



## فصلنامه علمی پژوهش و برنامه‌ریزی شهری

سال ۱۱، شماره پیاپی ۴۰، بهار ۱۳۹۹

شاپا چاپی: ۵۲۲۹-۲۲۲۸ - شاپا الکترونیکی: ۳۸۴۵-۲۴۷۶

<http://jupm.miau.ac.ir>

مقاله پژوهشی

# ارزیابی تأثیرات کیفیت منظر شهری در ارتقای پیاده‌مداری در فضاهای عمومی شهری (مورد مطالعه: شهر رامیان)

**زهرا کاغذلو:** دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی فضای سبز، واحد علی‌آباد کتول، دانشگاه آزاد اسلامی، علی‌آباد کتول، ایران  
**علیرضا لادن مقدم:** دانشیار گروه فضای سبز و باغبانی، دانشکده کشاورزی، واحد گرمسار، دانشگاه آزاد اسلامی، گرمسار، ایران  
**سعید اکبری:** استادیار گروه معماری، واحد علی‌آباد کتول، دانشگاه آزاد اسلامی، علی‌آباد کتول، ایران

پذیرش: ۱۳۹۸/۷/۲۰

صص ۹۱-۱۰۶

دریافت: ۱۳۹۸/۵/۱۰

### چکیده

گسترش مدرنیته منجر به رواج استفاده از ماشین در سراسر جهان شده است. به نحوی که در محیط‌های شهری که تا پیش از انقلاب صنعتی، در انحصار انسان بود، به فضاهایی با اولویت تردد خودرو تبدیل شدند؛ اما رفته رفته اندیشمندان برنامه‌ریزی توجه به اولویت تردد انسان بر ماشین را در فضاهای شهری مد نظر قرار دادند (عنوان راه حلی برای کاهش آلودگی هوا و ایجاد محیط‌های انسانی و سرزنده). پژوهش حاضر با چنین رویکردی اقدام به ارزیابی ابعاد کیفیت فضاهای شهری س (با تأکید بر منظر شهری)، در شهر رامیان واقع در استان گلستان نموده است. در این راستا، روش توصیفی تحلیلی و مدل تحلیل عاملی بکار رفته است. ابزار جمع‌آوری اطلاعات پرسشنامه شهروندی و تعداد نمونه آماری ۳۸۰ مورد شناسایی شده است. روایی ابزار توسط اساتید حوزه برنامه‌ریزی و طراحی شهری به تأیید رسیده است و پایایی پژوهش نیز توسط آزمون *KMO* به تأیید رسیده است. در نهایت با استفاده از روش تحلیل عاملی تعداد ۸ عامل مرتبط با کیفیت فضاهای عمومی و منظر شهری شناسایی شده است. بر اساس نتایج به دست آمده مشخص می‌گردد که کیفیت‌های بصری نقش غیرقابل انکاری در ارتقای پیاده‌مداری در فضاهای عمومی دارد (با توجه به اینکه عامل اول شناسایی شده عامل کالبدی-بصری، اجتماعی و زیست محیطی و شامل ابعاد زیبایی شناختی و کارکردی نظیر: وضعیت مبلمان شهری، فضای سبز و پارک، وضعیت بناهای خاص فرهنگی مانند نمایشگاه‌ها، وضعیت فضاهای گردشگری است). بهره‌گیری از عوامل یاد شده، می‌تواند به عنوان راهکاری عمده جهت خلق فضاهای شهری پیاده‌مدار تلقی گردد.

**واژگان کلیدی:** منظر شهری، پیاده‌مداری، فضاهای عمومی، شهر رامیان.

**مقدمه:**

عرصه‌های عمومی شهری (خیابان، پیاده‌رو، میدان، پارک و ...) مهم‌ترین بخش شهرها و محیط‌های شهری هستند که در چنین عرصه‌هایی بیشترین تماس، ارتباط و تعامل میان انسان‌ها رخ می‌دهد. این فضاها تمام بخش‌های بافت شهری را که مردم به آن دسترسی فیزیکی و بصری دارند را شامل می‌شود (Tibalds, 2004, 15). در حقیقت این فضاها بخشی از فضاهای باز و عمومی شهرها هستند که زندگی جمعی در آن‌ها در جریان است. همه مردم اجازه دسترسی به این فضاها را دارند و تعامل و تقابل اجتماعی از مهم‌ترین مشخصه‌های آن است. ایجاد آرامش، سرگرمی، فراهم آوردن ارتباط، زمینه معاشرت و امکان تردد از دیگر عملکردهای فضاهای عمومی شهری است. وجود این فضاها برای پیشگیری از درماندگی، افسردگی، گوشه‌گیری و خشونت بسیار مؤثر و ضروری است. به این ترتیب این فضاها می‌توانند موقعیتی برای رشد خلاقیت به وجود آورده و محیطی سازنده در یک مجموعه شهری باشند (Pakzad, 2007: 44). در ادبیات قرن بیست و یکم، در حوزه پیاده‌مداری و منافع آن اشاره شده است که زندگی در محله‌ای ایمن و قابل پیاده‌روی به سمت خرده‌فروشی، مراکز اداری - تفریحی دارای منافع بی‌شماری در حوزه‌های سلامت (Wang et al, 2013: 34)، عوامل اجتماعی (Yung et al, 2017: 19)، محیط زیست (Yildizer et al, 2018: 6) و اقتصاد (Wall et al, 2006: 85) برای افراد است (در مقایسه با محله خودرو محور). محله‌های به اصطلاح قابل پیاده‌روی برای زندگی، عادلانه‌تر، پایدارتر، اقتصادی‌تر و سازنده‌تر مناسب هستند (در مقایسه با فضاهای با کاربری اراضی متکی بر خودرو که امروزه فراوان یافت می‌شوند). با این حال، تحقیقات اخیر (Uysal, 2012) و پوشش رسانه‌ای (Tan et al, 2018: 9) نشان می‌دهند که تقاضا برای زندگی در چنین محلات و مناطقی به شدت در حال افزایش است.

رابطه بین محیط ساخته شده و رفتار رفت و آمدی (ترافیکی) موضوعی رایج در حوزه برنامه‌ریزی شهری به شمار می‌آید؛ اما در حالی که این رابطه مورد پذیرش قرار گرفته است، علت آن همچنان ناشناخته مانده است، چرا که ایجاد رابطه علیت، در این حوزه کاری دشوار است (Roger, 2005: 107). مهم‌تر از همه، یک رابطه علمی تأیید شده برای توجیه رشد هوشمند و زیست فعال ضروری (که در بسیاری از جوامع آزمایش شده‌اند) (Kim, 2016: 210). در حال حاضر یک پیوند معتبر بین شکل شهری (تراکم مسکونی، کاربری اراضی، تنوع استفاده، اتصال خیابانی، دسترسی به حمل و نقل عمومی) و تمایل به پیاده‌روی به عنوان گونه‌ای از حمل و نقل وجود دارد (Hwang, 2014: 85)؛ بنابراین سیاست‌های تشویقی در سراسر جهان، به دنبال ارتقای فرم شهری به سمت افزایش پیاده‌روی هستند (Omar et al, 2016: 105). بر اساس مطالبی که مطرح گردید مشخص می‌شود که در ادبیات حوزه شهرسازی رابطه بین محیط انسان‌ساخت و رفتار ترافیکی شهروندان مورد توجه قرار گرفته است، اما توجه به ابعاد منظر شهری و پاسخ به این سؤال که آیا منظر شهری و گویه‌ها و عوامل مربوط به آن می‌توانند کمیت و کیفیت منظر شهری را تحت تأثیر قرار دهند یا خیر؟ توجه چندانی نشده است؛ بنابراین پاسخ به این سؤال وجه همت این پژوهش قرار گرفته است.

**مبانی نظری و پیشینه:**

**فضای شهری:** فضای شهری بستری است که اعمال و فعالیت‌های انسانی در آن شکل گرفته و رابطه اجتماعی و فرهنگی انسان‌ها و گروه‌های اجتماعی با یکدیگر برقرار می‌شود (Soleimani et al., 1977: 49-68). چنین عملکردی با ایجاد امکان ارتباط بصری انسان با انسان و انسان با فضا به وجود می‌آید. به عبارت دیگر، فضای شهری، با تسهیل جریان شهروندی، واکنش متقابل انسان‌ها با یکدیگر، همچنین با افزایش حس تعلق انسان به محیط و اجتماع، حیات مدنی را به کالبد شهر تزریق می‌نماید (Habibi, 1999: 55). فضاهای شهری در واقع صحنه وقوع فعالیت‌های عمومی و زنده شهری هستند، بنابراین خیابان‌ها، میادین و پارک‌های یک شهر که عناصر اصلی فضاهای شهری هستند، به خصوص خیابان‌ها که نقش اساسی در تردد و جابه‌جایی در شهر دارند به عنوان فضاهای پویا در یک شهر تلقی می‌شوند (Bahrain, 1998, 313).

**فضاهای عمومی شهری:** عرصه‌های عمومی شهری مهم‌ترین بخش شهرها و محیط‌های شهری هستند که در چنین عرصه‌هایی بیشترین تماس، ارتباط و تعامل میان انسان‌ها رخ می‌دهد. این فضاها تمام بخش‌های بافت شهری را که مردم به آن دسترسی فیزیکی و بصری دارند را شامل می‌شود (Tibalds, 2005: 15). آن دسته از فضاهایی که عموم شهروندان بدون نیاز به کنترل و ... حق ورود و حضور در آن را دارند، مانند خیابان‌ها، پارک‌ها، مجتمع‌های تجاری و ... به عنوان فضای عمومی شناخته می‌شوند (Lorestani et al., 2011).

**پیاده محوری:** شامل مجموعه این اقدامات یا شامل ایجاد محدوده‌های خاص (اغلب در مرکز شهرها) با حذف کامل تردد سواره یا شامل ایجاد محدودیت زمان و سرعت ترافیک سواره بوده است که به نام طرح‌های آرام‌سازی ترافیک شناخته می‌شود (Pakzad, 2006: 13). نخستین تجربه‌های آزمایشی در ایجاد منطقه بی‌ترافیک، در شهرهای روتردام هلند و استکهلم سوئد به وجود آمد. در اواخر دهه ۵۰، خودروهای شخصی از نواحی مرکزی و تاریخی شهرها به دلیل تهدید مراکز شهرهای اروپا به وسیله ترافیک و تخریب بافت‌های ارزشمند شهری به بیرون رانده شدند، به طوریکه تا سال ۱۹۷۵ تقریباً تمام شهرهای مهم و تاریخی اروپا ورود اتومبیل را به بخش بزرگ از ناحیه تاریخی و مرکزی خود محدود کرد و پیاده راه‌های تاریخی تجاری در آن‌ها به وجود آوردند. در آمریکای شمالی در اوایل دهه ۱۹۶۰ گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفت و طی ده سال، ۱۵۰ خیابان پیاده در شهرهای آمریکا به وجود آمد (Pakzad, 2007, 273).

**حرکت پیاده در فضای شهری:** در شهرسازی معاصر، حرکت پیاده و نیازها و حقوق طبیعی انسانی پیاده، کمتر مورد توجه برنامه‌ریزان و طراحان شهری بوده و راه‌های پیاده نه به عنوان بخشی مستقل از فضاهای شهری، بلکه به عنوان تابعی از حرکت سواره به حساب آمده است. در ایران نیز با سلطه تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر شهری، برنامه‌ریزی و طراحی شهری روز به روز از مقیاس و نیاز انسان پیاده دور شده و در نتیجه از ارزش‌ها و جاذبه‌های اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری کاسته شده است. در این روند، مفهوم و کارکرد عناصر شهری سازگار و مطلوب شهری مثل محله، خیابان، میدان، گذر، کوی و ... تغییر کیفی و ماهوی پیدا کرده و محتوای غنی انسانی خود را از دست داده است؛ باید توجه نمود که صرف احداث مسیر ویژه پیاده، موفقیت و کارایی آن را در شهر تضمین نمی‌نماید. همچنین احداث مسیر ویژه پیاده در یک شهر نمی‌تواند به منزله الگوی اجرایی در شهرهای دیگر به شمار رود. تفاوت‌های اقلیمی، فرهنگی و ویژگی‌های متفاوت شهرسازی در هر منطقه، رویکرد خاصی را نسبت به مسئله پیاده راه سازی طلب می‌کند. عواقب حضور اتومبیل باعث رنگ باختن حضور انسان در شهر و فراموشی هویت پیاده در معابر شهری بود و به دنبال آن نیز بروز انواع آلودگی‌های محیطی شرایط زندگی و آسایش انسان در شهر را دگرگون ساخت. در این شرایط در مقابل حل مسائل مطرح شده در شهرها، اندیشمندان جهت‌گیری‌های مختلفی نموده و راه‌حلهایی برای معضلات ایجاد شده ارائه می‌دهند. به این ترتیب نظریات، الگوها، روش‌ها و فنون جدید و مشخصی در نگرش به شهر و شهرسازی و نحوه برخورد با مسائل آن و حفظ و اعتلای کیفیت فضاهای شهری و حل مشکلات نظام حرکت ابداع گردید.

در سال ۱۵۸۵ شهر ساز آمریکائی به نام «ولمستد» برای نخستین بار فکر «جداسازی معابر» را در طراحی «پارک مرکزی نیویورک» به کار برد و راه سواره و پیاده را جدا کرد (Mehdizadeh, 2000: 99). در سال ۱۹۷۱ کتاب «برنامه‌ریزی و طراحی پیاده» در ایالات متحده منتشر گردید که نخستین کتاب پایه در این زمینه محسوب می‌شود (Fruin, 1971: 17). در سال ۱۹۷۵ انتشار کتاب «فضاهای شهری برای پیاده» در گسترش و اشاعه مباحث مربوط به بهسازی فضاهای شهری نقش مؤثری ایفا نمود (Pushkarev & Zupon, 1975). در سال ۱۹۷۷ کتاب «فقط عابر پیاده» در ایالات متحده به چاپ رسید که در آن مبانی برنامه‌ریزی و طراحی و مدیریت «مناطق بی ترافیک» به ویژه در نواحی مرکزی شهرها، مورد بحث و بررسی قرار گرفته است (Brambila & ang, 1977: 210). «خیابان‌های قابل زندگی» بر خلاف مدرنیست‌ها تأکید می‌کند که، خیابان‌ها باید در کنار عملکرد شهری، عملکردهای فرهنگی، اجتماعی، تفریحی و ... را داشته باشند (Applyard, 1981: 73). یان گل نیز در آثار خود به بحث در زمینه پیاده راه‌ها و نحوه طراحی مناسب فضاهای عمومی، به ویژه در اسکاندیناوی می‌پردازد و تأکید می‌کند که به کمک بهبود کیفیت فضاهای همگانی، باید جای خالی این فعالیت‌ها را با فعالیت‌های گزینشی و اجتماعی پر کرد تا همچنان زندگی در فضاهای شهر جاری بماند (Gehl, 2001: ۲۰۱). سیمپسون در کتاب «برنامه‌ریزی مرکز شهر و حمل‌ونقل عمومی» از رویکرد پیاده گسترده به مثابه راهبردی در توسعه تجاری مراکز شهرهای قدیمی یاد می‌کند (Simpson, 1988: 139). هاس کلاو نیز در اثر خود «عابر پیاده و ترافیک شهری» رویکردهای متفاوت جداسازی ترافیک وسایط نقلیه را از پیاده، در بریتانیا و آلمان تجزیه و مقایسه می‌کند و معتقد است که برای جذب مردم به مراکز شهری، فراهم‌سازی محیط پیاده‌رو ایمن، خوشایند و مطلوب ضروری است (Hassklau, 1990: 4).

**عابر پیاده:** انسان به عنوان بهره‌بر و عامل پدید آورنده شهر در شهر ساکن بوده، زندگی می‌کند و در آن به فعالیت می‌پردازد. حضور او در شهر دائمی است، چه به عنوان ساکن قطعه‌ای از شهر و چه به عنوان عابر در قطعاتی دیگر. در حالت دوم برآوردن نیازهای انسان با حضور موقت مطرح است که در آن امنیت، آسایش، ایمنی و خوشایندی از حضور در فضای شهری مدنظر بوده و نیاز به تجهیزات و تأسیساتی دارد که بتواند امکان حضور را فراهم آورد. بنابراین می‌توان گفت، سکونت، فراغت و تفریح، امنیت و آسایش، حفظ حریم و تعریف قلمروها و... همه و همه در آن نهفته است که حیات مدنی نام می‌گیرد. با این تأکید که در این ساماندهی و ایجاد فضای شهری توجه به حرکت انسان پیاده نکته اساسی است. به سبب ویژگی‌های متفاوتی که عابران پیاده از نظر سنی، جنسی و توانایی‌های جسمی دارند و نیز به سبب تفاوت در اندیشه، احساس و نحوه ادراک فضا، تعریف مسیرهای پیاده گردشگری در شهر اهمیت دوچندان می‌یابد (Habibi, 1999: 33).

**عوامل تأثیرگذار بر حرکت پیاده:** بر اساس نظریه راپاپورت (۱۳۸۴) حرکت و رفتار عابر پیاده، به طور کلی متأثر از دو پارامتر فیزیکی و فرهنگی / اجتماعی است. عوامل بیشمار فیزیکی - فرهنگی و اجتماعی نظیر ایمنی، راحتی، زمان و مکان و شرایط جوی و اقلیمی، موانع (فیزیکی - بصری - فرهنگی و اجتماعی - انسانی)، کیفیت محیط (آلودگی هوا، صدا، دیداری)، شرایط فیزیکی عابر (زن، مرد، کودک، جوان، سالخورده، معلول، سالم) و زیبایی و جذابیت مسیر در جابجایی حرکت عابر پیاده تأثیرگذار است. از مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار بر حرکت پیاده می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

\*- پیوستگی مسیر پیاده، نیازمند شبکه‌ای پیوسته و مناسب پیاده‌رو زمینی و زیرزمینی و گره‌های بامعناست که همه مبدأها را به مقصدها بدون وقفه و بریدگی ارتباط دهد (Su et al, 2019: 94). \* - کوتاهی و جذابیت مسیر حرکت، پیاده‌ها به فاصله‌های انتخابی فوق‌العاده حساس‌اند و عموماً کوتاه‌ترین مسیر را انتخاب می‌کنند (Wang et al, 2019: 104). \* - زیبایی و امنیت، پیاده‌ها در محله‌های خلوت خود را کاملاً بی‌دفاع حس می‌کنند و به مسیرهایی نیاز دارند که تنها نبوده و به عبارتی چشمانی ناظر حرکت آن‌ها باشد. در این صورت آن‌ها احساس امنیت می‌کنند و بعلاوه در صورت زیبایی مسیر حرکت، با احساس بهتری از آن عبور می‌کنند (Su et al, 2019: 15). \* - ایمنی از فاکتورهای فیزیکی که به عرض عبور پیاده، حجم ترافیک وسایل نقلیه و عدم تداخل حرکت سواره و پیاده در مسیر حرکت پیاده، عدم روشنایی مسیرهای پیاده، وجود جوی‌های سرباز، کف‌سازی محیط حرکت، موانع ارتباط دارد (Jensen et al, 2019: 94). \* - راحتی: تندی شیب مسیر، یخ‌زدگی و لغزنده نبودن کف مسیر حرکت، عرض کافی، تغییر ناگهانی (پله‌های منفرد)، وضعیت تخلیه آب‌های سطحی و نحوه محافظت پیاده‌روها در مقابل تابش آفتاب، باد، باران و برف تأثیر بسزایی در راحتی پیاده‌ها دارند (Zhou et al, 2019).

در راستای دستیابی به فضاهای عمومی انسانی (تأمین‌کننده نیازهای زیستی) تفکر پیاده‌مداری (فضاهای عمومی) مطرح شده است. آغاز این فرآیند در سال ۱۹۷۷ در کتاب «فقط عابر پیاده» در ایالات متحده بوده است که در آن مبانی برنامه‌ریزی و طراحی و مدیریت «مناطق بی‌ترافیک» به ویژه در نواحی مرکزی شهرها، مورد بحث و بررسی قرار گرفته است (Brambila & ang, 1977). «خیابان‌های قابل زندگی» برخلاف رویکرد مدرنیستی تأکید می‌کند که، خیابان‌ها باید در کنار عملکرد شهری، عملکردهای فرهنگی، اجتماعی، تفریحی و... را داشته باشند (Applyard, 1981). یان گل نیز در آثار خود به بحث در زمینه پیاده‌راه‌ها و نحوه طراحی مناسب فضاهای عمومی، به‌ویژه در اسکاندیناوی می‌پردازد و تأکید می‌کند که کمک به بهبود کیفیت فضاهای همگانی، باید جای خالی این فعالیت‌ها را با فعالیت‌های گزینشی و اجتماعی پر کرد تا همچنان زندگی در فضاهای شهر جاری بماند (Gehl, 2001). سیمپسون در کتاب «برنامه‌ریزی مرکز شهر و حمل‌ونقل عمومی» از رویکرد پیاده‌گستری به مثابه راهبردی در توسعه تجاری مراکز شهرهای قدیمی یاد می‌کند (Simpson, 1988). هاس کلاو نیز در اثر خود «عابر پیاده و ترافیک شهری» رویکردهای متفاوت جداسازی ترافیک وسایل نقلیه را از پیاده، در بریتانیا و آلمان تجزیه و مقایسه می‌کند و معتقد است که برای جذب مردم به مراکز شهری، فراهم‌سازی محیط پیاده‌رو ایمن، خوشایند و مطلوب ضروری است (Hassklau, 1990).

### روش تحقیق:

روش تحقیق حاضر کمی و ابزار پژوهش پرسشنامه شهروندی بوده است. جامعه آماری پژوهش حاضر شامل کلیه شهروندان شهر رامیان واقع در استان گلستان بوده است. بر اساس آمارگیری رسمی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، جمعیت این شهر معادل ۱۲۴۲۶ نفر بوده است؛ بنابراین جامعه آماری این پژوهش ۱۲۴۲۶ نفر است. با جایگزینی مقادیر فوق در فرمول کوکران، تعداد ۳۷۳،۱ نفر به عنوان حجم نمونه برآورد شده است. به علت دقت‌تر شدن تحقیق، نگارنده حجم نمونه را به ۳۸۰ نفر افزایش داده است. آزمون آماری مورد استفاده تحلیل عاملی بود است که در نرم‌افزار SPSS۲۰ به انجام رسیده است.

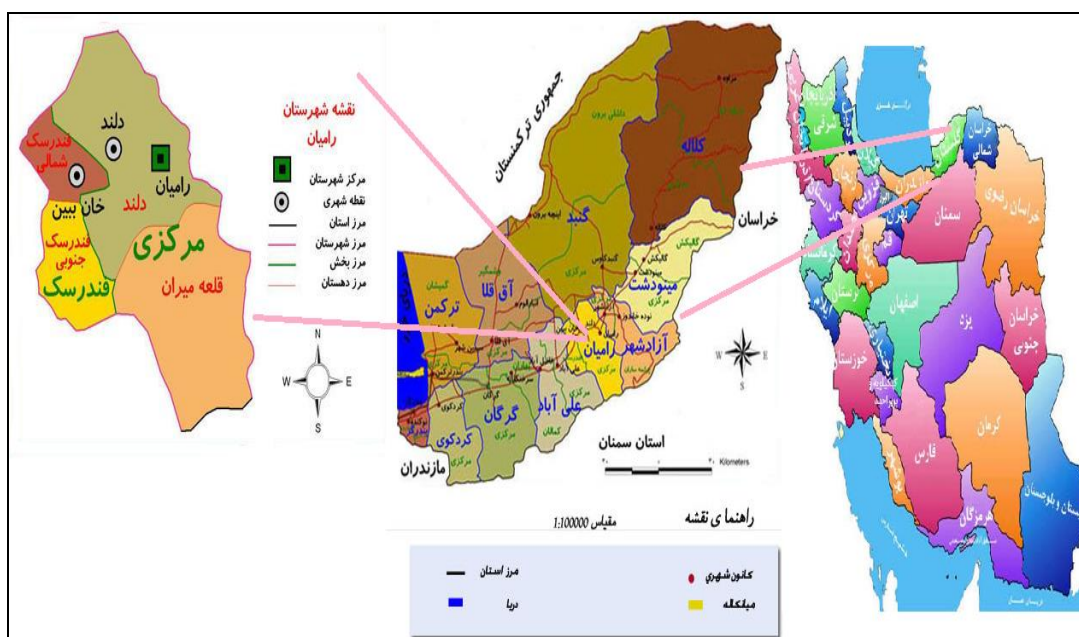
## محدوده مورد مطالعه:

شهرستان رامیان با جمعیتی معادل ۸۶۲۱۰ نفر در جنوب استان گلستان واقع شده است. شهر رامیان (نمونه مورد مطالعه) مرکز شهرستان رامیان دارای جمعیت ۱۳ هزار نفر و مساحتی معادل ۷۸۳ کیلومتر مربع است. مواهب طبیعی و ظرفیت‌های طبیعی-اقلیمی خاص این شهر موجب شده است نرخ رشد جمعیت ۱٫۶ درصدی در فاصله دو دوره سرشماری اخیر برای این شهر شده است (Iran Statistics Center Web site, 2016). توجه به منظر و کیفیت‌های فضایی (در قالب تئوری جهانی ایده فضای ساخته شده BS و رابطه آن با رفتار ترافیکی) با توجه به تبعات و نتایج مثبتی که در حوزه‌های سلامت، اقتصاد، اجتماع، محیط‌زیست و مواردی از این دست دارد، موجب رونق زیست محلی-منطقه‌ای و صرفه‌جویی در مصرف سوخت (به واسطه کاهش نیاز به تردد سواره) و کاهش هزینه‌های بخش درمان (به واسطه افزایش سطح سلامت ناشی از پیاده‌روی) می‌گردد که در راستای توسعه ملی و توسعه پایدار سرزمینی است؛ بنابراین چنین پژوهشی (بررسی ارتباط کیفیت منظر و پیاده‌مداری-در راستای ارتقای پیاده‌مداری) در دو سطح کلان و خرد دارای ضرورت و اهمیت انجام در نمونه مورد مطالعه است. شهر رامیان با جمعیت ۱۲۴۲۶ نفر پانزدهمین شهر پرجمعیت استان گلستان است. با توجه به شکل خطی شهر رامیان و گسترش این شهر در امتداد خیابان امام ره، این خیابان تشکیل دهنده ستون فقرات شهر بوده و نقش عمده‌ای در زمینه جابجایی و حمل و نقل شهری و دسترسی‌های محلی بازی می‌کند. این خیابان با جهت جنوبی-شمالی اتصال دهنده ورودی‌ها و خروجی‌های شهر است. خیابان امام ره شهر رامیان در حدفاصل بلوار ورودی شهر (واقع در جنوب شهر) و میدان خروجی شهرواقع در شمال شهر قرار دارد. در ادامه مشخصات و ویژگی‌های این خیابان در جدول، نیمرخ عرضی و نقشه ارائه شده است.

جدول ۱- مشخصات جغرافیایی خیابان امام ره رامیان

نام	طول (کیلومتر)	ارتفاع از سطح دریا (متر)			شیب (درصد)		عرض خیابان	
		حداکثر	حد اقل	میانگین	حداکثر	میانگین	سواره‌رو	پیاده‌رو
خیابان امام ره	۲٫۱۷	۲۴۹	۱۹۰	۲۱۸	۵٪	۲٫۸	۱۰	۸

Source: Research Findings, 2020



شکل ۱- موقعیت محدوده مورد مطالعه، استان گلستان، شهرستان رامیان (http://gonbadcity.ir)

## بحث و یافته‌های پژوهش:

به منظور انجام تجزیه و تحلیل پژوهش از آزمون تحلیل عاملی استفاده شده است. آزمون مورد اشاره بر روی داده‌های حاصل از پرسشنامه شهروندی، شامل ۵ شاخص و ۳۰ گویه، به انجام رسیده است. با توجه به نوع داده‌های مورد استفاده در این پژوهش از تحلیل عاملی اکتشافی استفاده شده است. مراحل انجام تحلیل عاملی در قالب گزینه‌های زیر ارائه شده است. در این قسمت نخستین مرحله از آزمون

تحلیل عاملی ارائه شده است. این بخش به آزمون پایایی کا، ام، او و بارتولت اختصاص دارد. همان‌گونه که مشاهده می‌شود *SIG* آزمون برابر با صفر (کوچک‌تر از ۵ صدم) است که نشان‌دهنده معنادار بودن آزمون است. عدد به دست آمده برای *KMO* برابر ۰٫۸۶۸ است. این عدد نشان‌دهنده کافی بودن تعداد پاسخ‌دهندگان برای تحلیل عاملی است.

جدول ۲- پایایی داده‌های مورد استفاده با استفاده از دو آزمون کا، ام، او و بارتولت

<i>KMO and Bartlett's Test</i>	
<i>Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.</i>	۰٫۸۶۸
<i>Bartlett's Test of Sphericity</i>	<i>Approx. Chi-Square</i>
	<i>df</i>
	<i>Sig.</i>

Source: Research Findings, 2020

**تشکیل ماتریسی از ضرایب همبستگی متغیرها:** برای انجام محاسبات در مراحل بعدی و ارتباط درونی بین شاخص‌ها از ماتریس همبستگی استفاده می‌شود. اگر همه شاخص‌ها در جهت مثبت مرتب شده باشند و کیفیت بیشتر نشانگر وضع بهتر باشد، همبستگی‌ها مثبت خواهند بود؛ یعنی افزایش مقادیر هر یک از شاخص‌ها با افزایش مقادیر شاخص‌های دیگر خواهد بود. به دلیل تعداد و حجم بالای متغیرهای مورد استفاده (۳۰ مؤلفه و ماتریس ۳۰\*۳۰) مورد استفاده از ارائه این جدول صرف‌نظر شده است.

**استخراج مجموعه عوامل اولیه:** در این مرحله با استفاده از ماتریس همبستگی بین شاخص‌ها، عوامل را استخراج می‌کنیم. با استفاده از ماتریس عاملی، عوامل مشترک و اهمیت نسبی هر یک از شاخص‌ها معلوم می‌گردد. حال برای مشخص کردن معنادار بودن عوامل انتخاب شده در این روش، از آماره‌ای به نام مقدار ویژه استفاده می‌گردد. مقدار ویژه اندازه‌ای است که نشان‌دهنده مقدار واریانس در مجموعه‌ی متغیرهای اولیه است که توسط یک عامل تعیین می‌شود. به طور کلی عامل‌هایی انتخاب می‌گردند که مقادیر ویژه‌ی آن‌ها بالاتر از یک باشد. نکته‌ی بعدی این است که بهترین آمار آن‌هایی هستند که بیشترین واریانس مجموعه‌ی متغیرهای اولیه را تعیین می‌کنند. نهایتاً اینکه در مرحله مقدماتی استخراج عامل‌ها، تعدادی عامل به دست می‌آیند و مقدار ویژه و مقدار کل واریانس تعیین شده، هر دو بر تعداد عامل‌های منتخب تأثیر دارند.

در این پژوهش به منظور شناسایی عوامل تأثیرگذار در فرآیند پیاده‌مدار نمودن خیابان (شاخص‌های پنج گانه و گویه‌های ۳۰ گانه) عوامل ۸ گانه استخراج شده است. مقادیر ویژه هر کدام از عوامل یاد شده (۸ عامل) بالای ۱ بوده است (علت انتخاب عوامل). این عوامل ۸ گانه در مجموع ۵۹٫۳۶۱ درصد از واریانس کل را در خود جای داده‌اند. در جدول زیر ماتریس عوامل اولیه استخراج شده، ارائه شده است. استخراج عوامل نهایی از دوران این جدول (در ادامه ارائه خواهد گردید)، استخراج خواهد شد.

جدول ۳- اشتراک‌های اولیه و استخراجی

شاخص	گویه	اولیه	استخراجی
دسترسی تردد و	دسترسی با وسایل حمل و نقل عمومی	۱	۰/۵۷۸
	دسترسی به پارکینگ عمومی	۱	۰/۴۹۷
	کیفیت حرکت پیاده در خیابان	۱	۰/۶۰۵
	کیفیت فضای سواره	۱	۰/۵۸۱
امنیت عمومی و ایمنی تردد	کیفیت امنیت اجتماعی محیط (وجود ناهنجاری‌هایی مانند سرقت، زورگیری، تجمع افراد بزهکار، ایداء گروه‌های خاص مثل کودکان، سالمندان و زنان و ...)	۱	۰/۶۰۸
	نورپردازی و سیستم روشنایی موجود در خیابان	۱	۰/۶۱۵
	موانع حرکتی در مسیر پیاده و وجود سطوح ناهموار	۱	۰/۵۸۹
	کف‌سازی و ایجاد مسیرهای ویژه برای گروه‌های خاص (مانند نابینایان، سالمندان...)	۱	۰/۶۳۶
	ورود موتورسیکلت به قسمت پیاده‌رو و تداخل حرکت پیاده و سواره	۱	۰/۳۵۴
	وجود زیرگذر و روگذرهای مخصوص پیاده	۱	۰/۷۴۸
	وجود مسیر مخصوص تردد و پارک دوچرخه	۱	۰/۷۲۲
کالبدی-بصری	وضعیت مبلمان شهری (فضاهایی برای نشستن، آب‌نما، مجسمه و...)	۱	۰/۵۲۶
	وضعیت مراکز خرید (خرده فروشی)	۱	۰/۵۵
	وضعیت بناهای خاص فرهنگی مانند نمایشگاه‌ها	۱	۰/۵۶۶
	وضعیت اغذیه فروشی و رستوران	۱	۰/۵۶
	وضعیت فضاهای گردشگری	۱	۰/۵۵۳
	رنگ‌آمیزی بلوارهای شهری، جداره‌ها و دیوارهای شهری	۱	۰/۵۳۷
	وضعیت ارتفاع ساختمان‌های مجاور خیابان را چگونه ارزیابی می‌کنید	۱	۰/۵۰۹
کارکردهای اجتماعی-فرهنگی	برگزاری مراسم، نمایش و جشن‌های خیابانی	۱	۰/۶۴۹
	فعالیت‌های فرهنگی مانند نمایشگاه‌ها	۱	۰/۶۹۸
	ملاقات و گفت و گو با دوستان	۱	۰/۶۴۸
	حضور اقشار و طبقات مختلف اجتماعی در خیابان (زنان، کودکان، سالمندان و معلولان)	۱	۰/۶۰۷
	وجود فضاهای تردد ویژه معلولان و سالمندان	۱	۰/۴۹۸
	وجود پارک و فضای سبز مناسب برای تمام گروه‌های سنی، جنسی و حسی-حرکتی	۱	۰/۶۵۸
	وجود فضاها و مبلمان مناسب در فواصل معین جهت استراحت افراد	۱	۰/۶۰۱
محیط زیست	آلودگی و عدم نظافت مناسب معابر شهری	۱	۰/۵۵
	وجود جانوران موذی (سگ، موش، سوسک و ...) در محدوده خیابان	۱	۰/۵۲۷
	آلودگی هوای ناشی از تردد وسایل نقلیه موتوری	۱	۰/۷۶۹
	آلودگی صوتی ناشی از تردد وسایل نقلیه موتوری	۱	۰/۶۹۱
	فضای سبز و پارک	۱	۰/۵۷۹

Source: Research Findings, 2020

در جدول زیر مقادیر واریانس (تغییرپذیری) متغیرها تحت تأثیر هر عامل را بیان نموده است. همان‌گونه که در بخش استخراج مقادیر اولیه مشاهده می‌شود، عامل اول ۲۵,۳۳۹ درصد از تغییرات کل را توضیح می‌دهد و در مجموع دو عامل اولیه ۳۲,۹۷۳ درصد تغییرات کل را توضیح می‌دهند. به منظور تعدیل این فرآیند اقدام به دوران محورها صورت می‌گیرد، این اقدام تأثیری بر روی جمع واریانس عوامل استخراج شده ندارد، اما امتیاز عاملی هر کدام از عوامل را تا حدودی تعدیل می‌نماید. پس از دوران عوامل ده‌گانه استخراج شده، عامل اول ۱۱,۴۹۲ درصد از تغییرات کل را توضیح می‌دهد و در مجموع دو عامل اولیه ۲۰,۱۳۷ درصد تغییرات کل را توضیح می‌دهند؛ اما در نهایت مجموع عوامل ده‌گانه پیش و پس از دوران ۵۹,۳۶۱ درصد از کل تغییرات را توضیح می‌دهند.

جدول ۴- واریانس تشریح شده

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
۱	۷/۶۰۲	۲۵/۳۳۹	۲۵/۳۳۹	۷/۶۰۲	۲۵/۳۳۹	۲۵/۳۳۹	۳/۴۴۸	۱۱/۴۹۲	۱۱/۴۹۲
۲	۲/۲۹	۷/۶۳۴	۳۲/۹۷۳	۲/۲۹	۷/۶۳۴	۳۲/۹۷۳	۲/۵۹۴	۸/۶۴۵	۲۰/۱۱۳۷
۳	۱/۸۳۲	۶/۱۰۶	۳۹/۰۷۹	۱/۸۳۲	۶/۱۰۶	۳۹/۰۷۹	۲/۳۳۹	۷/۷۹۶	۲۷/۹۳۳
۴	۱/۵۰۹	۵/۰۲۹	۴۴/۱۰۷	۱/۵۰۹	۵/۰۲۹	۴۴/۱۰۷	۲/۲۴۵	۷/۴۸۴	۳۵/۴۱۷
۵	۱/۲۷۱	۴/۲۳۵	۴۸/۳۴۲	۱/۲۷۱	۴/۲۳۵	۴۸/۳۴۲	۲/۰۹۳	۶/۹۷۷	۴۲/۳۹۴
۶	۱/۱۵۳	۳/۸۴۴	۵۲/۱۸۷	۱/۱۵۳	۳/۸۴۴	۵۲/۱۸۷	۲/۰۱۱	۶/۷۰۲	۴۹/۰۹۶
۷	۱/۱۲۹	۳/۷۶۴	۵۵/۹۵۱	۱/۱۲۹	۳/۷۶۴	۵۵/۹۵۱	۱/۷۰۱	۵/۶۷۱	۵۴/۷۶۷
۸	۱/۰۲۳	۳/۴۱	۵۹/۳۶۱	۱/۰۲۳	۳/۴۱	۵۹/۳۶۱	۱/۳۷۸	۴/۵۹۴	۵۹/۳۶۱
۹	۰/۹۶۶	۳/۲۱۹	۶۲/۵۸						
۱۰	۰/۹۱۷	۳/۰۵۵	۶۵/۶۳۶						
۱۱	۰/۸۸۱	۲/۹۳۷	۶۸/۵۷۳						
۱۲	۰/۷۹۴	۲/۶۴۷	۷۱/۲۲						
۱۳	۰/۷۲۹	۲/۴۳۱	۷۳/۶۵۱						
۱۴	۰/۶۹۶	۲/۳۲	۷۵/۹۷۳						
۱۵	۰/۶۸	۲/۲۶۷	۷۸/۲۳۸						
۱۶	۰/۶۱۳	۲/۰۴۳	۸۰/۲۸۱						
۱۷	۰/۶۰۷	۲/۰۲۴	۸۲/۳۰۵						
۱۸	۰/۵۵	۱/۸۳۲	۸۴/۱۳۷						
۱۹	۰/۵۳۶	۱/۷۸۸	۸۵/۹۲۵						
۲۰	۰/۴۹۹	۱/۶۶۳	۸۷/۵۸۷						
۲۱	۰/۴۸۳	۱/۶۰۸	۸۹/۱۹۶						
۲۲	۰/۴۶۹	۱/۵۶۵	۹۰/۷۶						
۲۳	۰/۴۵۸	۱/۵۲۷	۹۲/۲۸۸						
۲۴	۰/۴۰۱	۱/۳۳۶	۹۳/۶۲۴						
۲۵	۰/۳۶۸	۱/۲۲۸	۹۴/۸۵۲						
۲۶	۰/۳۵۸	۱/۱۹۲	۹۶/۰۴۴						
۲۷	۰/۳۳۳	۱/۱۱۱	۹۷/۱۵۴						
۲۸	۰/۳۲۴	۱/۰۷۸	۹۸/۲۳۳						
۲۹	۰/۲۷۵	۰/۹۱۵	۹۹/۱۴۸						
۳۰	۰/۲۵۶	۰/۸۵۲	۱۰۰						

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Source: Research Findings, 2020

### استخراج مجموعه عوامل نهایی به وسیله دوران آن‌ها:

بعد از تعیین تعداد عامل‌ها، در مرحله بعد می‌بایست مشخص شود که هر یک از عامل‌ها عمدتاً چه متغیرهایی را شامل می‌شوند. برای این منظور و تفسیر راحت عامل‌ها باید عامل‌های به دست آمده مرحله مقدماتی را دوران داد. در این پژوهش از روش واریماکس برای دوران عامل‌ها استفاده شده است. حاصل این دوران، ماتریسی از عوامل دوران یافته است که برای هر عامل در مقابل متغیر مربوطه یک وزن را قائل می‌شود و هر عامل را به وضوح بر متغیرهای خاص تعلق می‌دهد. لازم به ذکر است که بعد از دوران عامل‌ها، درصد واریانس که توسط هر عامل تعیین می‌گردد، تغییر می‌کند، اما درصد تجمعی کل واریانس ثابت می‌ماند. در جدول زیر مقادیر عامل‌های استخراجی برای هر یک از متغیرها را بعد از دوران نشان می‌دهد. همان گونه که در توضیحات و مراحل اجرای تحلیل عاملی توضیح داده شد هدف از این روش استخراج شاخصه‌ها و مؤلفه‌هایی است که بیش‌ترین اهمیت در تحقیق دارند. نتیجه نهایی مراحل طی شده در تحلیل عاملی در جدول مربوط به ماتریس دوران یافته عوامل ۸ گانه استخراج شده (به همراه عوامل بارگذاری شده در هر عامل) را مشخص نمود. در بخش زیر شاخص‌های بارگذاری شده در هر عامل بررسی و ارائه شده است.



جدول ۵- ماتریس دوران یافته عوامل

شاخص	گوینه	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸
تردد و دسترسی	دسترسی با وسایل حمل و نقل عمومی	-۰/۱۵۷	-۰/۵۱۶	-۰/۰۹۲	-۰/۰۶۹	-۰/۲۷۸	-۰/۰۲۶	-۰/۴۴۳	-۰/۰۰۱
	دسترسی به پارکینگ عمومی	-۰/۳۷۳	-۰/۰۸۸	-۰/۱۱	-۰/۰۰۲	-۰/۰۸۲	-۰/۰۶۲	-۰/۵۶۴	-۰/۰۹۹
	کیفیت حرکت پیاده در خیابان	-۰/۰۰۲	-۰/۲۵۱	-۰/۲۳۵	-۰/۰۶۴	-۰/۱۳۸	-۰/۰۰۳	-۰/۶۱	-۰/۱۷۷
	کیفیت فضای سواره	-۰/۰۵۵	-۰/۰۱۱	-۰/۰۳۹	-۰/۲۴۶	-۰/۲۲	-۰/۱۱۲	-۰/۶۷۳	-۰/۰۴۴
امنیت عمومی و ایمنی تردد	کیفیت امنیت اجتماعی محیط (وجود ناهنجاری‌هایی مانند سرقت، زورگیری، تجمع افراد بزهکار، ایدز گروه‌های خاص مثل کودکان، سالمندان و زنان و ...)	-۰/۱۶۸	-۰/۷۲۷	-۰/۰۶۳	-۰/۰۷۶	-۰/۱۱۸	-۰/۰۶۹	-۰/۱۴۸	-۰/۰۲۶
	نورپردازی و سیستم روشنایی موجود در خیابان	-۰/۲۲۲	-۰/۶۸۶	-۰/۰۱۸	-۰/۰۱۲	-۰/۲۶۸	-۰/۱۴۷	-	-۰/۰۳۴
	موانع حرکتی در مسیر پیاده و وجود سطوح ناهموار	-۰/۱۸۷۸	-۰/۵۶۲	-۰/۲۹۹	-۰/۳۲۶	-۰/۰۴۵	-۰/۰۸۱	-۰/۰۱۸	-۰/۱۸
	کف‌سازی و ایجاد مسیرهای ویژه برای گروه‌های خاص	-۰/۱۳۹	-۰/۲۷۶	-۰/۱۳۶	-۰/۵۰۲	-۰/۱۰۳	-۰/۴۹۵	-۰/۱۰۷	-۰/۰۴۲
	ورود موتورسیکلت به قسمت پیاده‌رو و تداخل حرکت پیاده و سواره	-۰/۰۸۶	-۰/۳۱	-۰/۲۷	-۰/۳۷۶	-۰/۰۷۱	-۰/۱۴۸	-۰/۰۸۱	-۰/۰۵۴۵
	وجود زیرگذر و روگذرهای مخصوص پیاده	-۰/۱۴۸	-۰/۰۹۹	-۰/۰۹۲	-۰/۰۹۶	-۰/۰۱۹	-۰/۸۳۲	-۰/۰۴۲	-۰/۰۶۸
	وجود مسیر مخصوص تردد و پارک دوچرخه	-۰/۱۲۷	-۰/۰۱	-۰/۱۵۳	-۰/۰۲۵	-۰/۰۱۶	-۰/۸۱۱	-۰/۱۳۵	-۰/۰۷
کالبدی-بصری	وضعیت مبلمان شهری(فضاهایی برای نشستن، آبنما، مجسمه و...)	-۰/۵۶۱	-۰/۲۱۳	-۰/۰۸	-۰/۲۰۷	-۰/۱۹۲	-۰/۲۷۶	-۰/۰۵	-۰/۰۴
	وضعیت مراکز خرید(خرده فروشی)	-۰/۰۶	-۰/۲۱۴	-۰/۰۸۳	-۰/۱۷۶	-۰/۶۵	-۰/۰۵۱	-۰/۰۸۵	-۰/۱۷۵
	وضعیت بناهای خاص فرهنگی مانند نمایشگاه‌ها	-۰/۵۱۱	-۰/۱۴۴	-۰/۰۱۴	-۰/۲۹۶	-۰/۲۱۹	-۰/۳	-۰/۱۶۴	-۰/۱۷۴
	وضعیت اغذیه فروشی و رستوران	-۰/۰۶۳	-۰/۲۰۱	-۰/۰۶۳	-۰/۰۷۹	-۰/۶۸۸	-۰/۰۵۳	-۰/۰۸۶	-۰/۱۴۸
	وضعیت فضاهای گردشگری	-۰/۴۴۳	-۰/۱۲۲	-۰/۱۲۴	-۰/۲۷۱	-۰/۲۰۹	-۰/۲۲۵	-۰/۲۴۵	-۰/۳۱۵
	رنگ‌آمیزی بلوارهای شهری، جداره‌ها و دیوارهای شهری	-۰/۴۴۴	-۰/۰۹۱	-۰/۱۷۹	-۰/۰۹۸	-۰/۴۸۹	-۰/۱۷۷	-۰/۱۲۹	-۰/۰۵۳
کارکردهای اجتماعی-فرهنگی	وضعیت ارتفاع ساختمان‌های مجاور خیابان	-۰/۳۹۷	-۰/۰۹۸	-۰/۲۲	-۰/۲۳۷	-۰/۴۲۷	-۰/۰۹۳	-۰/۰۶۵	-۰/۲۱۵
	برگزاری مراسم، نمایش و جشن‌های خیابانی	-۰/۳۱۴	-۰/۱۳۲	-۰/۰۶۷	-۰/۶۲۶	-۰/۳۰۵	-۰/۰۰۵	-۰/۲۰۳	-۰/۰۵۱
	فعالیت‌های فرهنگی مانند نمایشگاه‌ها	-۰/۳۰۵	-۰/۱۰۳	-۰/۰۸۵	-۰/۷۰۳	-۰/۲۲	-۰/۰۷۱	-۰/۱۶۶	-۰/۰۸۹
	ملاقات و گفت‌گو با دوستان	-۰/۳۳۵	-۰/۰۷۱	-۰/۰۱۸	-۰/۰۷۵	-۰/۱۳۳	-۰/۱۵۵	-۰/۰۷۷	-۰/۶۹۱
	حضور اقشار و طبقات مختلف اجتماعی در خیابان(زنان و...)	-۰/۰۶۲	-۰/۱۴۱	-۰/۰۸	-۰/۱۲	-۰/۳۲۹	-۰/۰۳۶	-۰/۰۹۱	-۰/۶۶۷
	وجود فضاهای تردد ویژه معلولان و سالمندان	-۰/۲۹۴	-۰/۱۲۳	-۰/۲۶	-۰/۵۴۱	-۰/۰۸۸	-۰/۰۸۸	-۰/۰۲۹	-۰/۱۳۹
	وجود پارک و فضای سبز مناسب برای تمام گروه‌های سنی و...	-۰/۷۲۳	-۰/۰۹۱	-۰/۰۴۸	-۰/۲۵۷	-۰/۰۴۸	-۰/۰۳۶	-۰/۱۰۳	-۰/۲۰۹
وجود فضاها و مبلمان مناسب در فواصل معین جهت استراحت افراد	-۰/۶۵۷	-۰/۱۰۱	-۰/۲۷۲	-۰/۲۰۹	-۰/۰۰۳	-۰/۰۸۲	-۰/۰۶۸	-۰/۱۷۵	
محیط زیست	آلودگی و عدم نظافت مناسب معابر شهری	-۰/۱۲۴	-۰/۵۶۵	-۰/۲۷۹	-۰/۰۶۳	-۰/۲۷۹	-۰/۰۱۶	-۰/۲۳۳	-۰/۰۱۵
	وجود جانوران موذی(سگ فموش، سوسک و ...) در محدوده خیابان	-۰/۲۲۹	-۰/۳۰۳	-۰/۵۸۵	-۰/۱۴۶	-۰/۰۱	-۰/۰۶۲	-۰/۱۱۶	-۰/۰۳۴
	آلودگی هوای ناشی از تردد وسایل نقلیه موتوری	-۰/۰۷	-۰/۰۲۴	-۰/۸۳۹	-۰/۰۵۶	-۰/۱۵۶	-۰/۱۲۳	-۰/۰۰۸	-۰/۱۳۴
	آلودگی صوتی ناشی از تردد وسایل نقلیه موتوری	-۰/۱۲۷	-۰/۰۲۸	-۰/۷۹۸	-۰/۰۸	-۰/۰۹۳	-۰/۱۱۶	-۰/۰۹۱	-۰/۰۱۳
	فضای سبز و پارک	-۰/۷۲۹	-۰/۱۱۵	-۰/۰۹	-۰/۱۲۱	-۰/۱۱	-۰/۰۳۸	-۰/۰۴۴	-۰/۰۸۹

Source: Research Findings, 2020

پس از انجام مراحل مختلف فرآیند تحلیل عاملی، بایستی عوامل ۸ گانه بر حسب گویه‌ها مشخص گردند. در واقع هرچه مولفه‌ها در عوامل اولیه‌تر حاضر باشند از اهمیت و تاثیرگذاری بیشتری در نتیجه نهایی برخوردارند. به منظور نامگذاری عوامل استخراج شده بایستی مؤلفه و شاخصه‌های استخراج شده مشخص گردند. در این فرآیند عوامل اولیه‌تر اهمیت بیشتری دارند. عوامل ۸ گانه استخراج شده در جدول زیر ارائه و معرفی شده‌اند و متناسب با تعداد تکرار شاخص‌ها نام متناسب با عوامل انتخاب شده است.

جدول ۶- عوامل ۸ گانه استخراج شده بر اساس تعداد تکرار و نام

عوامل	شرح	نام عامل
۱	کالبدی-بصری(۳ مورد)، اجتماعی-فرهنگی و گذران اوقات فراغت(۳ مورد)، محیط زیست(۱ مورد)	کالبدی، اجتماعی و زیست محیطی
۲	امنیت عمومی و ایمنی تردد(۳ مورد)، تردد و دسترسی(۱ مورد)، محیط زیست(۱ مورد)	امنیت، تردد و محیط زیست
۳	محیط زیست(۳ مورد)	زیست محیطی
۴	اجتماعی-فرهنگی و گذران اوقات فراغت(۳ مورد)، امنیت عمومی و ایمنی تردد(۲ مورد)	اجتماعی-فرهنگی و امنیت
۵	کالبدی-بصری(۴ مورد)	کالبدی-بصری
۶	امنیت عمومی و ایمنی تردد(۲ مورد)	امنیت عمومی و ایمنی تردد
۷	تردد و دسترسی(۳ مورد)	تردد و دسترسی
۸	کارکردهای اجتماعی-فرهنگی و گذران اوقات فراغت(۲ مورد)	اجتماعی-فرهنگی و گذران اوقات فراغت

Source: Research Findings, 2020

در ادامه و به منظور شناسایی ابعاد مرتبط با ابعاد و عوامل مرتبط با پیاده‌مداری(همچنین مرتبط با کیفیت‌های منظر و کالبد خیابان) با استفاده از نتایج به دست آمده از آزمون تحلیل عاملی بررسی و ارائه شده است. در حقیقت عوامل شناسایی شده می‌توانند منجر به ارتقای کیفیت عمومی خیابان گردند. عوامل ۸ گانه استخراج شده توسط تحلیل عاملی با جزئیات و شرح دقیق شامل موارد زیر است.

**عامل اول: کالبدی، اجتماعی و زیست‌محیطی:** ترتیب قرارگیری عوامل استخراج شده بر اساس میزان اهمیت هر عامل است. بدین معنا که مهم‌ترین شاخصه‌ها و مولفه‌های پژوهش(داده‌های مورد استفاده) در میان عامل اول بارگذاری شده‌اند. همان‌گونه که در جدول زیر نشان داده شده است کالبدی-بصری(سه بار تکرار) و کارکردهای اجتماعی-فرهنگی و گذران اوقات فراغت (دو بار بار تکرار) و محیط زیست(با یک بار تکرار) بیش‌ترین اهمیت را داشته‌اند. گونه و گویه مربوط به هر کدام از شاخص‌های معرفی شده در جدول زیر ارائه شده است. بنابراین شاخص‌های کالبدی-بصری، کارکردهای اجتماعی-فرهنگی و گذران اوقات فراغت و محیط زیستی مهم‌ترین و تعیین کننده‌ترین عوامل ارتقای پیاده‌مداری هستند.

جدول ۷- عامل اول تحلیل عاملی

شماره	گویه	شاخص
۱	وضعیت مبلمان شهری(فضاهایی برای نشستن، آبنما، مجسمه و...)	کالبدی-بصری
۲	وضعیت بناهای خاص فرهنگی مانند نمایشگاه‌ها	
۳	وضعیت فضاهای گردشگری	
۴	وجود پارک و فضای سبز مناسب برای تمام گروه‌های سنی و...	کارکردهای اجتماعی-فرهنگی و گذران اوقات فراغت
۵	وجود فضاها و مبلمان مناسب در فواصل معین جهت استراحت افراد	
۶	فضای سبز و پارک	محیط زیست

Source: Research Findings, 2020

**عامل دوم: امنیت، تردد و محیط‌زیست:** دومین گروه از شاخص‌های استخراج شده شامل تردد و دسترسی (یک بار تکرار) و امنیت عمومی و ایمنی تردد (سه بار تکرار) و محیط زیست(با یک بار تکرار) هستند. گونه و گویه مربوط به هر کدام از شاخص‌های معرفی شده در جدول زیر ارائه شده است؛ بنابراین دومین گروه از شاخص‌های طراحی عوامل ارتقای پیاده‌مداری، شامل شاخص‌های تردد و دسترسی، امنیت عمومی و ایمنی تردد و محیط زیست می‌باشند.

جدول ۸- عامل دوم تحلیل عاملی

شماره	گویه	شاخص
۱	دسترسی با وسایل حمل و نقل عمومی	تردد و دسترسی
۲	کیفیت امنیت اجتماعی محیط (وجود ناهنجاری هایی مانند سرقت، زورگیری، تجمع افراد بزهکار، ایداء گروه‌های خاص مثل کودکان، سالمندان و زنان و ...)	امنیت عمومی و ایمنی تردد
۳	نورپردازی و سیستم روشنایی موجود در خیابان	
۴	موانع حرکتی در مسیر پیاده و وجود سطوح ناهموار	
۵	آلودگی و عدم نظافت مناسب معابر شهری	محیطزیست

Source: Research Findings, 2020

**عامل سوم: زیست‌محیطی:** سومین گروه از شاخص‌های استخراج شده شامل محیطزیست (سه بار تکرار) است. گونه و گویه مربوط به هر کدام از شاخص‌های معرفی شده در جدول زیر ارائه شده است؛ بنابراین سومین گروه از شاخص‌های طراحی ارتقای پیاده مداری، شامل محیطزیست می‌باشند. حضور گویه‌های مربوط به محیطزیست در دو عامل اول و اختصاص رتبه سوم به عامل زیست‌محیطی نشان‌دهنده اهمیت ویژه این مقوله برای شهروندان است؛ بنابراین ارتقای کیفیت‌های زیست‌محیطی بایستی جایگاه ویژه‌ای داشته باشد.

جدول ۹- عامل سوم تحلیل عاملی

شماره	گویه	شاخص
۱	وجود جانوران موذی (سگ، موش، سوسک و ...) در محدوده خیابان	محیطزیست
۲	آلودگی هوای ناشی از تردد وسایل نقلیه موتوری	
۳	آلودگی صوتی ناشی از تردد وسایل نقلیه موتوری	

Source: Research Findings, 2020

**عامل چهارم: اجتماعی-فرهنگی و امنیت:** چهارمین گروه از شاخص‌های استخراج شده شامل امنیت عمومی و ایمنی تردد (دو بار تکرار) و کارکردهای اجتماعی-فرهنگی و گذران اوقات فراغت (سه بار تکرار) هستند. گونه و گویه مربوط به هر کدام از شاخص‌های معرفی شده در جدول زیر ارائه شده است؛ بنابراین چهارمین گروه از شاخص‌های طراحی ارتقای پیاده مداری، شامل شاخص‌های امنیت عمومی و ایمنی تردد و کارکردهای اجتماعی-فرهنگی و گذران اوقات فراغت می‌باشند. این شاخص‌ها بایستی در فرآیند طراحی مورد توجه قرار گیرند.

جدول ۱۰- عامل چهارم تحلیل عاملی

شماره	گویه	شاخص
۱	کف‌سازی و ایجاد مسیرهای ویژه برای گروه‌های خاص	امنیت عمومی و ایمنی تردد
۲	ورود موتورسیکلت به قسمت پیاده‌رو و تداخل حرکت پیاده و سواره	
۳	برگزاری مراسم، نمایش و جشن‌های خیابانی	کارکردهای اجتماعی-فرهنگی و گذران اوقات فراغت
۴	فعالیت‌های فرهنگی مانند نمایشگاه‌ها	
۵	وجود فضاهای تردد ویژه معلولان و سالمندان	

Source: Research Findings, 2020

**عامل پنجم: کالبدی-بصری:** پنجمین گروه از شاخص‌های استخراج شده شامل چهار مؤلفه مربوط به شاخص کالبدی-بصری است. گونه و گویه مربوط به هر کدام از شاخص‌های معرفی شده در جدول زیر ارائه شده است. چهار مؤلفه مورد اشاره شامل: وضعیت مراکز خرید (خرده‌فروشی)، وضعیت اغذیه‌فروشی و رستوران، رنگ‌آمیزی بلوارهای شهری، جداره‌ها و دیوارهای شهری و وضعیت ارتفاع ساختمان‌های مجاور خیابان هستند. این شاخص به همراه مولفه‌های استخراج شده مورد توجه قرار گیرند (به عنوان عامل پنجم اهمیت).

جدول ۱۱- عامل پنجم تحلیل عاملی

شماره	گویه	شاخص
۱	وضعیت مراکز خرید(خرده‌فروشی)	کالبدی-بصری
۲	وضعیت اغذیه‌فروشی و رستوران	
۳	رنگ‌آمیزی بلوارهای شهری، جداره‌ها و دیوارهای شهری	
۴	وضعیت ارتفاع ساختمان‌های مجاور خیابان	

Source: Research Findings, 2020

**عامل ششم: امنیت عمومی و ایمنی تردد:** ششمین گروه از شاخص‌های استخراج‌شده شامل امنیت عمومی و ایمنی تردد مشتمل بر دو گویه: وجود زیرگذر و روگذرهای مخصوص پیاده و وجود مسیر مخصوص تردد و پارک دوچرخه است. بنابراین ششمین گروه از شاخص‌های طراحی ارتقای پیاده‌مداری، شامل شاخص‌های امنیت عمومی و ایمنی تردد است.

جدول ۱۲: عامل ششم تحلیل عاملی

شماره	گویه	شاخص
۱	وجود زیرگذر و روگذرهای مخصوص پیاده	امنیت عمومی و ایمنی
۲	وجود مسیر مخصوص تردد و پارک دوچرخه	تردد

Source: Research Findings, 2020

**عامل هفتم: تردد و دسترسی:** هفتمین گروه از شاخص‌های استخراج‌شده شامل سه مؤلفه مربوط به شاخص تردد و دسترسی است. گونه و گویه مربوط به هر کدام از شاخص‌های معرفی‌شده در جدول زیر ارائه شده است. در واقع سه مؤلفه مورد اشاره شامل: دسترسی به پارکینگ عمومی، کیفیت حرکت پیاده در خیابان، کیفیت فضای سواره هستند؛ بنابراین بایستی در اجرای پیاده‌مداری مورد توجه قرار گیرند.

جدول ۱۳- عامل هفتم تحلیل عاملی

شماره	گویه	شاخص
۱	دسترسی به پارکینگ عمومی	تردد و دسترسی
۲	کیفیت حرکت پیاده در خیابان	
۳	کیفیت فضای سواره	

Source: Research Findings, 2020

**عامل هشتم: اجتماعی-فرهنگی و گذران اوقات فراغت:** هشتمین گروه از عواملی که در فرآیند طراحی پیاده‌مداری خیابان بایستی مورد توجه قرار گیرند، مربوط به شاخص کارکردهای اجتماعی-فرهنگی است. این شاخص مشتمل بر دو گویه: ملاقات و گفت‌گو با دوستان و حضور اقشار و طبقات مختلف اجتماعی در خیابان(زان و...) است؛ بنابراین پیاده‌مدار نمودن خیابان بایستی بتواند فضایی مناسب جهت تحقق کیفیت حضور اقشار مختلف و همچنین مناسب برای ملاقات و گفت‌گو فراهم نماید.

جدول ۱۴- عامل هشتم تحلیل عاملی

شماره	گویه	شاخص
۱	ملاقات و گفت‌گو با دوستان	کارکردهای اجتماعی-فرهنگی
۲	حضور اقشار و طبقات مختلف اجتماعی در خیابان(زان و...)	

Source: Research Findings, 2020

### نتیجه‌گیری:

ارزیابی به عمل آمده نشان داد که ۸ عامل اصلی در ایجاد فضاهای عمومی پیکش اساسی ایفا می‌کنند(در فضاهای خیابان خیابان امام ره شهر رامیان). مهم‌ترین عامل شناسایی شده با عنوان عامل کالبدی، اجتماعی و زیست محیطی نام‌گذاری شده است. تفسیر این عامل نشان دهنده این امر است که بهبود و ارتقای کیفیت و کمیت تردد پیاده منوط به ارتقای کیفیت بصری-کالبدی(زیبایی‌شناختی و کارکردی نظیر وضعیت مبلمان شهری، وضعیت بناهای خاص فرهنگی مانند نمایشگاه‌ها، وضعیت فضاهای گردشگری) و اجتماعی-زیست-محیطی(وجود پارک و فضای سبز مناسب برای تمام گروه‌های سنی و... و وجود فضاها و مبلمان مناسب در فواصل معین جهت استراحت افراد) است؛ بنابراین، پیش‌فرض پژوهش مبتنی بر وجود رابطه بین کیفیت منظر شهری و پیاده‌مداری تأیید می‌شود. سایر عوامل شناسایی

شده که دارای اهمیت بوده ولی اهمیت آن‌ها کمتر از عامل اولیه است بدین شرح شناسایی و رتبه‌بندی شده‌اند: عامل دوم: امنیت، تردد و محیط زیست، عامل سوم: زیست محیطی، عامل چهارم: اجتماعی-فرهنگی و امنیت، عامل پنجم: کالبدی-بصری، عامل ششم: امنیت عمومی و ایمنی تردد، عامل هفتم: تردد و دسترسی و در نهایت عامل هشتم: اجتماعی-فرهنگی و گذران اوقات فراغت.

### Reference:

1. Applyard, Donald (2003): *Streets Can Cause Cities to Die (Guidelines for Designing Streets in Third World Cities)*, Modern Translation by Tholey, *Abadi Quarterly*, No. 39.
2. Bahraini, Hossein, Izadi, Mohammad Saeed, Mofidi, Mehr Anoush (2011): *Approaches to Urban Renewal Policies (From Reconstruction to Sustainable Urban Recreation)*, *Urban Studies Quarterly*, No. 9, Winter 2013.
3. Bahraini, Seyyed Hossein (1996): *Analysis of Urban Spaces*, University of Tehran Press, Third Edition
4. Bahraini, Seyyed Hossein (1998): *The Urban Design Process*, University of Tehran Publications
5. Basiri, Raya, (2009): *Planning and Design for Pedestrians*, Tehran, *Your Expectations*, p. 10.
6. Bentley, In (2006): *Responsive Environments*, translated by Dr. Mostafa Behzadfar, Tehran, Iran University of Science and Technology Publications.
7. Pakzad, Jahanshah (2006): *The Thoughts on Urbanization from Quantity to Quality*, Tehran, Armanshahr Publications.
8. Pakzad, Jahanshah (2007): *Design Guide for Urban Spaces in Iran*, Ministry of Housing and Urban Development.
9. Tibbalds, Francis (2008): *Citizenship Urbanism*, Translated by Mohammad Ahmadinejad, Isfahan, Soil Publishing.
10. Habibi, Seyed Mohsen (1999): *Civil Society and Urban Life*, *Journal of Fine Arts*, No. 7.
11. Habibi, Kiomars, Pour Ahmad, Ahmad, Meshkini, Abolfazl (2007): *Improvement and Renovation of Ancient Urban Textures*, Tehran, Kurdistan University Press.
12. Rapport, Amos (2005): *The Meaning of the Built Environment: A Non-Verbal Communication Approach*, Farah Habib translation, Tehran, *Urban Planning and Publication*.
13. Soleimani, Alireza, Maroussi, Nafiseh, Faramarzi, Mahsa (1979): *An Analysis of the Impact of Physical Planning on Behavior in Urban Spaces (Case Study of Imam Urmia Street)*. *Urban Planning and Research Quarterly*, 9 (33), 49-68.
14. Farrokhian, Forouzan, Maidzadeh, Hoda (2018): *The Impact of Urban Green Space on the Quality of Life of Citizens of Ahvaz*, *Journal of Urban Research and Planning*, 9 (33), 49-68.
15. Gol, Jan (2004): *Public Spaces and Collective Living*, Turkmah Ali Ghaffari and Sadegh Soheilipour, Tehran.
16. Lorestani, Akbar, Current, Mohammad, Hosseini Movahed, Seyed Jalal, Biranvand Zadeh, Maryam (2012): *Strategic Planning for Organizing Urban Decay Textures (Case Study: Decay Texture around Qom Jami Mosque)*, *Geography and Planning Quarterly Zagros Urban Landscape*, Fourth Year, No. 13.
17. Mojdizadeh, Sweden (2000): *The Importance and Place of Root Walking*, *All Shadows*, No. 19, Second Year.
18. Appelyard, Donald, *Forward*, Edited by Anne Vernez Moudon, 1987, *Public street for public use*, Columbia University Press, New York
19. Appelyard, Donald, 1981, *Livable Streets*. University of California Press. Berkeley.
20. Brambilla, R. and Longo, G. (1977), *Pedestrian Zones: A Design Guide*, Columbia University.
21. Fruin, J. (1971); *Pedestrian Planning and Design*, New York.
22. Gehl- Jan, Gemz ̇ e(2001), 'New city spaces', *The Danish Architectural Press*.

23. Harwood, D.W. 1986, NCHRP 282: *Multilane Design Alternatives for Improving Suburban Highways*, (Transportation Research Board: Washington, DC, March 1986).
24. HassKlau, C (1990); *the Pedestrian and City Traffic*, London: Belhaven Press.
25. Jensen, W. A. Stump, T. K. Brown, B. B. Werner, C. M. & Smith, K. R. (2017). *Walkability, complete streets, and gender: Who benefits most?* *Health & Place*, 48, 80-89. doi:<https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2017.09.007>
26. Kim, J. Y. (2016). "Cultural entrepreneurs and urban regeneration in Itaewon, Seoul." *Cities* 56: 132-140.
27. Omar, S. S. et al. (2016). "Bringing the New to the Old: Urban Regeneration through Public Arts." *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 234: 515-524.
28. Pusharev, B.S & Zupon, J. M, (1975); *Urban Space for Pedestrian*, Cambridge, Mass, Mitpress.
29. Roger, W. (2005). *Encyclopedia of the City*, published in the Taylor & Francis e-Library
30. Simpson, B, J, (1988); *City Center Planning and Transport*, England, Van strand Vein bold.
31. Su, S. Zhou, H. Xu, M. Ru, H. Wang, W. & Weng, M. (2019). *Auditing street walkability and associated social inequalities for planning implications.* *Journal of Transport Geography*, 74, 62-76. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.11.003>
32. Tan, X. et al. (2018). "Localized place-making and the knowledge-based regeneration strategies – The case of Xiasha Village in Shenzhen." *Habitat International*.
33. Uysal, Ü. E. (2012). "An urban social movement challenging urban regeneration: The case of Sulukule, Istanbul." *Cities* 29(1): 12-22.
34. Wall et al. (2006). *More Urban Less Poor - An introduction to Urban Development and Management*. London, UK: Earthscan Publications Ltd.
35. Wang, A. et al. (2016). "Group Decision Making Model of Urban Renewal Based on Sustainable Development: Public Participation Perspective." *Procedia Engineering* 145: 1509-1517.
36. Wang, R. Lu, Y. Zhang, J. Liu, P. Yao, Y. & Liu, Y. (2019). *The relationship between visual enclosure for neighbourhood street walkability and elders' mental health in China: Using street view images.* *Journal of Transport & Health*, 13, 90-102. doi:<https://doi.org/10.1016/j.jth.2019.02.009>
37. Yıldız, G. et al. (2018). "The association of various social capital indicators and physical activity participation among Turkish adolescents." *Journal of Sport and Health Science* 7(1): 27-33.
38. Yung, E. H. K. et al. (2017). "Underlying social factors for evaluating heritage conservation in urban renewal districts." *Habitat International* 66: 135-148.
39. Zheng, H.W. Shen, G.Q. Wang, H. 2014. *A review of recent studies on sustainable urban renewal.* *Habitat Int.* 41, 272–279.
40. Zhou, H. He, S. Cai, Y. Wang, M. & Su, S. (2019). *Social inequalities in neighborhood visual walkability: Using street view imagery and deep learning technologies to facilitate healthy city planning.* *Sustainable Cities and Society*, 50, 101605. doi:<https://doi.org/10.1016/j.scs.2019.101605>



Islamic Azad University  
Mardasht Branch



Research Paper

***Evaluating the Impacts of Urban Landscape Quality on Pedestrian Promotion in Urban Public Spaces (Case Study of Ramian City, Golestan Province)***

**Zahra Kaghzadlou:** MSc Student of Landscape Engineering, Aliabad Katoul Branch, Islamic Azad University, Aliabad Katoul, Iran

**Alireza Ladan Moghaddam<sup>1</sup>:** Associate Professor of Gardening, Faculty of Agriculture, Garmsar Branch, Islamic Azad University, Garmsar, Iran

**Saeed Akbari:** Assistant Professor of Architecture, Aliabad Katoul Branch, Islamic Azad University, Aliabad Katoul, Iran

Received: 2019/8/1

pp: 105- 106

Accepted:2019/11/11

**Abstract**

The spread of modernity has led to the widespread use of cars around the world. So that in urban environments that were human-dominated before the Industrial Revolution, spaces became a priority for car traffic, but planning scholars began to pay attention to the priority of human traffic over cars in urban spaces. As a solution to reduce air pollution and create lively human environments. The present study, with this approach, has evaluated the quality of urban spaces (with emphasis on urban landscape) in Ramian city, Golestan province. In this regard, descriptive-analytic method and factor analysis model have been used. Citizenship questionnaire and statistical sample number of 380 cases were identified. The validity of the tool was confirmed by the teachers of urban planning and design and the reliability of the research was confirmed by the KMO test. Finally, eight factors related to the quality of public spaces and urban landscape have been identified using factor analysis. The results indicate that visual qualities play an undeniable role in promoting pedestrian orientation in public spaces (given that the first factor identified is physical-visual, social, and environmental factors, including aesthetic dimensions). And functionality is: the status of urban furniture, green space and park, the status of specific cultural monuments such as exhibitions, the status of tourism spaces. Using these factors can be considered as a major strategy for creating pedestrian urban spaces.

**Keywords:** urban landscape, pedestrian, public spaces, Ramyan city.

**Extended Abstract:**

**Introduction:**

Urban public areas (street, sidewalk, square, park, etc.) are the most important part of cities and urban environments. In such areas, most contact, communication and interaction occur between humans. These spaces encompass all parts of the urban context that people have physical and visual access to. The literature on urban development has focused on the relationship between human-built environments and citizens' traffic behavior, But considering the dimensions of the urban landscape and answering the question of whether the urban landscape (and its elements and factors can influence the quantity and quality of the urban landscape) has not received much attention; Therefore, the answer to this question has been the focus of this study. Ramian city with a population of 86210 is located in the south of Golestan province. The city has two subdivisions (Central and Fndarsk), four cities (Ramyan - Deland - Khan Bain and Upper Tatars) and four districts (Miran Castle, Deland, North Fndersk and South Fndersk).The area of the city consists primarily of agricultural lands, then

<sup>1</sup> Corresponding author, Email: ladanmoghadm.alireza@gmail.com, Tel: +989121789162

grassland and finally forest. The average city height is 291 meters and the average rainfall is about 700 mm per year. The city of Ramian (case study) The center of the city of Ramian has a population of 13,000 and an area of 5 square kilometers. The city's natural welfare and natural-climate capabilities have led to a population growth rate of 1.6 percent over the last two censuses (Iran Statistics Center Web site, 2016). A survey of demographic trends for small towns (including the city of Ramian) shows that although such cities comprise the majority of the country's cities, they do not account for a significant proportion of the urban population. The situation can be explained by the phenomenon of migration (village-town and small town-metropolis). The root cause of the migration of environmental hazards (drought, floods, earthquakes), the elimination of biological-biological needs, access to livelihoods and facilities, along with the acquisition of new jobs and higher incomes, the elimination of poverty and unemployment economically and economically Socio-cultural needs such as education, raising the level of culture, and a desire to live in specific areas are the most important motivations for migration; So part of the needs that lead to migration to metropolises (congestion, pollution and social problems, etc.), It comes from cultural-social needs. Research suggests that promoting physical and urban qualities (as part of socio-cultural needs) can be a factor in promoting urban quality, Increasing physical and visual attractiveness and its direct and indirect effects are of great importance in terms of population sustainability in small towns in the country and can increase population survival and attract rural immigrants to these cities, ultimately The preservation of the productive foundations of the country has resulted in the prosperity of the regional economy.

#### **Methodology:**

The descriptive-analytical method and the factor analysis model are used. Citizenship questionnaire was used to collect data and 380 statistical samples were identified. The validity of the instrument was confirmed by the teachers of urban planning and design and the reliability of the research was confirmed by the KMO test. Finally, eight factors related to the quality of public spaces and urban landscape have been identified using factor analysis.

#### **Results and discussion:**

After performing various stages of the factor analysis process, eight factors should be identified in terms of grooves. In fact, the more components that are present in the primitive factors, the more important and influential the end result is. In order to name the extracted factors, the extracted components and characteristics must be specified. Earlier factors are more important in this process. The eight extracted factors are presented and presented in the following table and are proportional to the number of duplicate indices named for the selected factors. In the following, in order to identify the dimensions related to the dimensions and factors related to pedestrian (also related to landscape and street qualities) using the results of factor analysis test is presented and presented. In fact, identified factors can lead to improved overall street quality.

#### **Conclusion:**

The evaluation showed that 8 key factors play a key role in the creation of public spaces (in Ramyan Street Imam Street). The most important identified factor is named as physical, social and environmental factor. The interpretation of this factor indicates that the improvement and improvement of the quality and quantity of pedestrian traffic depends on the improvement of visual-physical quality (aesthetic and functional status such as urban furniture, status of specific cultural monuments such as exhibitions, status of tourism spaces) and socio-biological Is the environment (park and green space suitable for all age groups and ... and spaces and furniture at certain intervals for people to rest), so the research hypothesis is based on the relationship between urban landscape quality and pedestrian quality. Confirmed. Other identified factors that are significant but less important than the primary factor are identified and ranked as follows: Factor 2: Security, Traffic and Environment, Factor 3: Environmental, Factor 4: Socio-cultural and Security, Fifth Factor: Visual-Physical, Fifth Factor: Public Safety and Traffic Safety, Fifth Factor: Traffic and Access, and finally Factor eight: Socio-Cultural and Leisure.