با حس هم‌زیستی و گشودگی همراه است.

«موتورها واقعاً آزاردهنده‌ان. آدم حتی وقتی رو نیمکت نشسته احساس امنیت نمی‌کنه. ولی دوچرخه‌ها این‌جوری نیستن. حس راحتی دارم وقتی از کنار رد می‌شن، حداقل ازشون نمی‌ترسم». (زنی به همراه پسر نوجوانش)

«کنار دوچرخه‌سوارا قدم می‌زنم، نمی‌ترسم. با موتور اصلاً این‌طوری نیست، همش فکر می‌کنم گوشیمو می‌زنم».

در ساعات عصر، تعداد دوچرخه‌سوارانی که دوچرخه‌های خود را متوقف کرده و در بلوار وقت می‌گذرانند، افزایش می‌یابد. درحالی‌که در صبح، بیشتر دوچرخه‌سواران با هدف سفرهای کاری از این مسیر عبور می‌کنند. البته در ساعات اولیه صبح، برخی دوچرخه‌سواران برای ورزش به این فضا می‌آیند و گاهی

«من هروقت می‌خوام برم سر کار، سعی می‌کنم از بلوار کشاورز استفاده کنم. وجود درخت‌ها و سایه‌ها خیلی خوبه، اما تردد موتورها و آدم‌های عادی تو مسیر دوچرخه، یه کم خطرناکه. سنگفرش‌ها هم در یه جاهایی شکسته، کسی به نگهداری‌اش اهمیت نمی‌ده». (مرد جوان دوچرخه‌سوار)

به همین دلیل، دوچرخه‌سواری در این فضا کمتر به آزادی و رهایی بدن مربوط می‌شود و بیشتر نیازمند تمرکز، دقت و واکنش‌های آنی است. دوچرخه‌سوار تلاش می‌کند در میان بی‌نظمی، نوعی هم‌زیستی با سایر کاربران را حفظ کند، حتی اگر دیگران به مرزهای تعیین‌شده توجه نکنند. آنها معمولاً زمانی که مسیر دوچرخه توسط پیاده‌ها مسدود شده باشد، با بوق‌های ملایمی به آنها اطلاع می‌دهند که در مسیر هستند و ترجیح می‌دهند مسیر را تغییر ندهند و خود را از مسیر خارج نکنند. اگر مجبور به خروج از مسیر شوند، بلافاصله پس از عبور از آن نقطه دوباره به مسیر دوچرخه برمی‌گردند. این اقدام به نوعی تلاشی برای بازتعریف حق خود بر فضای دوچرخه به شمار می‌آید. در تضاد میان نظم طراحی‌شده و بی‌نظمی در عمل، این موضوع به سوزهای تبدیل می‌شود که همواره در حال بازسازی حق خود است. البته، دوچرخه‌سواران در مواجهه با موتورسوارانی که مسیر را مسدود کرده‌اند، به‌ویژه زمانی که موتورسوار از روبه‌رو به آنها نزدیک می‌شود، ترجیح می‌دهند خود را از مسیر جدا کنند تا از خطر برخورد با موتورسیکلت جلوگیری کنند.

«واقعاً این موتورها که تو مسیر دوچرخه پارک می‌کنن خیلی اذیت‌کننده‌ان. مجبور می‌شیم مسیر رو عوض کنیم، بعد ممکنه از اون طرف با یه عابر پیاده برخورد کنیم». (زن دوچرخه‌سوار)

تلاش دوچرخه‌سواران برای جلب توجه به مسیر طراحی‌شده و آگاهی‌بخشی درباره حمل و نقل انسان‌محور، نشان‌دهنده ابعاد هویتی این مسیر برای آنهاست. رکاب‌زنی در این مسیر برای دوچرخه‌سواران معنای کنشی سیاسی دارد. رکاب‌زنی‌های جمعی در روزهای خاص و برگزاری رویدادهایی مانند «سه‌شنبه‌های بدون خودرو»، تلاشی جمعی برای بازنمایی این بعد هویتی و مطالبه‌گری برای ایجاد زیرساخت‌های بیشتر است. این موضوع باعث می‌شود دوچرخه‌سواران نسبت به کیفیت و مداخلات در این مسیر حساس شوند.

اینجا یکی از مهم‌ترین مسیرهای دوچرخه تهرانه. هم باید حفظ بشه و هم باید توسعه پیدا کنه. ما اینجا رکاب می‌زنیم تا مطالبه‌گری کنیم و حواسمون به نگهداشت این مسیرها



تصویر ۴. رکاب‌زنی گروهی دوچرخه‌سواران در رویدادهای خاص (تصاویر بالا)، استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی به خصوص در ساعات عصرگاهی (پایین و راست)، مکث و حضور دوچرخه‌سواران در بلوار که در ساعات عصرگاهی بیشتر است (پایین و چپ)

تجربه زیسته پیاده‌ها

پیاده‌روی اصیل‌ترین نوع مواجهه با فضا در تجربه شهری است. میانه بلوار کشاورز به‌عنوان مسیری طراحی‌شده مخصوص پیاده نقش دوگانه‌ای برای عبور و حضور پیاده‌ها فراهم کرده است. کیفیت‌های محیطی مناسب به‌خصوص جداسازی فضا با جریان سنگین موتورسیکلت و وجود عناصر سبز و مسیر کانال آب، آن را به یکی از جذاب‌ترین فضاهای عمومی تهران برای پیاده‌روی تبدیل کرده است.

«پیاده‌روی توی بلوار برام یه جور استراحت وسط روزه. یه جور در رفتن از بقیه شهره» (زن جوان در حال پیاده‌روی)
پیاده‌روی، اصیل‌ترین نوع تعامل با فضا در تجربه شهری است. بلوار کشاورز به‌عنوان مسیری طراحی‌شده برای پیاده‌ها، نقش دوگانه‌ای در عبور و حضور عابران ایفا می‌کند. کیفیت‌های

می‌توان آنها را در حال صرف صبحانه در بلوار مشاهده کرد. افزایش کیفیت تفریحی بلوار در عصر و ایمنی نسبی آن نسبت به خیابانهای اصلی، افراد را به استفاده از دوچرخه‌های اشتراکی در این فضا ترغیب می‌کند. مشاهدات میدانی نشان می‌دهد که در این ساعات، دوچرخه‌های اشتراکی زیرو به‌طور پرنگی در حال حرکت‌های رفت و برگشتی در طول بلوار هستند.

«ما هر روز عصر اینجا میایم، اولش دوچرخه سواری می‌کنیم بعد دورهم میشینیم و حرف می‌زنیم». (سه پسر نوجوان که یکی از آنها در حال استفاده از دوچرخه‌های زیرو موجود در بلوار است)

«هوا خیلی خوبه، یکم نشستم خستگیم دربره... البته اگه صدای موتورها بذاره». (زنی که دوچرخه‌اش را به نیمکت تکیه داده و روی نیمکت نشسته)



«ما همیشه این سر بلوار (نزدیک به میدان ولیعصر) رو انتخاب می‌کنیم چون اینجا شلوغ‌تره، حس می‌کنی تنها نیستی. اون طرف خلوت‌تره، موتور هم بیشتر رد می‌شه».

در گفت‌وگوهای میدانی، بسیاری از کاربران پیاده تجربه خود را با احساس بی‌نظمی و عدم شفافیت فضا توصیف می‌کنند؛ احساسی که از تداخل و مناقشه بین استفاده از فضا میان موتورسواران، دوچرخه‌سواران و پیاده‌ها ناشی می‌شود.

«اصلاً معلوم نیست این فضا برای کیه؟ برای موتور؟ برای دوچرخه‌ست؟ یا برای پیاده‌ها؟ انگار برای همه‌ست، اما هیچ‌کس ایمنی واقعی رو وقتی اینجاست نداره». (مردی حدوداً ۳۰ ساله با لحنی عصبانی)

«برای من اینکه بتونم راحت از این طرف به اون طرف بلوار برم، خیلی مهمه. اگه مسیر قطع بشه یا موتور از روبه‌رو بیاد، حس امنیت از بین می‌ره». (زن جوان)

مشاهدات میدانی نیز این سردرگمی در فضای بلوار را تأیید می‌کند. عبور موتورسواران از میانه بلوار و در مسیر دوچرخه، نه تنها ایمنی عابران را به خطر می‌اندازد، بلکه احساس پردردگی و کاهش امنیت روانی را نیز به همراه دارد.

«همیشه این حس باهام هست که یکی می‌خواد گوشیمو بزنه. انقدر موتور رد میشه که نمی‌دونی کجا باید وایستی، کجا راه بری». (عابری میانسال)

در ساعات مختلف روز، حرکت پیاده‌ها اشکال متفاوتی به خود می‌گیرد. در میانه روز و پس از پایان ساعت کاری، برخی با سرعت بالا در مسیرهای اصلی حرکت می‌کنند، درحالی‌که گروهی دیگر با گام‌های آهسته به‌طور غیررسمی در فضا پرسه می‌زنند. این افراد معمولاً به‌صورت گروهی و عمدتاً شامل دانشجویان یا دانش‌آموزان هستند.

در ساعات عصر، جمعیت پیاده‌ها افزایش یافته و الگوی رفتاری آنها تغییر می‌کند. خبری از شتاب حرکت صبحگاهی نیست. مکث‌ها طولانی‌تر می‌شوند و به جای توقف‌های کوتاه، به کنشی برای ماندن و درگیر شدن با فضا تبدیل می‌گردند. نشستن روی نیمکت‌ها یا دراز کشیدن در چمن‌ها، تکیه دادن به تنه درخت‌ها، ایستادن در کنار آب‌نما و قدم زدن با سرعتی آهسته و رفت و برگشتی در این ساعات به مراتب بیشتر می‌شود. «بیشتر میام اینجا که فقط بشینم، صدا گوش بدم. آدم اگه فقط راه بره، انگار هیچی از این جا نمی‌فهمه». (مرد جوان در حال تماشای فضا در ساعت عصر)

محیطی مناسب، به‌ویژه جداسازی فضا از ترافیک سنگین موتوری و وجود عناصر سبز و کانال آب، این بلوار را به یکی از جذاب‌ترین فضاهای عمومی تهران برای پیاده‌روی تبدیل کرده است.

پیچیدگی‌های محیطی و تنوع حضور اجتماعی، تجربه‌ای چندلایه برای عابران ایجاد می‌کند؛ تجربه‌ای که در آن حرکت، نه تنها وسیله‌ای برای رسیدن به مقصد، بلکه شکلی از بازیابی وجود، احساس و تفسیر عمیق فضا در ذهن آنهاست. بدن عابر پیاده در این تجربه نقش کلیدی دارد: بدن‌هایی که به موانع محیطی واکنش نشان می‌دهند، خود را با ضربه‌ها و سایر عناصر متحرک هماهنگ می‌کنند، در نقاط خاص توقف می‌کنند و در مواقع ضروری موقعیت خود را نسبت به فضا و دیگران تغییر می‌دهند.

برخلاف موتورسوارانی که اغلب برای عبور سریع از بلوار می‌گذرند یا دوچرخه‌سوارانی که با الگوی منظم و خطی حرکت می‌کنند، رفتار پیاده‌ها تنوع و پیچیدگی بیشتری دارد. آزادی حرکتی نسبی در فضا به عابران اجازه می‌دهد تا تجربه‌ای با جزئیات و پیچیدگی‌های بیشتر داشته باشند؛ فضایی که با هر قدم در مواجهه‌های بعدی، بازخوانی و بازتفسیر می‌شود. ایستادن، نشستن، دراز کشیدن، تماشا کردن و گفت‌وگو با دیگران، حضوری فعال و بدنمند ایجاد می‌کند.

هم‌زمان، پیاده‌ها در معرض تنش‌های ناشی از محرک‌های محیطی قرار دارند. حضور موتورها در میانه بلوار، انقطاع مسیر در تقاطع‌ها، نبود فضای امن برای نشستن یا عبور و کمبود نور کافی در شب، می‌توانند پیاده‌روی را از یک تجربه خوشایند به یک تجربه پرتنش و اضطراب‌آور تبدیل کنند. در این شرایط، بدن پیاده تنها دریافت‌کننده منفعل محرک‌های محیطی نیست، بلکه فعال و سازگار است و گاهی به دنبال مقاومت و بازیابی حس امنیت و کنترل از طریق تاکتیک‌های مختلف است. این تاکتیک‌ها شامل مکث در حرکت، کاهش سرعت پیاده‌روی، تغییر موقعیت بدن و گاه حتی تغییر نگاه به دیگران است؛ اقداماتی که پیاده‌ها برای تداوم و تثبیت حضور خود در فضا به کار می‌برند.

حضور بیشتر افراد پیاده، نشانه‌ای مثبت از فضای امن برای سایر پیاده‌هاست، درحالی‌که برای دو گروه دیگر، به‌عنوان نشانه‌ای منفی و مانعی برای حرکت تلقی می‌شود. یکی از زنان مسن که با دوستش روی نیمکتی نشسته بود، می‌گوید:



تصویر ۵. حضور پیاده‌ها در ساعات ظهر و عصر به مراتب بیشتر و اغلب از گروه‌های دوستی جوانان، دانش‌آموزان و دانشجویان هستند.

شده است. دو زن حدوداً ۶۰ ساله کنار آب‌نمای نزدیک میدان نشسته‌اند. یکی از آنها می‌گوید:

«ما خیلی ساله که عصرها میایم اینجا دوتایی می‌شینیم، حرف می‌زنیم. بیشتر همین سمت میدون ولیعصر رو دوست داریم، مخصوصاً عصرهاش که شلوغ‌تره، واسه من زنده‌تره انگار».

در این مواجهه، میانه بلوار از یک مسیر عبور صرف به صحنه‌ای برای گفت‌وگو، هم‌نشینی و تجربه جمعی تبدیل می‌شود و ترکیبی متنوع از وضعیت‌های حرکت و سکون در بلوار شکل می‌گیرد. بدن‌هایی که منفرد و پراکنده نیستند، بلکه فشرده و متراکم می‌شوند؛ و حضوری که حامل معانی حسی و عاطفی‌اند. درگیری‌های فعالانه با فضا مثل گفت‌وگو با دوستان یا درگیری‌های غیرفعال مثل نگاه به درختان یا تماشای عابران دیگر. پیاده‌ها، نسبت به موتورسوارها یا دوچرخه‌سوارها،

«واقعاً آرامم اینجا. حس می‌کنم تنه درخت فقط تکیه‌گاه نیست، یه جورى وصلم می‌کنه به همین جا». (زن جوان دانشجوی)

این نوع مکث، رابطه بدن و فضا را بازتعریف می‌کند. بدن، به‌جای عبور صرف، در تعامل پیچیده‌ای از احساسات و عواطف با فضا قرار می‌گیرد. فرد پیاده در طول بلوار، با محرک‌های حسی محیط از طریق ریتم گام‌ها، مکث‌ها و گاهی توقف‌های ناگهانی و عبورهای محتاطانه ارتباط برقرار می‌کند. مکث‌ها فرصتی برای تجربه محیط، حضور در لحظه و هم‌آهنگی با فضای اطراف فراهم می‌کنند. فضا از بستری برای عبور، به بستری برای حضور و درگیری فعالانه تبدیل می‌شود. حضور پیاده‌ها در ساعات عصر، معمولاً به‌صورت دونفره یا گروهی، به‌ویژه در نزدیکی میدان ولیعصر، مشهود است؛ جایی که نیمکت‌ها و نشیمن‌های بیشتری برای گفت‌وگو و تعامل فراهم



تصویر ۶. افزایش سرزندگی فضا به دلیل حضور بیشتر پیاده‌ها در عصر و انواع درگیری فعال و غیر فعال با محیط و دیگران.

نیست، به جوری وصلم می‌کنه به همین جا. (زن جوان)
 «اینجا جاییه که گاهی می‌شینم نفسی تازه می‌کنم. اما وقتی نیمکت کثیفه یا فضای سبز خراب شده، حس می‌کنم کسی به ما فکر نکرده». (مردی میان‌سال که روی نیمکتی نشسته بود)

بحث و نتیجه‌گیری: درهم‌تنیدگی فضا، بدن، سرعت و زمان

هدف این پژوهش عبور از رویکرد ایستا به فضاهای عمومی و درک تجربه متحرک استفاده‌کنندگان با توجه به چرخش‌های نظری در مطالعات شهری، به‌ویژه کاربست چرخش جابه‌جایی در فهم فضاهای عمومی بود. از این منظر، فضای عمومی نه به‌عنوان یک واقعیت ایستا، بلکه به‌عنوان تجربه‌ای در حال

مواجهه‌ای با ضرباهنگ کندتر و تجربه بدنمند حساس‌تری با فضا و دیگران دارند.

«من وقتی بوی خاک خیس رو اینجا حس می‌کنم، انگار به لحظه از همه شلوغی شهر فاصله می‌گیرم». (زن جوان)
 «من این‌جا رو خوب می‌شناسم. از بچگی میام. عصر که می‌شه، یه حس زندگی توشه. مردم رد می‌شن و نگاهشون می‌کنم. منم دارم این‌جا زندگی می‌کنم هر روز». (مرد میان‌سال)
 آنها به جزئیات و کیفیت کف‌سازی، روشنایی، وضعیت مبلمان و سایر عوامل حساس‌ترند. برای بسیاری از آنها، سداهای محیط، نور و سایه‌ها و حتی جنس سطوح، بخشی از حافظه مکانی‌شان به شمار می‌آید و پیاده روی به‌مثابه کنشی برای یادآوری خاطرات تلقی می‌شود.
 واقعا آرومم اینجا. حس می‌کنم تنه درخت فقط تکیه‌گاه

افراد با فضا و جامعه ایجاد می‌کند. در بلوار کشاورز، سرعت حرکت افراد تأثیر زیادی بر ادراک و مواجهه با فضا داشت. موتورسواران به‌عنوان کاربران سریع فضا، محرک‌های محیطی را با عمق و جزئیات کمتری دریافت می‌کردند و سرعت بالا به معنای مواجهه‌ای گذرا با فضا بود که در آن عناصر به میزان کارکردی‌شان در تسهیل عبور اهمیت داشتند. در مقابل، پیاده‌روها جزئیات بیشتری از محیط را با عمق بیشتری دریافت می‌کردند و بدن آنها نقش فعال‌تری در درگیری احساسی و عاطفی با پیرامون ایفا می‌کرد. دوچرخه‌سواران به دلیل امکان تجربه سرعت در دامنه‌ای منعطف از سرعت کم (نزدیک به پیاده‌روی) تا سرعت بالا (نزدیک به موتورسواری)، ادراکات پیچیده و چندوجهی‌تری نسبت به فضا و دیگران داشتند.

زمان به‌عنوان مؤلفه چهارم تأثیرگذار بر تجارب متحرک شناخته شده است. زمان‌های مختلف روز، روزهای مختلف هفته و فصل‌های گوناگون، بر ویژگی‌های محیطی، ترجیحات افراد در جابه‌جایی، موقعیت و استراتژی‌های بدنی و سرعت جابه‌جایی تأثیر می‌گذارند. از سوی دیگر، زمان در بعد سوپزکتیو خود با ادراکات، احساسات، معانی و خاطرات ارتباط دارد. در این دیدگاه، زمان به معنای زمان زیسته است که در آن مفهوم زمان در تجربه زیسته ما معنا پیدا می‌کند و با احساسات و عواطف ما پیوند می‌خورد. برای مثال، موتورسواران و به‌ویژه پیک‌های موتوری، درکی کارکردی و کمی از زمان دارند که در کنش‌های معطوف به صرفه‌جویی در زمان نمود پیدا می‌کند و بر سرعت و تجربه فضایی و بدنی آنها تأثیر می‌گذارد. برعکس، پیاده‌روانی که برای قدم زدن یا گفت‌وگو در فضا حضور دارند، درکی پیچیده و غیرکمی از زمان دارند که به شدت به کیفیت‌های محیطی در زمان‌های مختلف روز وابسته است.

در راستای گسترش و تقویت این حوزه مطالعاتی در ایران، پژوهش‌های آتی می‌توانند پرسش‌های متنوعی درباره تجارب متحرک در فضاهای عمومی با حساسیت‌های نظری خاص مطرح کنند. چهار مؤلفه اصلی معرفی شده در این تحقیق با توجه به متغیرهایی مانند جنسیت، هویت، طبقه، قدرت و تکنولوژی، یا با قرارگیری در نظام‌های تحلیلی بزرگ‌تر مانند اقتصاد سیاسی و عدالت جابه‌جایی، می‌توانند به شکل‌گیری جریان‌های پژوهشی جدیدی در این حوزه در کشورمان کمک کنند.

حرکت از طریق کنش‌های روزمره قابل تحلیل است. تجربه سه گروه استفاده‌کنندگان فضای میانه بلوار کشاورز ابعاد مختلفی از تجارب زیسته متحرک آنها را در ارتباط با فضا و دیگران نشان داد. تحلیل این تجارب و تأثیرات متقابل آنها، درهم‌تنیدگی چهار مؤلفه اصلی فضا، بدن، سرعت و زمان را در شکل‌گیری تجربیات متحرک آنها نمایان ساخت.

مؤلفه فضا، به معنای فضای زیسته است که به چگونگی تجربه فضا از نظر جسمی و ذهنی توسط افراد و نحوه تعامل آنها با محرک‌های محیطی مربوط می‌شود. این مؤلفه شامل مضامینی همچون مرزهای آشکار و پنهان، ویژگی‌های حسی بالقوه، هنجارهای عینی و ذهنی و محرک‌های حسی محیط است. از طرفی، از آنجا که این فضا به‌عنوان یک امر مشترک و عمومی تلقی می‌شود، در عمل می‌تواند گاهی سرشار از هم‌زیستی و گاهی مملو از مناقشات و تعارضات بر سر آن در تجربیات افراد با شیوه‌های مختلف حرکتی باشد.

مؤلفه بدن به معنای بدن زیسته است که از طریق میانجی‌های حسی، محرک‌های محیطی را درک کرده و تجربه را ممکن می‌سازد. بدن زیسته به این بنیان فکری در پدیدارشناسی اشاره دارد که ما همواره به‌صورت بدنمند در جهان حضور داریم و تجربه‌های ما از طریق بدن شکل می‌گیرند. از این منظر، شیوه‌های مختلف جابه‌جایی، مواجهات بدنمند متفاوتی با فضا و جامعه ایجاد می‌کنند و به تبع آن، تجارب متنوعی را شکل می‌دهند. این پژوهش نشان داد که بدن در هر یک از گروه‌های مورد مطالعه، چگونه در موقعیت‌های مختلف سکون و حرکت، ارتباطات درونی و بازنمایی‌های بیرونی متنوعی را شکل می‌دهد. از سوی دیگر، نقش بدن در پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری به شدت به انرژی بدن وابسته است و این خود تعامل خاصی بین ضرباهنگ بدن با محیط ایجاد می‌کند، در حالی که در حمل‌ونقل موتوری، بدن نقش منفعل‌تری ایفا می‌کند.

فضا و بدن در تجربه متحرک به‌شدت به مؤلفه سوم، یعنی سرعت وابسته‌اند. سرعت نقش کلیدی در تجارب متحرک ایفا می‌کند. با این حال، به دلیل سنت نگاه ایستا به فضاهای عمومی در مطالعات شهری، مؤلفه سرعت در تجارب زیسته این پژوهش‌ها عمدتاً نادیده گرفته شده است. این مؤلفه از آن جهت اهمیت دارد که سرعت‌های متفاوت حرکت، پتانسیل‌های گوناگونی برای ادراک محیطی و درگیری جسمی و ذهنی



پی‌نوشت‌ها

- | | | |
|--|--------------------------|---------------------------------------|
| 1. Sedentarist thinking | in motion | 10. Vroman & Lagrange |
| 2. Mobilities turn | 6. Mobile experience | 11. Motion-oriented design strategies |
| 3. New Mobilities Paradigm | 7. Shelley Smith | 12. Quintão |
| 4. Mobilities studies | 8. van Eck & Schapendonk | |
| 5. Public space on the move Public space | 9. Mimi Sheller | |

فهرست منابع

- حیبی، میترا؛ محمودی کردستانی، پیام (۱۴۰۱). بررسی تجربه زیسته شهروندان در فضای شهری (نمونه موردی: پیاده راه فردوسی شهر سنندج). *فصلنامه علمی تخصصی مطالعات طراحی شهری و پژوهش‌های شهری* ۵ (۴)، ۱-۱۴.
- حسینی گوهری، پیمان؛ اکبری، علی؛ افهمی، رضا (۱۴۰۲). پدیدارشناسی تولید فضای شهری در تجربه زیسته شهروندان تهران از فضاهای عمومی فرهنگی، *گفتمان طراحی شهری مروری بر ادبیات و نظریه‌های معاصر*، ۴ (۲): ۲۷-۴۳.
- عنایت زاده، چنور؛ موسوی خامنه، مرضیه؛ موسوی، یعقوب (۱۴۰۳). تجارب زیسته و ادراک زنان از فضاهای عمومی شهری (مورد مطالعه: زنان شهر سقز)، *زن در توسعه و سیاست* ۲۲ (۳)، ۵۶۵-۵۹۷.
- کریمی، اسلام؛ بصیری، مصطفی؛ زینالی عظیم، علی (۱۴۰۰). تحلیل دل‌بستگی به مکان و متغیرهای وابسته به آن در مکان‌های سوم شهری (نمونه موردی: پارک ائل‌گلی تبریز). *پژوهش‌های جغرافیایی برنامه‌ریزی شهری*، ۹ (۳)، ۷۳۵-۷۵۹.
- محمدی، جمال؛ محمودی، جهانگیر (۱۳۹۷). تجربه جوانی و تولید فضای اجتماعی: مردم‌نگاری انتقادی پرسه زنی جوانان در فضاهای شهری (مورد مطالعه: خیابان پاسداران شهر سنندج). *پژوهش‌های جامعه‌شناسی معاصر*، ۷ (۱۲)، ۴۵-۶۹.
- محمدی، جمال؛ جهانگیری، امید؛ پاکدامن، یوسف (۱۳۹۵). تجربه احساس ناامنی زنان در فضاهای شهری. *فصلنامه علمی مطالعات فرهنگ - ارتباطات*، ۱۷ (۳۳)، ۷-۳۰.
- محمدی، مریم و رجیبی واجارگاه، سهیل (۱۳۹۹). تدوین مدل بهینه ارتباطات بین فرهنگی با هدف قوام بخشی به تجربه زیسته کاربران در فضاهای عمومی چندفرهنگی معاصر (مطالعه موردی: خیابان سی تیر، تهران). *معماری و شهرسازی پایدار*، ۸ (۱)، ۸۱-۹۹.
- یزدانی نصب، محمد و کریمی علویجه، نفیسه (۱۴۰۲). تجربه زیسته دختران تحصیل کرده مجرد ساکن تهران در فضاهای اجتماعی. *پژوهشنامه زن*، ۱۴ (۴۶)، ۱۶۳-۲۰۰.
- Aelbrecht, P., & Stevens, Q. (2023). Geographies of Encounter, Public Space, and Social Cohesion: Reviewing Knowledge at the Intersection of Social Sciences and Built Environment Disciplines. *Urban Planning*, 8(4), 63-76. <https://doi.org/10.17645/up.v8i4.6540>
- Birenboim, A., 2018. The Influence of Urban Environments on Our Subjective, Momentary Experiences. *Environment and planning B: Urban analytics and city science*, 45 (5), 915-932. <https://doi.org/10.1177/2399808317690149>
- Cancellieri, A. and Ostanel, E. (2015). The Struggle for Public Space: The Hyperdiversity of Migrants in the Italian Urban Landscape. *City*, 19(4): 499-509.
- 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. <https://doi.org/10.1080/17549175.2014.909518>
- Carmona, M. (2021). *Public Places Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design* (3rd ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315158457>
- Franck, K., & Huang, Q. (Eds.). (2023). *Routledge handbook of urban public space use, design, and management*, London and New York, Routledge, <https://doi.org/10.4324/9780367611651>
- Halawani, R. (2024). The Effects of Public Spaces on People's Experiences and Satisfaction in Taif City: A Cross-Sectional Study. *Land*, 13(9), 1529. <https://doi.org/10.3390/land13091529>
- Hannam, K., Sheller, M., and Urry, J. (2006). Mobilities, immobilities and moorings. *Mobilities* 1(1), 1-22. <https://doi.org/10.1080/17450100500489189>
- Jensen, O.B., Lassen, C., Kaufmann, V., Freudendal-Pedersen, M., & Gøtzsche Lange, I.S. (Eds.). (2020). *Handbook of Urban Mobilities* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351058759>
- Jensen, OB. (2009) Flows of meaning, cultures of movements – Urban mobility as meaningful everyday life prac-



- tice. *Mobilities* 4(1): 139–158.
- Kimura, N., Matsuyuki, M., Nakamura, F., Miura, S., & Ariyoshi, R. (2018). A study on the effects of public open spaces on area image perception and pedestrian walking behaviour in city centers – A case study of Minami Ikebukuro Park. *Journal of the City Planning Institute of Japan*, 53(3), 341–348. <https://doi.org/10.11361/journalcpj.53.341>
- Low, S. M. (2023). *Why public space matters*. Oxford University Press.
- Madanipour, A. (2019). Rethinking public space: between rhetoric and reality. *Urban Design International Journal*, 24, 38-46.
- Madden, K. (2021). *How to turn a place around: A Placemaking Handbook*. PPS.
- Mehta, V. (2022). *Public Space: notes on why it matters, what we should know, and how to realize its potential*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781003230502>
- Mehta, V. (2024). “15: Overview of public space: reflections on contemporary research”. In *Research Handbook on Urban Design*. Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/10.4337/9781800373471.00024>
- Mehta, V., & Palazzo, D. (Eds.). (2020). *Companion to Public Space*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351002189>
- Mitrašinović, M., & Mehta, V. (Eds.). (2021). *Public Space Reader*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781351202558>
- Quintão, R. T., Lisboa, S. M., De Freitas, G. M., & De Oliveira, L. G. F. (2019). Limits on the use of public space and Consumer tactics: A study on Urban cycling. *Latin American Business Review*, 20(3), 211–225. <https://doi.org/10.1080/10978526.2019.1639579>
- Ramos Vidal, I. y Domínguez de la Ossa, E. (2024). A systematic review to determine the role of public space and urban design on sense of community. *International Social Science Journal*, 74 (252), 633-655. <https://doi.org/10.1111/issj.12472>
- Rink, B. (2022). Public space on the move: Mediating mobility, stillness and encounter on a Cape Town bus. *Urban Studies*, 60(15), 3027-3044. <https://doi.org/10.1177/00420980221088123>
- Sheller, M. (2021). *Advanced introduction to mobilities*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Sheller, M. (2023). Public spaces of transport as mobile public spheres and atmospheric publics. *Urban Studies*, 60(15), 3158-3164. <https://doi.org/10.1177/00420980231191931>
- Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- Smith, S. (2014). Bodies in Movement in Public Space. *Wi: Journal of Mobile Media*, 8(1).
- Smith, S. (2015). Exploring the art of urban design as a sensorial experience. *Proceedings of the ICE - Urban Design and Planning*. 168.
- Smith, S. (2022). The movement of public space. In K. Franck & Q. Huang (Eds.), *Routledge Handbook of Urban Public Space: Use, Design and Management* (1st ed., pp. 301-314). Taylor & Francis. <https://doi.org/10.4324/9781351058759-31>
- Smith, S., & Steinø, N. (2018). The Appropriation of Public Space. In *Intervening Spaces: Respatialisation and the Body*, Nycole Prouse (ed.), 99–117. Brill Rodopi, Leiden.
- van Eck, E., & Schapendonk, J. (2024). Moving behind the scenes of public space: the differentiation of market traders' routinized mobilities. *Social & Cultural Geography*, 26(1), 79-99. <https://doi.org/10.1080/14649365.2024.2380284>
- Van Melik, R., & Spierings, B. (2020). Researching public space: From place-based to process-oriented investigations. In V. Mehta, & D. Palazzo (Eds.), *The Routledge companion to public space* (pp. 16–26). London: Routledge.
- Vroman, L., & Lagrange, T. (2017). Human movement in Public spaces: The use and development of motion-oriented design strategies. *The Design Journal*, 20(1), S3252–S3261. <https://doi.org/10.1080/14606925.2017.1352830>
- Weijss-Perrée, M.; Dane, G.; van den Berg, P (2020). Analyzing the Relationships between Citizens' Emotions and their Momentary Satisfaction in Urban Public Spaces. *Sustainability*, 12, 7921.
- Zhu, Y., Zhang, Y., & Biljecki, F. (2025). Understanding the user perspective on urban public spaces: A systematic review and opportunities for machine learning. *Cities*. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105535>