

A Qualitative Study of the Impact of Physical and Social Characteristics of Pedestrian Routes on Enhancing Social Participation through Fostering a Sense of Neighborhood Attachment (Case Study: Amir Kabir and Shariati Streets, Babol)

1. Mehri Gholampoor Shahaboddini[✉]: Department of Architecture, No.C., Islamic Azad University, Nour. Iran

2. Nima Norouzi^{✉*}: Department of Architecture, Jo.C., Islamic Azad University, Joybar, Iran.

3. Maryam Shabak[✉]: Department of Architecture, Sar.C., Islamic Azad University, Sari, Iran

4. Amir Ghahramanpouri[✉]: Department of Architecture, ShQ.C., Islamic Azad University, Shahr-e Qods, Iran

*Corresponding Author's Email Address: Norouzi.Nima@iau.ac.ir

How to Cite: Gholampoor Shahaboddini, M., Norouzi, N., Shabak, M., & Ghahramanpouri, A. (2026). A Qualitative Study of the Impact of Physical and Social Characteristics of Pedestrian Routes on Enhancing Social Participation through Fostering a Sense of Neighborhood Attachment (Case Study: Amir Kabir and Shariati Streets, Babol). *Manifestation of Art in Architecture and Urban Engineering*, 4(2), 1-23.

Abstract:

The present study aimed to qualitatively investigate the impact of the physical and social characteristics of pedestrian routes on enhancing social participation through fostering a sense of neighborhood attachment in Shariati and Amir Kabir Streets in Babol. This study employed a qualitative approach at the neighborhood–street scale. Data were collected through systematic field observation and semi-structured interviews. A 24-item observational checklist was developed to assess indicators related to pedestrian quality, safety, urban furniture, lighting, vegetation, spatial legibility, and opportunities for staying and social interaction. In addition, 12 semi-structured interviews were conducted with residents, shopkeepers, pedestrians, and daily users of the studied streets. The interview data were analyzed using thematic analysis based on the Braun and Clarke approach. The inferential findings indicated that Shariati Street, particularly in sections with active commercial functions, demonstrated higher levels of vitality, perceived safety, opportunities for staying, spatial legibility, and social interaction, thereby providing a stronger context for neighborhood attachment and social participation. In contrast, Amir Kabir Street, due to poor pavement quality, insufficient urban furniture, lack of staying spaces, inadequate lighting, and visual disorder, was mainly perceived as a transit route with limited capacity for social presence and citizen participation. Thematic analysis further revealed that perceived safety, collective presence, place memory, everyday interactions, and environmental service quality were among the most influential factors shaping place attachment and willingness to participate socially. Participants also emphasized the importance of basic environmental facilities such as benches, lighting, shade, safe accessibility, and diverse land uses in improving urban experience quality. The findings demonstrated that the physical and social quality of pedestrian routes plays a decisive role in fostering place attachment, social presence, and civic participation. Streets that provide opportunities for interaction, staying, safety, and positive spatial experiences beyond mere movement functions are more capable of strengthening social ties and neighborhood attachment. Therefore, human-centered urban design, improvement of pedestrian environments, and enhancement of environmental facilities can contribute significantly to increasing social participation and improving urban quality of life.

Keywords: Pedestrian Routes, Social Participation, Place Attachment, Urban Environmental Quality, Shariati Street, Amir Kabir Street, Babol

Received: 21 January 2026

Revised: 04 June 2026

Accepted: 11 June 2026

Published: 22 June 2026



Copyright: © 2026 by the authors. Published under the terms and conditions of Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) License.

مطالعه کیفی تأثیر ویژگی‌های کالبدی و اجتماعی مسیرهای پیاده بر افزایش مشارکت اجتماعی با ایجاد حس دل‌بستگی به محله (مطالعه موردی: خیابان‌های امیرکبیر و شریعتی بابل)

۱. مهری غلامپور شهاب‌الدینی^{ID}: گروه مهندسی معماری، واحد نور، دانشگاه آزاد اسلامی، نور، ایران

۲. نیما نوروزی^{ID}: گروه معماری، واحد جویبار، دانشگاه آزاد اسلامی، جویبار، ایران. (نویسنده مسئول)

۳. مریم شباک^{ID}: گروه معماری، واحد ساری، دانشگاه آزاد اسلامی، ساری، ایران

۴. امیر قهرمان‌پوری^{ID}: گروه معماری، واحد شهرقدس، دانشگاه آزاد اسلامی، شهر قدس، ایران

*پست الکترونیک نویسنده مسئول: Norouzi.Nima@iau.ac.ir

نحوه استناددهی: غلامپور شهاب‌الدینی، مهری، نوروزی، نیما، شباک، مریم، و قهرمان‌پوری، امیر. (۱۴۰۵). مطالعه کیفی تأثیر ویژگی‌های کالبدی و اجتماعی مسیرهای پیاده بر افزایش مشارکت اجتماعی با ایجاد حس دل‌بستگی به محله (مطالعه موردی: خیابان‌های امیرکبیر و شریعتی بابل). *تجلی هنر در معماری و شهرسازی*، ۴(۲)، ۲۳-۱.

چکیده

هدف این پژوهش، بررسی کیفی تأثیر ویژگی‌های کالبدی و اجتماعی مسیرهای پیاده بر افزایش مشارکت اجتماعی از طریق تقویت حس دل‌بستگی به محله در خیابان‌های شریعتی و امیرکبیر شهر بابل بود. پژوهش حاضر با رویکرد کیفی و در مقیاس محله‌ای-خیابانی انجام شد. داده‌ها از طریق مشاهده میدانی نظام‌مند و مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته گردآوری شدند. برای مشاهده محیطی، چک‌لیستی شامل ۲۴ شاخص مرتبط با کیفیت پیاده‌راه، امنیت، مبلمان شهری، روشنایی، پوشش گیاهی، خوانایی فضایی و امکانات مکث طراحی و در دو خیابان مورد مطالعه اجرا شد. همچنین، ۱۲ مصاحبه نیمه‌ساختاریافته با ساکنان، کسبه، رهگذران و کاربران روزمره خیابان‌ها انجام گرفت. داده‌های حاصل از مصاحبه‌ها با استفاده از روش تحلیل مضمون براساس رویکرد براون و کلارک تحلیل شدند. یافته‌های استنباطی نشان داد که خیابان شریعتی، به‌ویژه در محدوده‌های دارای فعالیت تجاری فعال، کیفیت بالاتری از نظر سرزندگی، امنیت ادراک‌شده، امکان مکث، خوانایی فضایی و تعاملات اجتماعی داشت و توانسته بود بستر مناسبی برای شکل‌گیری دل‌بستگی به مکان و مشارکت اجتماعی فراهم کند. در مقابل، خیابان امیرکبیر به دلیل ضعف در کفسازی، کمبود مبلمان شهری، نبود فضاهای مکث، روشنایی ناکافی و آشفتگی بصری، بیشتر به‌عنوان مسیری عبوری تجربه می‌شد و ظرفیت کمتری برای حضور اجتماعی و مشارکت شهروندان داشت. تحلیل مضمون مصاحبه‌ها نیز نشان داد که احساس امنیت، تجربه حضور جمعی، خاطره‌مندی مکان، تعاملات روزمره و کیفیت خدمات محیطی از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر دل‌بستگی به محیط و تمایل به مشارکت اجتماعی هستند. همچنین، کاربران بر نقش امکانات پایه نظیر نیمکت، روشنایی، سایه، دسترسی ایمن و تنوع کاربری‌ها در ارتقای کیفیت تجربه شهری تأکید داشتند. نتایج پژوهش نشان داد که کیفیت کالبدی و اجتماعی مسیرهای پیاده نقشی تعیین‌کننده در شکل‌گیری حس تعلق، حضورپذیری و مشارکت اجتماعی شهروندان دارد. خیابان‌هایی که علاوه بر عملکرد حرکتی، امکان تعامل، مکث، امنیت و تجربه مثبت فضایی را فراهم می‌کنند، ظرفیت بیشتری برای تقویت پیوندهای اجتماعی و دل‌بستگی محله‌ای دارند. بنابراین، توجه به طراحی انسان‌محور، بهبود کیفیت پیاده‌راه‌ها و ارتقای امکانات محیطی می‌تواند به افزایش مشارکت اجتماعی و ارتقای کیفیت زندگی شهری منجر شود.

کلیدواژه‌ها: مسیرهای پیاده، مشارکت اجتماعی، دل‌بستگی به مکان، کیفیت محیط شهری، خیابان شریعتی، خیابان امیرکبیر، بابل

تاریخ دریافت: ۱ بهمن ۱۴۰۴

تاریخ بازنگری: ۱۴ خرداد ۱۴۰۵

تاریخ پذیرش: ۲۱ خرداد ۱۴۰۵

تاریخ انتشار: ۱ تیر ۱۴۰۵



مقدمه

در دهه‌های اخیر، خیابان از یک عنصر صرفاً عملکردی برای جابه‌جایی وسایل نقلیه، به یکی از مهم‌ترین عرصه‌های تجربه زیسته شهری، تعاملات اجتماعی و شکل‌گیری هویت مکانی تبدیل شده است. رویکردهای جدید در برنامه‌ریزی شهری و طراحی محیطی، خیابان را نه فقط به‌عنوان یک مسیر عبوری، بلکه به‌عنوان «فضای اجتماعی روزمره» در نظر می‌گیرند که می‌تواند زمینه‌ساز حضور، تعامل، گفت‌وگو، مشارکت اجتماعی و تقویت پیوند شهروندان با محیط زندگی باشد (1). کیفیت تجربه انسان از خیابان، تنها وابسته به عملکرد حمل‌ونقلی آن نیست؛ بلکه عوامل کالبدی، ادراکی، اجتماعی و زیباشناختی در کنار یکدیگر بر چگونگی ادراک و استفاده شهروندان از فضا اثر می‌گذارند. به همین دلیل، مفهوم کیفیت محیط پیاده در دهه‌های اخیر به یکی از موضوعات کلیدی در مطالعات طراحی شهری، روان‌شناسی محیطی و توسعه پایدار شهری تبدیل شده است (2).

در بسیاری از شهرهای معاصر، گسترش خودرومحوری و اولویت یافتن جریان سواره، سبب کاهش کیفیت فضاهای عمومی و تضعیف تعاملات اجتماعی در محیط‌های شهری شده است. خیابان‌هایی که پیش‌تر محل حضور و تعامل شهروندان بودند، به تدریج به مسیرهایی صرفاً عملکردی برای عبور تبدیل شده‌اند و این مسئله پیامدهایی همچون کاهش سرزندگی شهری، ضعف روابط اجتماعی و کاهش حس تعلق به محیط را به همراه داشته است (3). در واکنش به این روند، رویکردهای نوین برنامه‌ریزی شهری بر بازآفرینی فضاهای پیاده‌محور، افزایش کیفیت محیط خیابان و ارتقای قابلیت حضور انسان در محیط شهری تأکید دارند. مطالعات متعددی نشان داده‌اند که خیابان‌های پیاده‌محور و فضاهای عمومی باکیفیت، می‌توانند فرصت بیشتری برای تعاملات روزمره، شکل‌گیری سرمایه اجتماعی و مشارکت شهروندان فراهم کنند (4).

کیفیت محیط پیاده، مفهومی چندبعدی است که ابعاد کالبدی، عملکردی، اجتماعی و ادراکی را به‌طور هم‌زمان در بر می‌گیرد. عواملی همچون کیفیت کفسازی، عرض مناسب پیاده‌رو، وجود سایه و پوشش گیاهی، نورپردازی، خوانایی فضایی، امنیت، مبلمان شهری، تنوع فعالیت‌ها و حضور مستمر کاربران، از مهم‌ترین شاخص‌های اثرگذار بر کیفیت تجربه عابران پیاده محسوب می‌شوند (5). در این میان، ادراک شهروندان از محیط، نقش تعیین‌کننده‌ای در نحوه استفاده آنان از فضا دارد. حتی در شرایطی که کیفیت کالبدی محیط مطلوب باشد، در صورت نبود احساس امنیت، آرامش یا تعلق، احتمال حضور داوطلبانه و تعامل اجتماعی در فضا کاهش می‌یابد. از این رو، بسیاری از پژوهشگران معتقدند که کیفیت واقعی خیابان نه فقط در عناصر فیزیکی، بلکه در تجربه انسانی و ادراک کاربران از فضا معنا پیدا می‌کند (6).

پیاده‌روی به‌عنوان یکی از ساده‌ترین و در دسترس‌ترین اشکال حضور در فضای شهری، ارتباط مستقیمی با کیفیت محیط دارد. مطالعات نشان داده‌اند که شهروندان در فضاهایی تمایل بیشتری به پیاده‌روی دارند که از نظر ادراکی ایمن، جذاب، خوانا و اجتماعی باشند. وجود عناصر دعوت‌کننده مانند کاربری‌های فعال، فضای سبز، نور مناسب و امکان مکث، می‌تواند کیفیت تجربه پیاده را افزایش داده و میزان حضور مردم در فضا را تقویت کند (7). در مقابل، فضاهای فاقد کیفیت محیطی، با کفسازی نامناسب، نور ناکافی، نبود امکانات نشستن یا احساس ناامنی، معمولاً با کاهش حضور اجتماعی و تضعیف تعاملات روزمره مواجه می‌شوند. از این منظر، خیابان نه فقط بستری برای حرکت، بلکه فضایی برای تجربه اجتماعی و شکل‌گیری روابط انسانی است (8).

یکی از مفاهیم مهم مرتبط با کیفیت فضاهای عمومی، «مشارکت اجتماعی» است. مشارکت اجتماعی به میزان حضور، تعامل و درگیری فعال شهروندان در حیات اجتماعی و فضایی شهر اشاره دارد. فضاهای عمومی با کیفیت می‌توانند زمینه‌ساز تعاملات غیررسمی، شکل‌گیری شبکه‌های اجتماعی محلی و تقویت سرمایه اجتماعی شوند (2). در واقع، بسیاری از ارتباطات روزمره شهری در فضاهایی شکل می‌گیرند که افراد بتوانند در آنها مکث کنند، مشاهده کنند، گفت‌وگو داشته باشند و احساس امنیت و راحتی کنند. بنابراین، کیفیت محیط پیاده و نحوه طراحی خیابان‌ها می‌تواند به‌طور مستقیم بر میزان مشارکت اجتماعی و حضورپذیری فضا اثرگذار باشد (9).

در کنار مشارکت اجتماعی، مفهوم «دلبستگی به مکان» نیز در سال‌های اخیر جایگاه ویژه‌ای در مطالعات شهری و محیطی پیدا کرده است. دلبستگی به مکان به پیوند عاطفی و شناختی میان فرد و محیط اشاره دارد؛ پیوندی که در نتیجه تجربه مداوم حضور، خاطره‌سازی، تعامل اجتماعی و احساس تعلق به فضا شکل می‌گیرد (10). هنگامی که شهروندان محیطی را بخشی از تجربه زیسته و هویت فردی یا جمعی خود بدانند، احتمال مشارکت، مراقبت و حضور فعال آنان در آن فضا افزایش می‌یابد. این مسئله نشان می‌دهد که کیفیت محیط شهری می‌تواند از طریق تقویت حس تعلق و وابستگی مکانی، بر روابط اجتماعی و مشارکت شهروندان نیز اثرگذار باشد (11).

پژوهش‌های مختلف نشان داده‌اند که ویژگی‌های کالبدی محیط شهری نقش مهمی در شکل‌گیری دلبستگی به مکان دارند. وجود فضاهای قابل تشخیص، خاطره‌ساز، دارای هویت بصری و امکان تعامل اجتماعی، می‌تواند حس تعلق افراد به محیط را تقویت کند (12). همچنین، حضور فعالیت‌های متنوع شهری و امکان استفاده روزمره از فضا، سبب می‌شود شهروندان رابطه عمیق‌تری با محیط برقرار کنند و خیابان را نه فقط به‌عنوان مسیر عبور، بلکه به‌عنوان بخشی از زندگی اجتماعی خود تجربه نمایند (11). در مقابل، فضاهای بی‌هویت، فرسوده یا فاقد سرزندگی، معمولاً نمی‌توانند چنین پیوندی را میان انسان و محیط ایجاد کنند.

در ادبیات معاصر طراحی شهری، بر اهمیت «خیابان اجتماعی» تأکید فراوانی شده است. خیابان اجتماعی فضایی است که علاوه بر عملکرد حرکتی، امکان تجربه انسانی، تعامل اجتماعی، حضور داوطلبانه و شکل‌گیری حیات جمعی را فراهم می‌کند (1). چنین خیابان‌هایی معمولاً دارای ویژگی‌هایی نظیر پیاده‌پذیری بالا، مقیاس انسانی، تنوع کاربری، کیفیت بصری و قابلیت مکث هستند. مطالعات انجام‌شده در شهرهای مختلف نشان داده‌اند که ارتقای کیفیت خیابان‌های پیاده می‌تواند نقش مهمی در افزایش رضایت شهروندان، ارتقای کیفیت زندگی شهری و تقویت تعاملات اجتماعی داشته باشد (5). در این میان، طراحی محیطی زمانی موفق تلقی می‌شود که بتواند میان ابعاد عملکردی، زیبایی‌شناختی و اجتماعی فضا تعادل برقرار کند.

در ایران نیز توجه به کیفیت فضاهای عمومی و پیاده‌راه‌ها در سال‌های اخیر افزایش یافته است. پژوهش‌های داخلی نشان داده‌اند که خیابان‌های پیاده‌محور و فضاهای شهری انسان‌محور می‌توانند نقش مهمی در ارتقای حیات اجتماعی و بازآفرینی شهری ایفا کنند (3). همچنین مطالعات انجام‌شده درباره خیابان‌های شهری ایران، بر اهمیت امنیت، سرزندگی، کیفیت محیطی و تنوع فعالیت‌ها در شکل‌گیری تجربه مثبت شهروندان تأکید کرده‌اند (9). با این حال، هنوز در بسیاری از شهرهای ایران، خیابان‌ها عمدتاً بر مبنای نیازهای حرکتی خودرو طراحی می‌شوند و کیفیت حضور عابر پیاده در آنها کمتر مورد توجه قرار گرفته است.

شهر بابل نیز همانند بسیاری از شهرهای میانی ایران، در دهه‌های اخیر دستخوش تغییرات فضایی، کالبدی و عملکردی قابل توجهی شده است. افزایش ترافیک، گسترش فعالیت‌های تجاری، تغییر الگوهای استفاده از فضاهای عمومی و رشد ساخت‌وسازهای شهری، کیفیت تجربه پیاده و روابط اجتماعی در برخی خیابان‌های شهر را تحت تأثیر قرار داده است. در این میان، خیابان‌های شریعتی و امیرکبیر به دلیل نقش ارتباطی، حضور فعالیت‌های روزمره و تفاوت‌های کالبدی و اجتماعی،

بستر مناسبی برای مطالعه رابطه میان کیفیت محیط پیاپی، مشارکت اجتماعی و دلبستگی به محیط فراهم می‌کنند. خیابان شریعتی با فعالیت‌های متنوع، حضور مستمر مردم و کیفیت فضایی بالاتر، نسبت به خیابان امیرکبیر تجربه متفاوتی از حضور اجتماعی ایجاد می‌کند؛ در حالی که برخی بخش‌های خیابان امیرکبیر با مشکلاتی نظیر ضعف مبلمان شهری، کیفیت پایین کفسازی و کاهش سرزندگی فضایی مواجه هستند (13).

از سوی دیگر، مطالعات مرتبط با فضاهای عمومی دموکراتیک نشان داده‌اند که کیفیت محیط شهری می‌تواند بر میزان دسترسی عادلانه شهروندان به فرصت‌های اجتماعی و کیفیت تجربه حضور آنان در فضا اثرگذار باشد (14). در چنین شرایطی، بررسی نحوه ادراک شهروندان از خیابان و تجربه آنان از حضور در محیط شهری، می‌تواند درک دقیق‌تری از رابطه میان کیفیت کالبدی، تعامل اجتماعی و حس تعلق به مکان فراهم سازد. رویکردهای کیفی در این زمینه اهمیت ویژه‌ای دارند؛ زیرا امکان مطالعه تجربه زیسته کاربران و تحلیل ابعاد پنهان‌تر ادراک محیطی را فراهم می‌کنند (6).

بر این اساس، پژوهش حاضر با تمرکز بر خیابان‌های شریعتی و امیرکبیر شهر بابل، در پی آن است که تأثیر ویژگی‌های کالبدی و اجتماعی مسیرهای پیاده را بر افزایش مشارکت اجتماعی از طریق ایجاد حس دلبستگی به محله بررسی کند.

روش‌شناسی

از نظر رویکرد تحلیلی، این پژوهش از روش کیفی بهره می‌گیرد. از منظر سطح تحلیل، این پژوهش در مقیاس «محله‌ای-خیابانی» انجام شده است؛ یعنی سطح بررسی نه کل شهر، بلکه خیابان‌هایی است که به عنوان فضاهای عمومی مؤثر در ارتقاء کیفیت زندگی روزمره و مشارکت اجتماعی ایفای نقش می‌کنند. در راستای غنی‌سازی داده‌ها در این پژوهش از ابزار مشاهده میدانی نظام‌مند بهره گرفته شد. در این مطالعه چک‌لیست مشاهده شامل ۲۴ شاخص کدگذاری شده (E۲۴ تا E۱) در محورهای مانند کیفیت پیاده‌رو، مبلمان شهری، روشنایی، امنیت، فضای مکث، پوشش گیاهی، نظافت، خوانایی فضایی و کیفیت تجهیزات شهری بود. این شاخص‌ها بر اساس مؤلفه‌های استخراج‌شده از ادبیات نظری و شاخص‌های کیفیت محیط پیاده طراحی و بومی‌سازی شدند تا امکان ارزیابی میدانی فضا متناسب با شرایط کالبدی و اجتماعی خیابان‌های مورد مطالعه فراهم شود. نمره‌گذاری شاخص‌ها بر اساس طیف لیکرت پنج‌درجه‌ای (از ۱ = بسیار ضعیف تا ۵ = بسیار خوب) انجام شد. علاوه بر ثبت کمی شاخص‌ها، برای هر محدوده مشاهده‌شده، یادداشت‌های میدانی توصیفی نیز ثبت گردید تا تحلیل‌های نهایی از لایه تفسیری و کیفی عمیق‌تری برخوردار شوند. مشاهده‌ها در دو خیابان منتخب شهر بابل، یعنی شریعتی و امیرکبیر، انجام شد. با توجه به تفاوت‌های کالبدی و عملکردی در طول مسیرها، هر خیابان به چند محدوده اصلی تقسیم شد و در بازه‌های زمانی مختلف مورد ارزیابی قرار گرفت. در خیابان شریعتی سه محدوده اصلی و در خیابان امیرکبیر دو محدوده اصلی مورد مشاهده و ثبت قرار گرفتند. مشاهده‌ها در نوبت‌های زمانی مختلف روز انجام شد تا تغییرات کیفیت حضور، روشنایی، فعالیت‌پذیری و الگوهای استفاده از فضا در ساعات متفاوت ثبت گردد. به منظور درک عمیق‌تر نگرش‌ها، تجربه‌های زیسته و انگیزه‌های شهروندان درباره کیفیت محیط خیابان و مشارکت اجتماعی، از مصاحبه‌های نیمه‌ساختاریافته استفاده شد. این روش امکان می‌دهد تا مشارکت‌کنندگان، تجربه‌ها و ادراکات خود را فراتر از چارچوب بسته پرسش‌نامه بیان کنند و ابعاد پنهان‌تر رابطه میان کیفیت محیط، دلبستگی به مکان و مشارکت اجتماعی آشکار شود. در این پژوهش، ۱۲ مصاحبه نیمه‌ساختاریافته با کاربران خیابان‌های شریعتی و امیرکبیر انجام شد. مشارکت‌کنندگان شامل گروه‌های مختلف کاربران فضا از جمله ساکنان، کسبه، رهگذران و استفاده‌کنندگان روزمره خیابان بودند تا تنوع تجربه‌ها و دیدگاه‌ها در تحلیل نهایی لحاظ شود. انتخاب مصاحبه‌شوندگان به صورت هدفمند و با توجه

به میزان حضور، تجربه استفاده از فضا و تنوع اجتماعی انجام گرفت. محورهای اصلی مصاحبه شامل ادراک امنیت، دل‌بستگی به مکان، تجربه حضور در خیابان، کیفیت محیط پیاده، تعاملات اجتماعی، انگیزه‌ها و موانع مشارکت، و پیشنهادهای شهروندان برای بهبود فضا بود. ساختار نیمه‌باز مصاحبه‌ها این امکان را فراهم کرد که علاوه بر پرسش‌های اصلی، تجربه‌های شخصی و موضوعات پدیدارشنونده نیز در فرآیند گفتگو ثبت شوند. برای تحلیل داده‌های حاصل از مصاحبه‌ها، از روش تحلیل مضمون بر اساس رویکرد براون و کلارک استفاده شد. فرآیند تحلیل شامل مراحل آشنایی با داده‌ها، کدگذاری اولیه، استخراج مضامین فرعی و اصلی، بازبینی و نام‌گذاری مضامین و در نهایت تفسیر و نگارش یافته‌ها بود. در این تحلیل، مفاهیمی مانند ادراک کیفیت محیط، تجربه حضور در خیابان، تعاملات اجتماعی، احساس امنیت، دل‌بستگی به مکان و انگیزه‌ها و موانع مشارکت اجتماعی به عنوان محورهای اصلی تحلیل مورد توجه قرار گرفتند.

یافته‌ها

• تحلیل مشاهده و مقایسه کلی محدوده انتخابی خیابان شریعتی

داده‌های مشاهده‌ای در خصوص محیط خیابان (محدوده خیابان معلم ۹ تا میدان حمزه کلا) در جدول شماره ۱ نشان می‌دهد که خیابان از نظر زیبایی جداره‌ها و نمای خیابان، تنوع رنگ‌ها و مصالح نما، انسجام و یکپارچگی جداره‌ها و همچنین کیفیت کف‌سازی پیاده‌رو (همواری و بی‌مانع بودن) در سطح بالا قرار دارد. یادداشت‌های میدانی حضور فروشگاه‌های پرتردد و ویتترین‌های بزرگ و نقش کاربری‌های فعال (مانند شیرینی‌سرای بابل) را به عنوان عوامل افزایش پویایی مسیر تأیید می‌کند. در بخش پیاده‌رو، عرض مناسب برای حرکت همزمان دو نفر و جداسازی فیزیکی مطلوب مسیر پیاده از سواره وضعیت مناسبی دارد و با نمرات ثبت‌شده همخوان است. تنها ضعف مهم در این محدوده وجود شیب زیاد رمپ‌ها است که با داده شاخص «وجود رمپ‌ها و طراحی مناسب برای سالمندان و کم‌توانان» مطابقت دارد و نمره پایین‌تر آن را توضیح می‌دهد. در بخش ایمنی، امنیت و قابلیت عبور در شب نسبت به سایر شاخص‌ها نمره پایین‌تری گرفته و یادداشت میدانی نیز تاریک‌تر بودن بخش‌هایی با کاربری اداری را تأیید می‌کند. از نظر خوانایی تابلوها و نشانه‌های مسیر، پوشش گیاهی خطی و درختان نارنج و وجود سایه در طول مسیر این محدوده سطح متوسط به بالا دارد؛ هرچند سایه اندک درختان نارنج در یادداشت‌ها به عنوان یک نقطه ضعف ثبت شده است. از نظر اجتماعی، شاخص‌های «امکان مکث ایمن برای عابر»، «فضاهای کوچک مکث»، «وضوح مسیر حرکت»، «دید به داخل مغازه‌ها»، «وجود تابلوها و راهنمای مسیر» و «نظافت پیاده‌روها» همگی نمرات بالا دارند و نشان‌دهنده فضایی پویا، قابل‌پیش‌بینی، امن و اجتماعی هستند. سلامت کلی مبلمان شهری نیز در این بخش مناسب گزارش شده است. در نتیجه، این محدوده در اغلب شاخص‌ها سطح بسیار مطلوب و یکنواخت دارد و تنها ضعف واقعی آن «کمبود سایه» و «کیفیت متوسط رمپ‌ها» است.

جدول ۱- چک‌لیست مشاهده محیط خیابان (محدوده خیابان معلم ۹ تا میدان حمزه کلا)

کد	شاخص مشاهده‌شونده	نمره (۵-۱)	یادداشت میدانی
E۱	زیبایی جداره‌ها و نمای خیابان	۴	بخش زیادی از این قسمت خیابان را فروشگاه‌هایی پرتردد، با
E۲	تنوع رنگ‌ها و مصالح در نما	۴	ویتترین‌های بزرگ تشکیل می‌دهند. شیرینی‌سرای بابل که یکی از
E۳	انسجام و یکپارچگی جداره‌ها	۴	بزرگترین و معروفترین شیرینی‌فروشی‌های شمال کشور است، و
E۴	کیفیت کف‌سازی پیاده‌رو (همواری، بی‌مانع)	۴	به عنوان یکی از جاذبه‌های گردشگری بابل محسوب می‌شود، در
E۵	عرض پیاده‌رو برای حرکت دو نفر همزمان	۵	این قسمت خیابان واقع شده و در این بخش از خیابان چند ده متر

E۶	جداسازی فیزیکی مسیر پیاده از خودرو	۵	به کاربری ادارات دولتی اختصاص دارد که جداره آن با بخش‌های تجاری تفاوت آشکاری دارد، البته بخشی از جداره نرده‌ای است و به داخل محوطه اداری دید دارد. همچنین مرکز نگهداری معلولین نوشیروانی و ساختمان آموزشی مربوط به این مرکز نیز با جداره‌های شفاف آجر و نرده فلزی با بیرون ارتباط بصری دارند. در انتها الیه این خیابان و نزدیک ایستگاه تاکسی میدان حمزه کلا چند فروشگاه جدید احداث شده است.
E۷	تعداد و کیفیت سطل‌های زباله	۵	
E۸	نیمکت‌ها: تعداد، دسترسی، سایه	۵	
E۹	امکان نشستن بدون خرید اجباری	۵	
E۱۰	وجود رمپ‌ها و طراحی مناسب برای سالمندان و کم‌توانان	۳	رمپ‌های پیاده رو خوب است ولی رمپ‌های اتصال پیاده به سواره به دلیل اختلاف سطح زیاد شیب زیادی دارند
E۱۱	امنیت و قابلیت عبور در شب (نورپردازی، باز بودن دید)	۴	
E۱۲	خوانایی تابلوها و نشانه‌های مسیر	۵	
E۱۳	پوشش گیاهی خطی و درختان اطراف پیاده‌رو	۴	درختان کنار پیاده رو عمدتاً درخت نارنج هستند که ارتفاع متوسطی دارند و سایه زیادی ایجاد نمی‌کنند
E۱۴	وجود سایه (طبیعی یا مصنوعی) در طول مسیر	۴	
E۱۵	تهویه مناسب، دمای معتدل، نویز کم	۴	
E۱۶	روشنایی فضا در غروب و شب	۴	بخش‌های اداری خیابان در غروب و شب تاریک‌ترند
E۱۷	امکان مکث ایمن برای عابر (جلو مغازه، نیمکت،...)	۵	
E۱۸	فضاهای کوچک مناسب مکث (طاق‌نما، گشودگی، نیمکت)	۴	
E۱۹	وضوح مسیر حرکت و عبور در پیاده‌رو	۵	
E۲۰	دید به داخل مغازه‌ها و فضاهای عمومی اطراف	۵	
E۲۱	وجود تابلوها و راهنماهای مسیر (مکان‌یابی)	۵	
E۲۲	میزان نظافت پیاده‌روها (زباله، برگ، آب‌گرفتگی)	۵	
E۲۳	کیفیت فیزیکی سطل‌های زباله	۵	
E۲۴	سلامت کلی مبلمان، تابلوها، کف‌سازی و اجزای محیطی	۴	

یادداشت‌های میدانی در جدول شماره ۲ در خصوص مشاهده محیط خیابان (خیابان شهید تاجداران تا خیابان معلم ۹) نشان می‌دهد که این قسمت از خیابان شریعتی دارای کمترین کیفیت بصری و یکپارچگی جداره‌ای در میان سه محدوده است؛ و داده‌های دقیق شاخص‌ها نیز همین موضوع را تأیید می‌کند. شاخص‌های «زیبایی جداره‌ها»، «تنوع رنگ و مصالح» و «انسجام و یکپارچگی جداره‌ها» پایین‌ترین نمرات را در کل خیابان دارند که عمدتاً ناشی از وجود زمین‌های رها شده، نماهای نیمه‌کاره، و ساخت‌وسازهای جدید است. در کف‌سازی، شاخص «کیفیت کف‌سازی پیاده‌رو» نمره خوبی دارد اما وجود تخریب‌های ناشی از بنای در حال ساخت که در یادداشت‌ها ثبت شده، باعث شکاف کیفیتی در نقاط خاص شده است. با این حال، «عرض پیاده‌رو» و «جداسازی مسیر پیاده از خودرو» همچنان نمرات مطلوب دارند. در شاخص‌های مبلمان شهری، «تعداد و کیفیت سطل‌های زباله» و «نیمکت‌ها: تعداد، دسترسی و سایه» نمرات متوسط رو به پایین گرفته‌اند و این با گزارش میدانی (بافت کمتر فعال و نبود فضاهای مکث جذاب) هماهنگ است. شاخص «امکان نشستن بدون خرید اجباری» نیز در این محدوده چندان

تقویت نشده است. از نظر اجتماعی و ادراکی، شاخص‌های «امنیت و قابلیت عبور در شب»، «امکان مکث ایمن»، «وضوح مسیر حرکت»، «دید به داخل مغازه‌ها» و «نظافت پیاده‌روها» همگی در حد متوسط‌اند و هیچ‌کدام به محدوده بسیار خوب نمی‌رسند. این امر باعث می‌شود این بخش ضعیف‌ترین حلقه در تجربه پیاده‌روی در کل خیابان باشد. با این حال، برخی شاخص‌ها مانند «وجود تابلوها و راهنمای مسیر» و «سلامت کلی مبلمان و تابلوها» نمرات قابل قبول دارند و نشان می‌دهند که این محدوده کاملاً ناکارآمد نیست بلکه تا حدی نیازمند بهبود در کیفیت بصری و تعامل اجتماعی است.

جدول ۲- چک‌لیست مشاهده محیط خیابان (خیابان شهید تاجداران تا خیابان معلم ۹)

کد	شاخص مشاهده‌شونده	نمره (۵-۱)	یادداشت میدانی
E1	زیبایی جداره‌ها و نمای خیابان	۳	ابتدای این خیابان از سمت جنوب که در تقاطع خیابان شهید
E2	تنوع رنگ‌ها و مصالح در نما	۳	تاجداران و دانشگاه نوشیروانی واقع شده به لحاظ وجود کاربریهای
E3	انسجام و یکپارچگی جداره‌ها	۲	تجاری و هنوز با بخشهای شمالی خیابان هماهنگ نشده است لذه
E4	کیفیت کف‌سازی پیاده‌رو (همواری، بی‌مانع)	۴	کیفیت فضایی به نسبت بخش شمالی خیابان پایین تر است. اگرچه
E5	عرض پیاده‌رو برای حرکت دو نفر همزمان	۵	کف‌سازی پیاده رو این قسمت هم مانند سایر قسمتها به روز رسانی
E6	جداسازی فیزیکی مسیر پیاده از خودرو	۵	شده است، ولی احداث یک بنای جدید قسمتی از کف پیاده رو را
E7	تعداد و کیفیت سطوح های زباله	۵	تخریب کرده است. در میانه این بخش چند فروشگاه لوازم خانه،
E8	نیمکت‌ها: تعداد، دسترسی، سایه	۴	پوشاک، آبمیوه فروشی و ... قرار دارد که نمای خوبی به خیابان
E9	امکان نشستن بدون خرید اجباری	۵	داده اند. یک قطعه بزرگ زمین در بر خیابان تقریباً رها شده است
E10	وجود رمپ‌ها و طراحی مناسب برای سالمندان و کم‌توانان	۴	که اخیراً توسط مالک یا شهرداری برای حل معضلات محیطی
E11	امنیت و قابلیت عبور در شب (نورپردازی، باز بودن دید)	۴	دیواری احداث شده است.
E12	خوانایی تابلوها و نشانه‌های مسیر	۴	
E13	پوشش گیاهی خطی و درختان اطراف پیاده‌رو	۴	
E14	وجود سایه (طبیعی یا مصنوعی) در طول مسیر	۳	
E15	تهویه مناسب، دمای معتدل، نویز کم	۳	
E16	روشنایی فضا در غروب و شب	۳	
E17	امکان مکث ایمن برای عابر (جلو مغازه، نیمکت،...)	۴	
E18	فضاهای کوچک مناسب مکث (طاق‌نما، گشودگی، نیمکت)	۴	
E19	وضوح مسیر حرکت و عبور در پیاده‌رو	۴	
E20	دید به داخل مغازه‌ها و فضاهای عمومی اطراف	۴	
E21	وجود تابلوها و راهنماهای مسیر (مکان‌یابی)	۴	
E22	میزان نظافت پیاده‌روها (زباله، برگ، آب‌گرفتگی)	۴	
E23	کیفیت فیزیکی سطوح های زباله	۳	
E24	سلامت کلی مبلمان، تابلوها، کف‌سازی و اجزای محیطی	۳	

چک‌لیست مشاهده محیط خیابان (میدان حمزه کلا تا پارک شادی) در جدول شماره ۳ نشان می‌دهد که از نظر بصری، این محدوده در شاخص‌های «زیبایی جداره‌ها»، «تنوع رنگ‌ها و مصالح»، و «انسجام جداره‌ها» برخی از بالاترین نمرات کل مسیر را به خود اختصاص داده است. این امر با یادداشت‌ها مبنی بر حضور کاربری‌های فعال، فروشگاه‌های متنوع، کافه‌ها و فست‌فودها با نمای مناسب کاملاً مطابقت دارد. در بخش پیاده‌رو، شاخص‌های «کیفیت کف‌سازی»، «عرض

پیاده‌رو» و «جداسازی مسیر پیاده از خودرو» نمرات بالا دارند. اما وجود جوی آب عمیق و استاندارد نبودن رمپ‌ها نشان می‌دهد که شاخص «وجود رمپ‌ها و طراحی مناسب برای سالمندان و کم‌توانان» عملکرد ضعیف‌تری دارد؛ هرچند سایر شاخص‌های محیطی این ضعف را تا حدی جبران کرده‌اند. در شاخص‌های محیطی و حسی، «روشنایی در غروب و شب»، «تهویه مناسب»، و «ایمنی شبانه» نمرات خوب و بسیار خوب دارند. یکی از نقاط قوت اصلی این محدوده کیفیت بالای فضاهای مکث، دید به داخل مغازه‌ها و سرزندگی کلی محیط است؛ که داده‌های شاخص‌های «امکان مکث ایمن»، «فضاهای کوچک مکث» و «فعالیت‌پذیری مسیر» کاملاً آن را تأیید می‌کنند. در زمینه اجتماعی، این محدوده از نظر «وضوح مسیر حرکت»، «نظافت پیاده‌روها»، «سلامت کلی مبلمان» و «امکان توقف و تعامل اجتماعی» عملکرد بسیار مطلوبی دارد. این بخش، همراه با محدوده اول، خوش‌کیفیت‌ترین نواحی خیابان شریعتی محسوب می‌شود.

جدول ۳- چک‌لیست مشاهده محیط خیابان (میدان حمزه کلا تا پارک شادی)

کد	شاخص مشاهده‌شونده	نمره (۵-۱)	یادداشت میدانی
E1	زیبایی جداره‌ها و نمای خیابان	۵	کلیت این قسمت خیابان بسیار خوب است. کفسازی پیاده رو فقط
E2	تنوع رنگ‌ها و مصالح در نما	۴	در یکی دو قسمت از هم‌سطحی در میاید که با رمپ مناسب حل
E3	انسجام و یکپارچگی جداره‌ها	۵	شده. اما تردد پیاده به خصوص کودکان و افراد ناتوان از عرض
E4	کیفیت کف‌سازی پیاده‌رو (همواری، بی‌مانع)	۴	خیابان به دلیل حجم ترافیک بالا مشکل است. جوی آب عمیق
E5	عرض پیاده‌رو برای حرکت دو نفر همزمان	۵	جدا کننده پیاده‌رو از لاین کندرو خیابان، اختلاف سطح پیاده رو و
E6	جداسازی فیزیکی مسیر پیاده از خودرو	۵	خیابان و وجود رمپ‌ها و پل‌های غیراستاندارد و ناکافی تردد از
E7	تعداد و کیفیت سطوح زباله	۴	عرض خیابان را با مشکل مواجه می‌کند. وجود فروشگاه‌های متنوع
E8	نیمکت‌ها: تعداد، دسترسی، سایه	۴	لباس و اکسسوری، ویتترین‌های جذاب، کافه نان، فست فود و
E9	امکان نشستن بدون خرید اجباری	۵	بستنی فروشی‌های مدرن موجب جذب طیف وسیعی از
E10	وجود رمپ‌ها و طراحی مناسب برای سالمندان و کم‌توانان	۴	بازدیدکنندگان شده است.
E11	امنیت و قابلیت عبور در شب (نورپردازی، باز بودن دید)	۵	
E12	خوانایی تابلوها و نشانه‌های مسیر	۴	
E13	پوشش گیاهی خطی و درختان اطراف پیاده‌رو	۳	
E14	وجود سایه (طبیعی یا مصنوعی) در طول مسیر	۴	
E15	تهویه مناسب، دمای معتدل، نویز کم	۴	
E16	روشنایی فضا در غروب و شب	۴	
E17	امکان مکث ایمن برای عابر (جلو مغازه، نیمکت،...)	۵	
E18	فضاهای کوچک مناسب مکث (طاق‌نما، گشودگی، نیمکت)	۴	
E19	وضوح مسیر حرکت و عبور در پیاده‌رو	۵	
E20	دید به داخل مغازه‌ها و فضاهای عمومی اطراف	۵	
E21	وجود تابلوها و راهنماهای مسیر (مکان‌یابی)	۴	
E22	میزان نظافت پیاده‌روها (زباله، برگ، آب‌گرفتگی)	۵	
E23	کیفیت فیزیکی سطوح زباله	۴	
E24	سلامت کلی مبلمان، تابلوها، کف‌سازی و اجزای محیطی	۵	

• تحلیل مشاهده و مقایسه کلی محدوده انتخابی خیابان امیرکبیر

چکلیست مشاهده محیط خیابان (پیاده‌روی جنوبی پارک شادی تا چهارراه امیرکبیر) در جدول شماره ۴ نشان می‌دهد که این محدوده از نظر «زیبایی جداره‌ها و نمای خیابان» و «تنوع رنگ‌ها و مصالح» نمره متوسط ۳ را دریافت کرده است. یادداشت میدانی نشان می‌دهد که غالب کاربری‌ها مسکونی هستند و به همین دلیل، تغییرات نمایی محدود بوده و جذابیت بصری خاصی ایجاد نشده است. «انسجام و یکپارچگی جداره‌ها» با نمره ۲ در سطح ضعیفی قرار دارد که احتمالاً ناشی از حضور کوچه‌ها و خیابان‌های فرعی فاقد پیاده‌رو و ناهماهنگی ارتفاع یا کیفیت نماهاست. این سه شاخص نشان می‌دهند که این محدوده از نظر منظر شهری نه چندان جذاب و نه کاملاً آشفته است، بلکه «میان‌حال و کم‌تحرک» محسوب می‌شود. «کیفیت کف‌سازی» با نمره ۱ پایین‌ترین مقدار ممکن را دارد که نشان‌دهنده وجود ناهمواری، شکستگی و موانع مکرر است. این ضعف اساسی مستقیماً بر راحتی و ایمنی عابرین به‌ویژه سالمندان تأثیر منفی می‌گذارد. با وجود این، «عرض پیاده‌رو» با نمره ۵ بسیار مطلوب است و امکان تردد دو نفره بدون مزاحمت فراهم است. «جداسازی فیزیکی از خودرو» نیز با نمره ۴ خوب ارزیابی شده و «وضوح مسیر حرکت» نمره ۴ دارد که نشان‌دهنده هدایت بصری نسبتاً مناسب است. تنها ضعف بزرگ این بخش «رمپ‌ها» هستند که نمره ۱ گرفته‌اند و کاملاً غیراستاندارد و برآمده از رفع اختلاف سطح با شیب غیر اصولی‌اند. محدوده جنوبی تقریباً فاقد مبلمان شهری است. «تعداد و کیفیت سطوح‌های زباله» نمره ۲ و «کیفیت فیزیکی» آن‌ها نمره ۱ دارد که نشان‌دهنده فرسودگی، آلودگی و عدم کفایت است. مهم‌تر از آن، «نیمکت‌ها» و «فضاهای کوچک مکث» هر دو نمره ۱ دریافت کرده‌اند؛ یعنی عملاً هیچ امکان نشست و مکث وجود ندارد. «امکان نشستن بدون خرید» نیز نمره ۱ دارد و تنها مکث ممکن، ایستادن جلوی مغازه‌هاست که خود نمره متوسط ۳ گرفته است. این شرایط باعث می‌شود فضای پیاده‌رو «تنها گذرگاهی برای عبور» باشد و نه مکانی برای توقف، تعامل یا استفاده شهروندی. در شاخص «امنیت و قابلیت عبور در شب» نمره ۳ ثبت شده که وضعیت متوسط و قابل قبول را نشان می‌دهد. «روشنایی شب» نیز با نمره ۳ شرایط مشابهی دارد. از نقاط قوت این محدوده «پوشش گیاهی خطی» با نمره ۴ است که وجود درختان نارنج در دو سمت خیابان، کیفیت بصری و تا حدی بهبود تهویه را تقویت کرده است. با این حال «وجود سایه» تنها نمره ۳ دارد، زیرا فرم درختان اجازه ایجاد سایه گسترده را نمی‌دهد. شاخص‌های «تهویه، دما و نویز» نیز نمره ۳ گرفته‌اند که کیفیت متوسط محیطی را نشان می‌دهند. «میزان نظافت پیاده‌رو» نمره ۲ و «کیفیت فیزیکی سطوح» نمره ۱ است که یادداشت میدانی نیز بوی بد جوی آب و اطراف سطوح‌های مکانیزه را تأیید می‌کند. «سلامت کلی مبلمان و کف‌سازی» نیز نمره ۲ دارد که بیانگر فرسودگی عمومی فضا است. مجموع این شاخص‌ها نشان می‌دهد که محدوده جنوبی خیابان امیرکبیر دچار مشکلات جدی در کف‌سازی، مبلمان شهری، نظافت و یکپارچگی بصری است و کیفیت تجربه پیاده‌روی در آن پایین ارزیابی می‌شود.

جدول ۴- چکلیست مشاهده محیط خیابان (پیاده‌روی جنوبی پارک شادی تا چهارراه امیرکبیر)

کد	شاخص مشاهده‌شونده	نمره (۵-۱)	یادداشت میدانی
E۱	زیبایی جداره‌ها و نمای خیابان	۳	در تقاطع‌ها، کوچه‌ها و خیابان‌های فرعی پیاده‌رو ندارند.
E۲	تنوع رنگ‌ها و مصالح در نما	۳	در سرتاسر خیابان هیچ نیمکتی وجود ندارد.
E۳	انسجام و یکپارچگی جداره‌ها	۲	رمپ‌های پیاده‌رو بسیار غیرفنی هستند و صرفاً اختلاف سطح را به جای پله با شیب حل کرده‌اند.
E۴	کیفیت کف‌سازی پیاده‌رو (همواری، بی‌مانع)	۱	چون بیشتر مسیر ساختمان‌های مسکونی هستند و تجاری ندارد.
E۵	عرض پیاده‌رو برای حرکت دو نفر همزمان	۵	درخت نارنج در دو سمت خیابان کاشته شده است.
E۶	جداسازی فیزیکی مسیر پیاده از خودرو	۴	
E۷	تعداد و کیفیت سطوح‌های زباله	۲	

E۸	نیمکت‌ها: تعداد، دسترسی، سایه	۱	به غیر از چند کافه و غذاخوری به دلیل عدم وجود نیمکت معمولاً
E۹	امکان نشستن بدون خرید اجباری	۱	این امکان برای سایر مغازه‌ها وجود ندارد.
E۱۰	وجود رمپ‌ها و طراحی مناسب برای سالمندان و کم‌توانان	۱	جوی آب و اطراف سطل‌های زباله بزرگ مکانیزه کثیف است و بوی بد استشمام می‌شود.
E۱۱	امنیت و قابلیت عبور در شب (نورپردازی، باز بودن دید)	۳	
E۱۲	خوانایی تابلوها و نشانه‌های مسیر	۳	
E۱۳	پوشش گیاهی خطی و درختان اطراف پیاده‌رو	۴	
E۱۴	وجود سایه (طبیعی یا مصنوعی) در طول مسیر	۳	
E۱۵	تهویه مناسب، دمای معتدل، نویز کم	۳	
E۱۶	روشنایی فضا در غروب و شب	۳	
E۱۷	امکان مکث ایمن برای عابر (جلو مغازه، نیمکت،...)	۳	
E۱۸	فضاهای کوچک مناسب مکث (طاق‌نما، گشودگی، نیمکت)	۱	
E۱۹	وضوح مسیر حرکت و عبور در پیاده‌رو	۴	
E۲۰	دید به داخل مغازه‌ها و فضاهای عمومی اطراف	۳	
E۲۱	وجود تابلوها و راهنماهای مسیر (مکان‌یابی)	۳	
E۲۲	میزان نظافت پیاده‌روها (زباله، برگ، آب‌گرفتگی)	۲	
E۲۳	کیفیت فیزیکی سطل‌های زباله	۱	
E۲۴	سلامت کلی مبلمان، تابلوها، کف‌سازی و اجزای محیطی	۲	

چک‌لیست مشاهده محیط خیابان (پیاده‌روی شمالی پارک شادی تا چهارراه امیرکبیر) در جدول شماره ۵ نشان می‌دهد که این محدوده حدود ۳۰ سال قدمت دارد و گذشته آن عمدتاً مسکونی بوده است. اکنون روند تبدیل جداره‌ها به کاربری تجاری (کافه، بیکری، رستوران و فست‌فود) در حال انجام است و این موضوع باعث ایجاد تنوع نسبی در نماها شده است. با این حال، «زیبایی جداره‌ها» و «تنوع رنگ و مصالح» هر دو نمره متوسط ۳ دارند. «انسجام جداره‌ها» نمره ۲ دارد که نشان می‌دهد تغییر کاربری‌ها و تفاوت کیفیت ساختمان‌ها موجب عدم پیوستگی بصری شده است. این محدوده از نظر «کیفیت کف‌سازی» با نمره ۲ ضعیف است. موزاییک‌های قدیمی و تخریب شده، برای بارندگی مناسب نیستند و کف‌سازی پیوسته‌ای ایجاد نمی‌کنند. «عرض پیاده‌رو» نمره بسیار عالی ۵ دارد و «جداسازی فیزیکی از خودرو» نیز نمره ۵ گرفته است. اما مشکل اصلی در این بخش «اختلاف سطح زیاد» و «شیب‌راه‌های غیراستاندارد» است که موجب شده شاخص «وجود رمپ‌ها» تنها نمره ۲ داشته باشد. همچنین بخشی از پیاده‌روها توسط مصالح ساختمانی مسدود شده‌اند و عملاً عبور را مختل می‌کنند. در این محدوده هیچ نیمکتی وجود ندارد و «نیمکت‌ها» و «امکان نشستن بدون خرید» هر دو نمره ۱ دارند. «فضاهای کوچک مکث» نیز نمره ۱ گرفته‌اند. از سوی دیگر، «تعداد و کیفیت سطل‌های زباله» نمره ۳ دارد، اما همان چند سطل مکانیزه موجود بوی نامطبوع داشته و کیفیت فیزیکی آن‌ها (نمره ۲) پایین است. مسدود شدن بخش‌هایی از پیاده‌رو توسط مصالح ساختمانی، هرگونه مکث ایمن را ناممکن کرده و شاخص مربوطه نمره ۱ دریافت کرده است. این بخش تقریباً فاقد امکان استفاده اجتماعی است. در شاخص «امنیت شبانه» نمره ۳ گرفته شده که مشابه محدوده جنوبی است و وضعیت متوسطی را نشان می‌دهد. «خوانایی تابلوها» با نمره ۴ وضعیت بهتری دارد و مسیر را برای کاربران قابل‌فهم‌تر می‌کند. «پوشش گیاهی» نمره ۳ و «وجود سایه» نیز نمره ۳ دارد. «تهویه، دما و نویز» نمره متوسط ۳ را دریافت کرده‌اند. به‌طور کلی کیفیت محیطی این محدوده در سطح «قابل قبول» اما نه مطلوب است. «میزان نظافت» نمره ۲ و «کیفیت فیزیکی سطل‌ها» نمره ۲ است که

نشان‌دهنده وضعیت نه چندان مطلوب بهداشتی است. «سلامت کلی مبلمان، تابلوها و کف‌سازی» نیز با نمره ۲ در سطح ضعیف قرار دارد. یادداشت میدانی نیز وجود بوی نامطبوع، مصالح رها شده و کف‌سازی فرسوده را تأیید می‌کند. هرچند نزدیکی دو پارک محله‌ای مزیت محیطی محسوب می‌شود، اما در کیفیت پیاده‌رو تأثیر مستقیمی ندارد. در مجموع، پیاده‌روی شمالی همچنان با مشکلات جدی در کف‌سازی، مبلمان شهری و عبور و مرور مواجه است.

جدول ۵- چک‌لیست مشاهده محیط خیابان (پیاده‌روی شمالی پارک شادی تا چهارراه امیرکبیر)

کد	شاخص مشاهده‌شونده	نمره (۱-۵)	یادداشت میدانی
E۱	زیبایی جداره‌ها و نمای خیابان	۳	جداره این خیابان هم در جبهه شمالی و هم در جبهه جنوبی در
E۲	تنوع رنگ‌ها و مصالح در نما	۳	بیشتر طول خیابان قدمتی حدود ۳۰ ساله دارد. این خیابان در
E۳	انسجام و یکپارچگی جداره‌ها	۲	گذشته کاربری مسکونی داشت و اخیراً جداره خیابان درحال
E۴	کیفیت کف‌سازی پیاده‌رو (همواری، بی‌مانع)	۲	تبدیل به کاربری تجاری است. کاربریهای جدید بعضاً کافه بیکری
E۵	عرض پیاده‌رو برای حرکت دو نفر همزمان	۵	رستوران و فست فود هستند.
E۶	جداسازی فیزیکی مسیر پیاده از خودرو	۵	کف‌سازی خیابان هم با موزاییک صاف مربوط به حدود ۳۰ سال
E۷	تعداد و کیفیت سطوح زباله	۳	پیش انجام شده و علاوه بر فرسودگی، شکستگی و تخریب ظاهراً
E۸	نیمکت‌ها: تعداد، دسترسی، سایه	۱	مناسب ایام بارانی نیز نمی‌باشد.
E۹	امکان نشستن بدون خرید اجباری	۱	اختلاف سطح زیادی در طول پیاده رو وجود دارد که با
E۱۰	وجود رمپ‌ها و طراحی مناسب برای سالمندان و کم‌توانان	۲	شیب‌راه‌های غیر استاندارد به هم ارتباط دارند.
E۱۱	امنیت و قابلیت عبور در شب (نورپردازی، باز بودن دید)	۳	در کل مسیر هیچ نیمکتی مشاهده نشد. همچنین سطح زباله مربوط
E۱۲	خوانایی تابلوها و نشانه‌های مسیر	۴	به مبلمان شهری وجود ندارد. صرفاً چند ظرف بزرگ زباله
E۱۳	پوشش گیاهی خطی و درختان اطراف پیاده‌رو	۳	جمع‌آوری مکانیزه در دو سمت خیابان تعبیه شده که بوی بدی هم
E۱۴	وجود سایه (طبیعی یا مصنوعی) در طول مسیر	۳	متصاعد میکند. بخشهایی از پیاده رو به دلیل احداث بنا توسط
E۱۵	تهویه مناسب، دمای معتدل، نویز کم	۳	مصالح ساختمانی اشغال شده که تردد را تقریباً غیرممکن کرده
E۱۶	روشنایی فضا در غروب و شب	۳	است.
E۱۷	امکان مکث ایمن برای عابر (جلو مغازه، نیمکت،...)	۱	دو فضای سبز و پارک محله، یکی در نبش خیابان فردوس ۲ و
E۱۸	فضاهای کوچک مناسب مکث (طاق‌نما، گشودگی، نیمکت)	۱	دیگری چند متر دورتر در همین خیابان وجود دارند.
E۱۹	وضوح مسیر حرکت و عبور در پیاده‌رو	۴	
E۲۰	دید به داخل مغازه‌ها و فضاهای عمومی اطراف	۳	
E۲۱	وجود تابلوها و راهنماهای مسیر (مکان‌یابی)	۳	
E۲۲	میزان نظافت پیاده‌روها (زباله، برگ، آب‌گرفتگی)	۲	
E۲۳	کیفیت فیزیکی سطوح زباله	۲	
E۲۴	سلامت کلی مبلمان، تابلوها، کف‌سازی و اجزای محیطی	۲	

• تحلیل مقایسه‌ای کلی خیابان شریعتی و امیرکبیر

در مقایسه کلی خیابان شریعتی و امیرکبیر بر اساس هدف پژوهش، یعنی بررسی «تأثیر ویژگی‌های کالبدی و اجتماعی مسیرهای پیاده بر افزایش مشارکت اجتماعی از طریق تقویت حس دلبستگی به محله» می‌توان گفت این دو خیابان عملکردی بسیار متفاوت دارند و به‌نوعی دو وضعیت متقابل را نشان می‌دهند. خیابان شریعتی با برخورداری از فعالیت‌های متنوع، پیوستگی فضایی، کیفیت مناسب کف‌سازی در بسیاری از بخش‌ها، نظافت قابل قبول، حضور کاربری‌های فعال

و امکان مکث در بخش‌های شمالی، توانسته شرایطی ایجاد کند که مسیر پیاده صرفاً یک گذر حرکتی نباشد، بلکه به فضایی برای توقف، تعامل، گردش و شکل‌گیری تجربه اجتماعی تبدیل شود. این کیفیت فضایی و اجتماعی، زمینه افزایش احساس تعلق، آشنایی اجتماعی و حضور داوطلبانه شهروندان را تقویت می‌کند و بنابراین با هدف پژوهش هم‌راستا است. در مقابل، خیابان امیرکبیر بیشتر در نقش یک «مسیر عبوری» ظاهر می‌شود تا یک «فضای اجتماعی». ضعف‌های شدید در کف‌سازی، نبود مبلمان شهری، کمبود فضاهای مکث، آلودگی بصری و بهداشتی، و حضور محدود فعالیت‌های جاذب باعث شده است این خیابان نتواند زمینه کافی برای تعامل اجتماعی، توقف شهروندان یا شکل‌گیری حس دلبستگی فعال به محله فراهم کند. حتی در بخش‌هایی که عرض پیاده‌رو مناسب است، ضعف در جزئیات طراحی، بی‌نظمی ساخت‌وساز یا نبود فضاهای نشستن مانع تبدیل شدن مسیر به مکانی مشارکت‌پذیر شده است. از این رو، خیابان امیرکبیر از نظر ایجاد فرصت‌های اجتماعی و تقویت تعلق خاطر فاصله معناداری با خیابان شریعتی دارد. از منظر ادراک شهروندان و پویایی‌های محیطی نیز تفاوت‌ها آشکار است. خیابان شریعتی، خصوصاً در دو محدوده شمالی، به دلیل فعالیت‌های تجاری پویا، حضور مستمر مردم، نورپردازی و امنیت نسبی، به‌عنوان فضایی زندگی‌پذیرتر و اجتماعی‌تر شناخته می‌شود؛ فضایی که حضور در آن اختیاری است، نه صرفاً برای رفع نیاز. چنین فضاهایی فرصت بیشتری برای ایجاد تعاملات کوتاه‌مدت، شکل‌گیری ارتباطات محلی، و حتی فعالیت‌های جمعی فراهم می‌کنند. در مقابل، خیابان امیرکبیر به دلیل نبود رونق فعالیت‌های کاستی‌های محیطی، از این پویایی اجتماعی بی‌بهره است و حضور مردم بیشتر عملکردی و گذری است، نه مشارکتی. در نهایت، می‌توان گفت خیابان شریعتی ظرفیت بالایی برای تحقق هدف پژوهش یعنی تقویت مشارکت اجتماعی از مسیر ارتقای کیفیت کالبدی و ادراکی دارد و در بخش‌هایی حتی نمونه‌ای موفق محسوب می‌شود. اما خیابان امیرکبیر نیازمند مداخلات گسترده در کیفیت فیزیکی، امکانات محیطی و تنوع فعالیت‌هاست تا بتواند به سطحی برسد که حضور اجتماعی داوطلبانه، مکث، تعامل و احساس دلبستگی را پشتیبانی کند. این تفاوت نشان می‌دهد که کیفیت کالبدی و اجتماعی مسیرهای پیاده نقش تعیین‌کننده‌ای در شکل‌گیری و تقویت ساختار اجتماعی محلی و مشارکت شهروندان دارد.

• یافته‌های حاصل از تحلیل مضمون مصاحبه‌ها

به منظور بررسی روابط علی بین متغیرهای اصلی پژوهش شامل ویژگی‌های (کالبدی و اجتماعی)، مشارکت اجتماعی و حس دلبستگی به محله از تحلیل مضمون استفاده شد. بدین منظور تحلیل مضمون مصاحبه نیمه‌ساختاریافته بر روی ۱۲ نفر از کاربران انجام شد. نتایج حاصل از تحلیل مضمون در ادامه در جدول شماره ۶ بیان شده است. تحلیل مضمون‌ها در جدول شماره ۶ نشان می‌دهد که ادراک امنیت در این خیابان‌ها تحت تأثیر عواملی چون روشنایی، حضور مردم، وجود نقاط رها شده، کیوسک‌های نگهداری، و پویایی اجتماعی شبانه شکل می‌گیرد. مضامین فرعی در این حوزه شامل: دوگانگی امنیت شب و روز؛ امنیت وابسته به جمعیت و حضور عابر؛ ناامنی در فضاهای فرعی یا تاریک؛ نقش نگهداری و زیرساخت رسمی در ارتقاء امنیت؛ تهدیدهای فیزیکی (ترافیک، عرض خیابان، عبور عرضی). پاسخ‌دهندگان به‌طور مکرر به تجربه متفاوت امنیت در ساعات مختلف روز اشاره کردند. در ساعات پرتردد، امنیت بالا و حس حضور جمعی غالب است، اما در شب یا در مسیرهای کم‌نور و فرعی، احساس ناامنی یا تردید رفتاری بیشتر گزارش شده است. عوامل ارتقاءدهنده امنیت شامل: روشنایی کافی، حضور فروشگاه‌های شبانه، کیوسک‌های نگهداری، حضور عابران پیاده و در مقابل، ضعف طراحی در عبور عرضی از خیابان، مسیرهای فرعی تاریک، و خلأ نظارت انسانی در شب از جمله تهدیدهای ادراک‌شده امنیتی هستند. همچنین در گفت‌وگوها مشخص شد که مشارکت در فضای شهری، بیش از آن‌که مبتنی بر ساختار

رسمی یا نهادهای شهری باشد، بر پایه‌ی مناسبت‌ها، آشنایی، حضور در پارک یا تجربه‌های جمعی گذشته شکل می‌گیرد. مشارکت اجتماعی در این دو خیابان پدیده‌ای متغیر، وابسته به فضا، فرصت و اطلاع‌رسانی است. هیچ مدل مشارکت یکپارچه‌ای وجود ندارد. در بسیاری از موارد، ظرفیت حضور وجود دارد ولی ساختار سازمان‌دهی‌کننده غایب است. حتی مشارکت رسمی هم بیشتر به انتخابات یا موارد غیرمحملی مربوط می‌شود. همچنین بسیاری از پاسخ‌دهندگان خیابان شریعتی را به دلیل جذابیت بصری، کاربری‌های متنوع، حضور مغازه‌ها و پارک‌ها دلنشین توصیف کرده‌اند، در حالی که در مورد امیرکبیر، بیشتر پاسخ‌ها به مشکلات کف‌سازی، کمبود نیمکت، نور، سایه، و تداخل عملکردی با پیاده‌رو اختصاص داشته است. برخی مصاحبه‌ها به کمبودهایی در امکانات پایه‌ای (مانند نیمکت، روشنایی، رمپ برای سالمندان یا ویلچری‌ها) اشاره داشتند، درحالی که دیگران رضایت نسبی از همان امکانات را بیان کرده‌اند؛ نشان‌دهنده تفاوت تجربه در نواحی مختلف خیابان‌ها. همچنین نتایج نشان داد که بسیاری از مشارکت‌کنندگان، نوعی ارتباط احساسی یا کارکردی با خیابان مورد نظر داشتند که فراتر از استفاده روزمره بود. شهروندان به‌طور دقیق و کاربردی، نیازهای فضا را بیان کرده‌اند. پیشنهادهای آن‌ها به‌جای کلی‌گویی، به نقاط خاص، رفتارهای خاص، و کاستی‌های عینی اشاره دارد. برای مثال: در خیابان امیرکبیر، بیشترین فراوانی پیشنهادها درباره فضاهای خالی، کمبود روشنایی، نبود مبلمان و زمین‌های رها بوده است. همچنین در خیابان شریعتی، پیشنهادها بیشتر به توسعه امکانات فعلی، زیباتر کردن فضا و افزایش کاربری‌های دعوت‌کننده مانند کافه یا مسیر دوچرخه اختصاص داشت. پیشنهادهایی همچون ایجاد خط دوچرخه، گل‌کاری، رفع سد معبر و افزودن مبلمان، نشان‌دهنده دغدغه‌های مردم برای قابلیت استفاده عادلانه، دسترسی ایمن، و زیبایشناسی محیطی است. برخی پیشنهادها نیز به مداخلات سیاست‌گذارانه‌تر مربوط می‌شود؛ مثلاً روشن شدن وضعیت زمین‌های رها، برنامه‌ریزی برای جشن‌ها، یا افزایش سرمایه‌گذاری. این پیشنهادها بیانگر انتظاراتی فراتر از تجربه زیسته هستند و وارد قلمرو خواست‌های مدنی و مدیریتی می‌شوند.

جدول ۶- نمونه کدها و مضامین در محورهای مطالعه

محورها	کد	نقل قول	کدهای اولیه	مضمون فرعی
احساس امنیت	M۰۱	با وجود رفت و آمد بالا و امنیت نسبی، از یکی از فروشگاه‌ها در نیمه‌شب سرقت شد.	امنیت روز، ناامنی شب، سابقه سرقت	تفاوت امنیت شب و روز
	M۰۲	امنیت خوب است ولی ترافیک بالا ایمنی عبور از عرض خیابان را کم کرده است.	ترافیک بالا، خطر فیزیکی عبور	تهدید ایمنی تردد ترافیکی
	M۰۳	در ساعات پرتردد بسیار خوب است. اما بعضی نقاط تاریک هستند.	وابستگی امنیت به جمعیت و روشنایی	امنیت متغیر در فضاهای رها شده
مشارکت اجتماعی	M۰۵	دو کیوسک نگهداری داریم؛ و تردد بالا هم باعث امنیته.	امنیت رسمی، نظارت اجتماعی	ترکیب امنیت رسمی و نظارت اجتماعی
	M۰۹	خیابان اصلی خوبه، اما فرعی‌ها شب‌ها تاریک و خلوت هستند.	تفاوت در امنیت فضاها، ناامنی موضعی	ناامنی در فضاهای خلوت
	M۰۱	مشارکت غیررسمی مناسب محور	مشارکت آیینی، تزیینی، داوطلبانه	«گاهی برای تزیین خیابان و پذیرایی در جشن‌ها با همسایه‌ها همکاری داریم.»
	M۰۴	مشارکت محلی نیمه‌رسمی	مشارکت جمعی، فعالیت داوطلبانه	«در بازارچه خیریه و تمیز کردن پارک شرکت کرده‌ام.»
	M۰۳	عدم مشارکت ناشی از خلأ برنامه‌ریزی	بی‌اطلاعی، فقدان سازمان‌دهی	«تا حالا هیچ برنامه‌ای ندیدم، فکر نکنم چیزی وجود داشته باشد.»

M۰۶	مشارکت مشروط به اطلاع‌رسانی	تمایل مشروط، مشارکت بالقوه	«اگر رویداد باشد و وقت داشته باشم، دوست دارم شرکت کنم.»	
M۱۰	مشارکت نهادی بدون مشارکت محلی	مشارکت رسمی سیاسی، عدم حضور محلی	«در انتخابات شورای شهر شرکت کردم، ولی هیچ وقت برنامه‌ای محلی نبوده.»	
M۰۷	مشارکت اجتماعی سالمندان	معاشرت غیررسمی، مکث جمعی	«با دوستان بازنشسته‌ام عصرها در پارک می‌نشینیم، گپ می‌زنیم.»	
M۰۸	مشارکت مبتنی بر تجربه اجتماعی پیشین	مشارکت فرهنگی گذشته، خاطره جمعی	«جشن‌های چهارشنبه‌سوری خیابانی خیلی شلوغ می‌شد و خیلی‌ها می‌آمدند.»	
کیفیت محیط خیابان	M۰۱	به نظر من خیابان شریعتی جذاب‌ترین خیابان بابل است.	جذابیت بصری، برند ذهنی فضا	ادراک مثبت محیط
	M۰۲	کیفیت فضا خیلی خوب است ولی جا دارد عرض پیاده‌رو و نیمکت‌ها بیشتر شود.	زیبایی کلی + کمبود امکانات پایه	تعارض زیبایی و خدمات
	M۰۵	ایمنی عبور از عرض خیابان پایین است.	ضعف زیرساخت عبور، خطر فیزیکی	نابرابری حرکتی
	M۰۶	میزان نیمکت و چراغ و درخت و سطل زباله کافی.	رضایت از اجزای پایه	کفایت خدمات پایه
دلبستگی به محیط	M۰۸	کفسازی قدیمی شده، روزهای بارانی سر می‌شود.	فرسودگی کف، لغزندگی	آسیب‌پذیری زیرساخت
	M۱۰	سایه‌بان نداره، برای ویلچری‌ها هم مناسب نیست.	عدم عدالت فضایی، دسترسی محدود	کیفیت ناکافی برای اقشار خاص
	M۱۱	در این خیابون خط تاکسی کار نمی‌کنه.	نبود حمل‌ونقل عمومی	نارسایی دسترسی
	M۱۲	ماهی دو سه بار برای خرید میام اینجا، ولی پیاده‌رو خیلی شلوغه.	ازدحام، مصرف‌محوری	کیفیت محیطی محدود
دلبستگی به محیط	M۰۳	تو کافه شیرینی‌سرا یا شهر کتاب با دوستانم قرار می‌ذاریم... یاد دوران محصلی می‌افتم.	خاطره‌مندی، مکان‌یابی ذهنی	شخص: حافظه فردی / مکان: نشانه شهری
	M۰۵	با اینکه پیشنهاد خرید مغازه داشتم، حاضر نیستم فروشگاهم را جابه‌جا کنم.	وفاداری حرفه‌ای، تصمیم به ماندن	شخص: هویت شغلی / فرآیند: ثبات تصمیم
	M۰۷	سی ساله اینجا زندگی می‌کنم... نمی‌خوام از محله‌مون برم.	عادت زیسته، تداوم سکونت	شخص: زندگی در فضا / فرآیند: وابستگی طولانی‌مدت
	M۰۴	می‌شه بچه‌ها را آورد، خرید کرد، غذا خورد، پارک رفت... با خانواده وقت گذروند.	تجربه جمعی، کارکرد خانوادگی	فرآیند: احساس تعلق خانوادگی / مکان: فضای عمومی خانوادگی
دلبستگی به محیط	M۱۰	اگه سرمایه‌گذار بیاد، این خیابون هم مثل شریعتی رشد می‌کنه... فعلاً نمی‌ارزه.	دلبستگی ضعیف، مقایسه منفی	فرآیند: بی‌انگیزگی / مکان: ناتوانی در رقابت
	M۱۲	فروشنده‌ها منو می‌شناسن. همین باعث میشه احساس راحتی داشته باشم.	تعامل اجتماعی، شناخت متقابل	فرآیند: آرامش اجتماعی / شخص: تعامل جمعی

نتایج جدول شماره ۷ نشان می‌دهد که ادراک کیفیت محیطی در این مصاحبه‌ها برآیندی از ساختار کالبدی + عملکرد فضا + تجربه عینی و ذهنی کاربران است. برخی کاربران با وجود نقص‌های کالبدی، به دلیل تجربه‌های خوشایند، فضا را مثبت ارزیابی کرده‌اند. در مقابل، بعضی کاربران با نگاه دقیق‌تر به جزئیات، به ضعف‌های زیربنایی و طراحی اشاره داشته‌اند. تحلیل این محور نشان می‌دهد که کیفیت محیطی در ذهن مردم، صرفاً حاصل زیبایی نیست؛ بلکه حاصل ترکیب

امنیت، دسترسی، تنوع کارکرد، امکانات، و حس احترام به نیازهای مختلف کاربران است. همچنین دل‌بستگی به محیط خیابان، از منظر کاربران، بیشتر از آن‌که یک مفهوم زیباشناسانه یا طراحی‌شده باشد، نتیجه‌ی استفاده‌ی مداوم، تجربه مشترک، و احساس مالکیت عاطفی نسبت به مکان است. این پیوند می‌تواند انگیزه مشارکت، وفاداری شغلی، تمایل به حفاظت از فضا یا حتی مقاومت در برابر تغییرات نامطلوب را تقویت کند. در طراحی شهری آینده، توجه به مکان‌های خاطره‌ساز، عناصر نشانه‌ای، و امکان تجربه‌ی معنادار از فضا، می‌تواند در تقویت حس تعلق و دل‌بستگی شهروندان نقش مهمی ایفا کند.

جدول ۷- دسته‌بندی مضامین فرعی

محور	مضمون فرعی	نشانه‌ها
محور کیفیت محیط خیابان	کفایت خدمات پایه	نیمکت، سطل زباله، روشنایی کافی
	آسایش‌پذیری زیرساخت	کف‌سازی لغزنده، فرسوده، ناامن
	نابرابری فضایی	عدم دسترسی برای سالمندان، ویلچری‌ها
	ادراک زیبایی	جداره‌های منظم، فضای سبز، تابلوهای روشن
دل‌بستگی به محیط خیابان	دسترسی ناکافی	نبود خط تاکسی، ازدحام در پیاده‌رو
	شخصی	خاطره، شغل، سکونت طولانی، یاد دوران گذشته
	فرآیندی	تمایل به ماندن، تکرار، مکث، آرامش، تصمیم‌گیری
	مکانی	پارک، شیرینی‌فروشی، کافه، مسیر عبور ثابت

بحث و نتیجه‌گیری

یافته‌های حاصل از مشاهده‌های میدانی و تحلیل مضمون مصاحبه‌ها نشان داد که کیفیت محیط پیاده، صرفاً یک ویژگی کالبدی یا عملکردی نیست، بلکه پدیده‌ای چندبعدی است که در تعامل میان ویژگی‌های فیزیکی، تجربه زیسته کاربران، ادراک محیطی و روابط اجتماعی شکل می‌گیرد. نتایج پژوهش حاضر نشان داد که خیابان شریعتی نسبت به خیابان امیرکبیر از کیفیت محیطی، سرزندگی اجتماعی، امکان حضور و ظرفیت بیشتری برای مشارکت اجتماعی برخوردار است. این تفاوت، به‌ویژه در شاخص‌هایی مانند امنیت ادراک‌شده، امکان مکث، کیفیت کف‌سازی، خوانایی فضایی، حضور فعالیت‌های متنوع، مبلمان شهری و سرزندگی محیطی مشهود بود. در مقابل، خیابان امیرکبیر بیشتر به‌عنوان یک مسیر عبوری تجربه می‌شد تا یک فضای اجتماعی. این یافته نشان می‌دهد که کیفیت کالبدی خیابان می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در تبدیل یک مسیر حرکتی به فضایی اجتماعی و حضورپذیر داشته باشد. این نتیجه با دیدگاه Appleyard درباره خیابان به‌عنوان فضای اجتماعی روزمره همسو است؛ فضایی که کیفیت آن بر میزان تعاملات انسانی و احساس تعلق کاربران اثر می‌گذارد (1).

در بخش مربوط به کیفیت محیط خیابان، یافته‌ها نشان داد که کاربران بیش از هر چیز به عناصر پایه‌ای محیط همچون کیفیت پیاده‌رو، عرض مسیر، وجود نیمکت، روشنایی، پوشش گیاهی، سایه و پاکیزگی توجه دارند. در خیابان شریعتی، وجود فعالیت‌های تجاری فعال، ویتترین‌های جذاب، نورپردازی مناسب، تنوع فضایی و امکان نشستن سبب شده بود که فضا از منظر کاربران «زنده» و «دعوت‌کننده» تلقی شود. در مقابل، در بخش‌هایی از خیابان امیرکبیر، ضعف کف‌سازی، کمبود مبلمان شهری، نبود فضاهای مکث و شرایط نامطلوب بهداشتی، تجربه حضور در فضا را تضعیف می‌کرد. این یافته با نتایج پژوهش Taghipour و همکاران همخوانی دارد که کیفیت مسیر پیاده را وابسته به مجموعه‌ای از شاخص‌های کالبدی، ایمنی و آسایش محیطی می‌دانند (5). همچنین نتایج پژوهش حاضر

با مطالعه Babazadeh و Mohammadi نیز همسو است که نشان دادند طراحی خیابان‌های شهری بر مبنای رویکرد تعامل اجتماعی، می‌تواند میزان حضورپذیری و سرزندگی فضا را افزایش دهد (9).

یکی از مهم‌ترین یافته‌های پژوهش حاضر، نقش «امکان مکث» در ارتقای کیفیت اجتماعی خیابان بود. در خیابان شریعتی، فضاهای کوچک مکث، نیمکت‌ها، کافه‌ها و حضور کاربری‌های فعال، زمینه تعاملات غیررسمی و توقف داوطلبانه شهروندان را فراهم می‌کرد. در حالی که در خیابان امیرکبیر، نبود این امکانات سبب شده بود که حضور شهروندان عمدتاً عملکردی و گذری باشد. این موضوع نشان می‌دهد که خیابان زمانی می‌تواند به فضایی اجتماعی تبدیل شود که امکان توقف، مشاهده و تجربه جمعی در آن فراهم باشد. این یافته با دیدگاه Habibi و همکاران درباره نقش پیاده‌راه‌ها در احیای حیات اجتماعی و تقویت تعاملات شهری همسو است (3). همچنین نتایج پژوهش Bottini نیز نشان می‌دهد که محیط ساخته‌شده شهری می‌تواند به‌طور مستقیم بر مشارکت اجتماعی و تعاملات محلی اثرگذار باشد (4).

در محور «احساس امنیت»، یافته‌های پژوهش حاضر نشان داد که امنیت از نگاه کاربران صرفاً به معنای نبود جرم یا تهدید فیزیکی نیست، بلکه نتیجه ترکیبی از حضور مردم، روشنایی، نظارت اجتماعی، دیدپذیری و فعالیت مستمر فضا است. بسیاری از مشارکت‌کنندگان اشاره کرده بودند که در ساعات پرتردد، احساس امنیت بیشتری دارند، اما در فضاهای تاریک یا کم‌تحرك، احساس ناامنی افزایش می‌یابد. این یافته با نظریه «چشم‌های خیابان» در مطالعات طراحی شهری قابل تبیین است؛ بدین معنا که حضور مستمر افراد و فعالیت‌های شهری، خود نوعی نظارت اجتماعی غیررسمی ایجاد می‌کند. نتایج پژوهش حاضر با یافته‌های D'Hooghe و همکاران نیز همسو است که نقش محیط ادراک‌شده را در افزایش تمایل به حضور و پیاده‌روی بسیار مهم می‌دانند (6). همچنین Curl و Mason نشان دادند که ادراک مثبت از محیط شهری و قابلیت پیاده‌روی، با احساس رفاه و آرامش روانی در ارتباط است (7).

یافته‌های پژوهش حاضر نشان داد که کیفیت محیط خیابان می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری مشارکت اجتماعی روزمره باشد. بخش مهمی از مشارکت اجتماعی مشاهده‌شده در خیابان‌ها، در قالب تعاملات غیررسمی، گفت‌وگوهای کوتاه، حضور مشترک در فضا، مشارکت در مناسبت‌های محلی و شکل‌گیری روابط همسایگی تجربه می‌شد. این نوع مشارکت، برخلاف مشارکت نهادی و رسمی، مبتنی بر تجربه روزمره حضور در محیط شهری است. نتایج نشان داد که هرچه کیفیت محیط خیابان بیشتر باشد، تمایل شهروندان به حضور و تعامل نیز افزایش می‌یابد. این یافته با دیدگاه Dempsey و همکاران درباره بعد اجتماعی توسعه پایدار شهری مطابقت دارد؛ دیدگاهی که بر اهمیت فضاهای عمومی در تقویت انسجام اجتماعی و سرمایه اجتماعی تأکید می‌کند (2). همچنین Delmelle و همکاران نیز نشان داده‌اند که رضایت اجتماعی از محله، با کیفیت تجربه فضایی و محیط رفت‌وآمد روزمره ارتباط مستقیم دارد (8).

در بخش مربوط به دلبستگی به مکان، یافته‌ها نشان داد که کاربران خیابان شریعتی نسبت به محیط، احساس تعلق و وابستگی بیشتری دارند. بسیاری از مشارکت‌کنندگان، خیابان را با خاطرات شخصی، روابط اجتماعی، تجربه خرید، قرارهای دوستانه یا تجربه خانوادگی پیوند می‌دادند. این مسئله نشان می‌دهد که دلبستگی به محیط، صرفاً نتیجه کیفیت زیبایی‌شناختی فضا نیست، بلکه حاصل تداوم تجربه حضور و شکل‌گیری خاطره جمعی در محیط شهری است. این یافته با نتایج پژوهش Anamaradnejad و Arvin همخوانی دارد که دلبستگی به مکان را وابسته به عوامل فردی، اجتماعی و تجربه زیسته کاربران می‌دانند (10). همچنین Chan و Li نشان داده‌اند که میان دلبستگی به محله، کیفیت محیط ساخته‌شده و رضایت از زندگی رابطه معناداری وجود دارد (11).

نتایج پژوهش حاضر همچنین نشان داد که سرزندگی و تنوع فعالیت‌ها نقش مهمی در ارتقای کیفیت اجتماعی خیابان دارند. خیابان شریعتی به دلیل حضور فروشگاه‌ها، کافه‌ها، مراکز خدماتی و فعالیت‌های روزمره، محیطی فعال‌تر و پویاتر داشت و این امر به افزایش حضور داوطلبانه شهروندان کمک می‌کرد. در مقابل، در بخش‌هایی از خیابان امیرکبیر، غلبه کاربری‌های کم‌تحرك و ضعف فعالیت‌های دعوت‌کننده، سبب کاهش حضور اجتماعی و کاهش جذابیت محیط شده بود. این یافته با نتایج پژوهش Evans و همکاران همسو است که کیفیت فضاهای عمومی را وابسته به تنوع فعالیت، حضور مردم و قابلیت استفاده روزمره می‌دانند (12). همچنین Irandoust نشان داد که فضاهای عمومی دموکراتیک، زمانی موفق هستند که امکان حضور و استفاده برابر برای گروه‌های مختلف اجتماعی را فراهم کنند (14).

از دیگر یافته‌های مهم پژوهش حاضر، نقش عدالت فضایی و دسترس‌پذیری در کیفیت تجربه کاربران بود. برخی مشارکت‌کنندگان به مشکلاتی نظیر نبود رمپ مناسب، دشواری تردد سالمندان و ویلچرنشینان، یا موانع موجود در پیاده‌رو اشاره داشتند. این موضوع نشان می‌دهد که کیفیت محیط شهری زمانی معنا پیدا می‌کند که همه گروه‌های اجتماعی بتوانند به‌طور عادلانه از آن استفاده کنند. در خیابان‌هایی که زیرساخت‌های حرکتی و امکانات پایه برای گروه‌های مختلف فراهم نباشد، احساس تعلق و مشارکت اجتماعی نیز کاهش می‌یابد. این مسئله با مطالعات معاصر درباره طراحی انسان‌محور و عدالت فضایی در محیط‌های شهری همسو است (6).

در مجموع، یافته‌های پژوهش حاضر نشان داد که خیابان‌های شهری می‌توانند نقشی فراتر از مسیرهای حرکتی داشته باشند و به بستر شکل‌گیری روابط اجتماعی، تجربه جمعی و دلبستگی به محیط تبدیل شوند. کیفیت کالبدی، سرزندگی اجتماعی، امنیت ادراک‌شده، امکان مکث و حضور فعالیت‌های متنوع، از مهم‌ترین عوامل مؤثر بر این فرایند هستند. خیابان شریعتی، به دلیل برخورداری از این ویژگی‌ها، ظرفیت بیشتری برای تقویت مشارکت اجتماعی و ایجاد حس تعلق در میان کاربران داشت؛ در حالی که خیابان امیرکبیر به دلیل ضعف‌های محیطی و اجتماعی، عمدتاً در نقش یک مسیر عبوری باقی مانده بود. این نتایج نشان می‌دهد که طراحی خیابان‌های شهری باید از نگاه صرفاً ترافیکی فاصله بگیرد و ابعاد انسانی، اجتماعی و ادراکی فضا را نیز در نظر بگیرد تا امکان شکل‌گیری حیات اجتماعی پایدار در محیط شهری فراهم شود.

محدودیت‌های پژوهش حاضر عمدتاً به ماهیت کیفی مطالعه و محدود بودن جامعه مورد بررسی مربوط می‌شود. این پژوهش تنها در دو خیابان شهر بابل انجام شد و به همین دلیل تعمیم نتایج به سایر شهرها یا بافت‌های شهری باید با احتیاط صورت گیرد. همچنین، ادراک کاربران از محیط تا حدی وابسته به تجربه فردی، شرایط زمانی و ویژگی‌های اجتماعی مشارکت‌کنندگان بود که می‌تواند بر نتایج اثرگذار باشد. محدودیت زمانی مشاهده‌ها و انجام مصاحبه‌ها در بازه‌های مشخص نیز ممکن است بخشی از تغییرات رفتاری و فضایی در ساعات یا فصول دیگر را منعکس نکرده باشد.

پیشنهاد می‌شود در پژوهش‌های آینده، رابطه میان کیفیت محیط پیاده و مشارکت اجتماعی در مقیاس‌های گسترده‌تر و در شهرهای مختلف بررسی شود تا امکان مقایسه میان الگوهای متفاوت فضایی فراهم گردد. همچنین استفاده از روش‌های ترکیبی کمی و کیفی می‌تواند درک جامع‌تری از روابط میان کیفیت محیط، حس تعلق و تعاملات اجتماعی ایجاد کند. بررسی تفاوت تجربه گروه‌های سنی، جنسیتی و اجتماعی مختلف از فضاهای پیاده نیز می‌تواند ابعاد تازه‌ای از کیفیت محیط شهری را آشکار سازد.

بر اساس نتایج پژوهش حاضر، پیشنهاد می‌شود مدیران شهری و طراحان محیطی در برنامه‌ریزی خیابان‌های شهری، توجه بیشتری به کیفیت حضور انسان در فضا داشته باشند. ارتقای کیفیت کفسازی، افزایش مبلمان شهری، بهبود روشنایی، توسعه پوشش گیاهی، ایجاد فضاهای مکث و تقویت کاربری‌های فعال می‌تواند نقش مهمی در افزایش سرزندگی و مشارکت اجتماعی ایفا کند. همچنین توجه به نیازهای گروه‌های مختلف اجتماعی، به‌ویژه سالمندان و افراد دارای محدودیت حرکتی، می‌تواند زمینه استفاده عادلانه‌تر و انسانی‌تر از فضاهای شهری را فراهم سازد.

مشارکت نویسندگان

در نگارش این مقاله تمامی نویسندگان نقش یکسانی ایفا کردند.

تشکر و قدردانی

از تمامی کسانی که در طی مراحل این پژوهش به ما یاری رساندند تشکر و قدردانی می‌گردد.

تعارض منافع

در انجام مطالعه حاضر، هیچ‌گونه تضاد منافی وجود ندارد.

حمایت مالی

این پژوهش حامی مالی نداشته است.

موازن اخلاقی

در انجام این پژوهش تمامی موازن و اصول اخلاقی رعایت گردیده است.

خلاصه مبسوط

Extended Abstract

Introduction

In recent decades, urban streets have increasingly been conceptualized not merely as transportation corridors but as everyday social spaces that significantly influence social interaction, urban vitality, environmental perception, and citizens' attachment to place. Contemporary urban design approaches emphasize that the quality of pedestrian environments directly affects how people experience, perceive, and engage with urban spaces (1). Streets with high environmental quality can provide opportunities for social interaction, voluntary presence, walking, observation, and participation in everyday urban life. Conversely, poorly designed pedestrian environments often weaken social engagement, reduce public presence, and diminish citizens' emotional connection to their neighborhoods (2). In this context, the relationship between the built environment and

social participation has become a major topic in urban studies, environmental psychology, and sustainable urban development research.

The growing dominance of automobile-oriented urban development has substantially altered the social role of streets in many cities. Streets that once functioned as active public arenas have gradually become spaces primarily designed for vehicular movement, often at the expense of pedestrian comfort and social interaction. As a result, urban planners and designers have increasingly turned their attention toward pedestrian-oriented environments and human-centered urban spaces (3). Research has demonstrated that high-quality pedestrian routes can encourage social participation, increase urban vitality, and foster stronger neighborhood attachment among residents (4). The quality of pedestrian streets is therefore no longer evaluated solely based on functional accessibility, but also through social, psychological, and experiential dimensions.

Environmental quality in pedestrian streets encompasses multiple dimensions, including physical infrastructure, visual attractiveness, accessibility, environmental comfort, safety, readability, urban furniture, greenery, and opportunities for social interaction (5). The perceived quality of the environment plays a decisive role in shaping citizens' willingness to walk, stay, interact, and participate in urban life. Previous studies have shown that streets characterized by active frontages, adequate lighting, attractive public spaces, and safe pedestrian infrastructure tend to generate more positive social experiences and stronger place attachment (6). Likewise, perceptions of environmental quality have been linked to subjective wellbeing, social satisfaction, and neighborhood livability (7). In this regard, urban streets become meaningful not simply through their physical form, but through the lived experiences and emotional relationships that users develop with them.

Place attachment constitutes another important dimension of urban experience. It refers to the emotional and cognitive bond that individuals establish with places through repeated experiences, memories, social interactions, and everyday activities (10). Research indicates that people are more likely to participate socially and maintain stronger relationships with neighborhoods when they feel emotionally connected to their environment (11). Urban spaces that support interaction, social familiarity, collective memory, and meaningful experiences are therefore more likely to foster neighborhood attachment and social cohesion. Moreover, studies on public spaces emphasize that environmental quality and social sustainability are deeply interconnected (2). Urban spaces capable of encouraging voluntary presence and social engagement can strengthen social capital and improve the quality of urban life.

Within the Iranian urban context, recent studies have highlighted the importance of pedestrian-oriented environments in revitalizing urban social life and enhancing citizens' environmental experience. Research conducted in various Iranian cities demonstrates that the quality of urban streets significantly affects social interaction, democratic access to public space, and citizens' sense of belonging (14). Similarly, studies focusing on pedestrian street design have shown that environmental attractiveness, accessibility, and social functionality contribute to greater urban participation and public presence (9). Despite these findings, many urban streets in Iran still prioritize vehicular circulation over pedestrian experience, resulting in environments that often fail to support meaningful social interaction or neighborhood attachment.

The city of Babol provides a valuable context for examining these issues due to its evolving urban structure and the contrasting environmental characteristics of its major streets. Among them, Shariati Street and Amir Kabir Street represent two different patterns of pedestrian experience, social activity, and environmental quality. Shariati Street, characterized by active land uses, vibrant commercial activities, and higher pedestrian presence, offers a socially dynamic urban environment. In contrast, Amir Kabir Street demonstrates weaker pedestrian infrastructure, lower social vitality, and fewer opportunities for public interaction. Therefore, the present study aimed to qualitatively examine the impact of the physical and social

characteristics of pedestrian routes on enhancing social participation through fostering a sense of neighborhood attachment in Shariati and Amir Kabir Streets in Babol.

Methods and Materials

This study employed a qualitative research approach focusing on the neighborhood–street scale. The research investigated two major streets in the city of Babol, namely Shariati Street and Amir Kabir Street, selected due to their different spatial, social, and environmental characteristics. The study combined systematic field observation with semi-structured interviews to obtain a comprehensive understanding of users' experiences and perceptions regarding the quality of pedestrian environments and social participation.

A structured field observation checklist containing 24 coded indicators was developed based on theoretical literature and pedestrian environment quality indicators. The checklist included variables related to pavement quality, urban furniture, lighting, accessibility, environmental cleanliness, greenery, readability, pedestrian safety, opportunities for stopping and social interaction, and environmental comfort. Each indicator was evaluated using a five-point Likert scale ranging from very poor to very good. In addition to quantitative scoring, descriptive field notes were recorded to capture contextual and experiential dimensions of the observed spaces.

Observations were conducted across multiple segments of both streets during different periods of the day in order to document variations in pedestrian activity, environmental quality, lighting conditions, and social presence. Shariati Street was divided into three primary observational sections, while Amir Kabir Street was divided into two main segments. This segmentation enabled comparative analysis between different parts of each street.

To explore citizens' lived experiences and perceptions more deeply, 12 semi-structured interviews were conducted with a diverse group of street users, including residents, shopkeepers, pedestrians, and daily users of the streets. Participants were selected purposively based on their level of engagement with the street environment and their familiarity with the studied locations. Interview questions focused on perceived security, environmental quality, social interactions, neighborhood attachment, motivations for presence, barriers to participation, and suggestions for improving pedestrian environments.

The collected interview data were analyzed using thematic analysis based on the Braun and Clarke approach. The analysis process included familiarization with the data, initial coding, identification of subthemes and main themes, reviewing and refining themes, and final interpretation of findings. Thematic analysis focused particularly on the relationships between environmental quality, social participation, security perception, and neighborhood attachment.

Findings

The findings demonstrated significant differences between Shariati Street and Amir Kabir Street regarding environmental quality, social vitality, and users' experiences of public space. Observation results showed that the northern and central segments of Shariati Street achieved higher scores in visual attractiveness, pavement quality, pedestrian accessibility, urban furniture, lighting, environmental cleanliness, and opportunities for social interaction. Active commercial uses, attractive shopfronts, cafes, public visibility, and continuous pedestrian movement contributed to a vibrant and socially engaging environment. The street was frequently perceived by users as lively, comfortable, and socially meaningful.

In contrast, Amir Kabir Street exhibited lower environmental quality in several dimensions. Poor pavement conditions, inadequate urban furniture, lack of seating opportunities, insufficient pedestrian accessibility, weak environmental maintenance, and limited social activity reduced the quality of pedestrian experience. Although some sections of the street provided adequate sidewalk width, deficiencies in environmental design, poor accessibility for elderly and disabled users, and

lack of active social spaces weakened the overall social functionality of the street. Users often described Amir Kabir Street as primarily a transitional route rather than a social place.

Thematic analysis revealed that perceptions of security were strongly associated with lighting quality, social presence, pedestrian density, visual openness, and environmental activity. Participants emphasized that crowded and active spaces generated feelings of comfort and safety, whereas poorly lit or less active areas increased feelings of insecurity. Security perception was therefore understood not only as the absence of crime but also as the presence of continuous social activity and informal social surveillance.

Findings also indicated that social participation in these streets occurred mainly through informal and everyday interactions. Short conversations, collective presence, neighborhood familiarity, local ceremonies, and routine social encounters represented the dominant forms of participation. The quality of the pedestrian environment directly influenced users' willingness to remain in the space and engage with others. Streets that supported walking, staying, observing, and interacting encouraged stronger social participation and greater urban vitality.

Another important finding concerned the role of place attachment. Participants who frequently used Shariati Street often associated the street with memories, social relationships, everyday routines, and emotional familiarity. Cafes, bookstores, commercial spaces, and public gathering areas functioned as meaningful urban landmarks that strengthened users' emotional connection to the environment. In contrast, weaker environmental quality and lower social vitality in Amir Kabir Street limited opportunities for emotional attachment and meaningful urban experience.

Discussion and Conclusion

The findings of this study demonstrate that the quality of pedestrian environments plays a decisive role in shaping social participation, neighborhood attachment, and everyday urban experience. Streets characterized by environmental comfort, active land uses, pedestrian accessibility, visual attractiveness, and opportunities for social interaction can function as meaningful social spaces rather than mere transportation corridors. The results indicate that urban streets become socially successful when they support human presence, social engagement, and emotional attachment simultaneously.

The comparison between Shariati Street and Amir Kabir Street clearly illustrates how environmental quality affects the social functionality of urban spaces. Shariati Street, with its active commercial activities, pedestrian-friendly environment, and opportunities for stopping and interaction, created conditions that encouraged voluntary presence and social engagement. In contrast, the lack of environmental amenities and weak pedestrian infrastructure in Amir Kabir Street reduced its ability to function as a socially vibrant urban space.

The study further highlights that perceived security is fundamentally connected to social vitality and environmental design. Well-lit, active, and socially populated spaces generate stronger feelings of safety and comfort among users. Likewise, the presence of urban furniture, greenery, seating opportunities, and visually attractive environments significantly contributes to positive pedestrian experiences and greater social interaction.

The findings also emphasize the importance of place attachment in strengthening urban social life. Emotional connections to urban environments emerge through repeated experiences, collective memories, social familiarity, and meaningful everyday activities. Streets capable of supporting these experiences can foster stronger neighborhood identity and social cohesion. Therefore, improving urban streets should not be limited to physical interventions alone. Urban planning strategies must also address experiential, social, and emotional dimensions of public space.

Overall, the study concludes that pedestrian-oriented urban design can significantly contribute to enhancing social participation and strengthening neighborhood attachment. High-quality pedestrian streets can transform everyday urban

environments into socially meaningful places that support interaction, belonging, and collective urban life. Consequently, future urban development policies should prioritize human-centered design principles, environmental quality, accessibility, and social functionality in order to create more livable and socially sustainable cities.

References

1. Appleyard D, Lintell M. The environmental quality of city streets: The residents' viewpoint. *Journal of the American Institute of Planners*. 1972;38(2):84-101.
2. Dempsey N, Bramley G, Power S, Brown C. The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability. *Sustainable Development*. 2011;19(5):289-300.
3. Habibi K, Behzadfar M, Jaberi A. Pedestrian Street as a Development Stimulus in Historic Urban Fabric: Examining the Role of the Stroget Axis in Copenhagen. *Manzar*. 2011;3(15):55-61.
4. Bottini L. The effects of built environment on community participation in urban neighbourhoods: An empirical exploration. *Cities*. 2018;81:108-14.
5. Taghipour A, Hasanali-Zadeh-Baghi B, Ahmadi-Dehrashid P. Evaluation of Factors Affecting the Quality of Pedestrian Streets Based on Citizens' Perspectives: Case Study of Rasht. *Geography and Planning*. 2023;27(83):27-38.
6. D'Hooghe S, Inac Y, Deforche B, Van Dyck D, de Ridder K, Vandevijvere S, et al. The role of the perceived environment for recreational walking among adults in socioeconomically disadvantaged situations: A study using walk-along interviews. *SSM - Population Health*. 2023;23:101456.
7. Curl A, Mason P. Neighbourhood perceptions and older adults' wellbeing: Does walking explain the relationship in deprived urban communities? *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2019;123:119-29.
8. Delmelle EC, Haslauer E, Prinz T. Social satisfaction, commuting and neighborhoods. *Journal of Transport Geography*. 2013;30:110-6.
9. Babazadeh M, Mohammadi S. Analysis of Urban Street Design with a Social Interactions Approach: Case Study of Mollasadra Street, Shiraz. *Landscape Architecture Research*. 2022;11(26):43-58.
10. Anamaradnejad R, Arvin M. Investigating the Effect of Individual and Social Context Components on Place Attachment: Case Study of Qaemshahr. *Urban Research and Planning*. 2021;12(46):52-67.
11. Chan ETH, Li TE. The effects of neighbourhood attachment and built environment on walking and life satisfaction: A case study of Shenzhen. *Cities*. 2022;130:103940.
12. Evans J, Evans SZ, Morgan JD, Snyder JA, Abderhalden FP. Evaluating the quality of mid-sized city parks: A replication and extension of the Public Space Index. *Journal of Urban Design*. 2019;24(1):119-36.
13. Aghajani H, Pendar H. Explaining Feasibility Criteria for Converting Streets into Pedestrian Streets in City Centers: Case Study of the Central Core of Babol. *Armanshahr Architecture and Urban Development*. 2021;14(35):205-21.
14. Irandoust F. Comparative Evaluation of Democratic Public Space in the Historical and New Urban Fabric of Yazd. *Iranian Architecture and Urbanism Quarterly*. 2021;15(45):97-114.