



Explanation of Effective Indicators on Social Sustainable Development with Emphasis on the Complete Streets Approach

Zahra Tahmasbnia¹, Abolfazl Dehghanmongabadi^{2*}

Received: 2023/10/14

Revised: 2023/12/18

Accepted: 2024/01/13

Published: 2024/10/05

Highlights

- Cities are known as the centers of physical, social and economic development at the global level, and creating sustainable cities, especially in the social field, is one of the important tasks of societies. And they should be designed in such a way that all classes of society, of any age, gender and physical ability, feel comfortable and safe. Public spaces play a key role in this regard.
- Public spaces are places for daily life and individual and collective experiences, and their quality affects the future of cities. Decreasing the quality of public spaces means losing the ideal urban future.
- Streets, as the most important components of public spaces, are the manifestation of urban life and the place of social activities.
- The increase of motor vehicles and the limited capacity of the streets have created the need for new approaches in the design and planning of urban transportation. These approaches should pay attention to balance and social justice.
- The complete streets approach has been introduced as a new method in the design of urban transportation networks. This approach deals with designing streets suitable for all citizens, regardless of their age, gender and physical ability.

Extended Abstract

Introduction

In recent decades, due to the increase in urban population and the unbridled growth of urbanization and urbanism, many efforts have been made to create livable cities by emphasizing the place of sustainable public open spaces. Streets are one of the most important components of public spaces, and in recent years' special attention has been paid to the design and planning of these spaces. One of the important principles of livable cities is to pay special attention to the topics related to their social aspects, that urban streets can provide ideal spaces for increasing social interactions and developing social sustainability, according to their places inside cities. In the last two decades, the approach of complete streets based on the design of sustainable streets has been proposed in the world, which provides a new perspective on designing and planning of streets. In this regard, the main goal of this study is to identify indicators that influence on the social sustainable development in urban streets with an emphasis on the approach of complete streets.

Theoretical Framework

As one of the key approaches in the development of urban communities, sustainable development responds to current human needs without destroying the opportunities of future generations. However, compared to the other two dimensions, the social dimension has received less attention, the importance of which has increased in scientific studies, especially with regard to contemporary challenges. Social sustainability is defined as social equality, prevention of deprivations and fair access to urban environments for the active participation of all citizens. This concept includes actions and policies that improve the quality of life and ensure equitable access to natural and man-made resources. In

¹ Master Student of Architecture, Department of Architecture, Faculty of Architectural Engineering and Urban Planning, Shahrood University of Technology, Shahrood, Iran.

^{2*} Assistant Professor, Department of Architecture, Faculty of Architectural Engineering and Urban Planning, Shahrood University of Technology, Shahrood, Iran; Corresponding Author, Email: a.dehghanm@shahroodut.ac.ir

the 21st century, streets play an important role in increasing the level of social stability and improving the quality of life. The Complete Streets approach, introduced in 2003, refers to designing streets that are safe and convenient for all segments of society. This approach can lead to a reduction in traffic, energy consumption, and air pollution, as well as help improve public health. Finally, paying attention to social sustainability and designing complete streets can help create livable communities and increase the quality of life in cities.

Methodology

The research method used in this study in the form of an interpretative paradigm, among the qualitative research methods, is the Scoping Review method. In this research, an attempt has been made to answer the questions raised by carefully examining the limited available studies based on Arksey & O'Malley method.

Results & Discussion

Finally, according to the obtained results, identified indicators can be classified into groups including physical factors, safety and security, economic factors, social and environmental factors.

Conclusion

According to the identified factors, suggestions have been made to strengthen social sustainable development in urban streets with emphasis on the approach of complete streets.

Keywords

Social Sustainable Development, Urban Streets, The Complete Streets Approach, Arksey and O'Malley's Methodological Framework

Citation:

Tahmasbnia, Z., Dehghanmongabadi, A. (2024). Explanation of Effective Indicators on Social Sustainable Development with Emphasis on the Complete Streets Approach. *Journal of Urban Sustainable Development*, 5(16), 1-19.



DOI: <https://doi.org/10.22034/usd.2024.2013404.1145>



DOR: <https://dorl.net/dor/20.1001.1.27170128.1403.5.16.1.3>

URL: https://usdjournals.daneshpajoohan.ac.ir/article_711747.html?lang=en

Copyrights:

©2023 by the authors. Published by the Urban Sustainable Development Journal. This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)).





تبیین شاخص‌های تأثیرگذار بر توسعه پایدار اجتماعی با تأکید بر رویکرد خیابان‌های کامل

زهره طهماسب‌نیا، ابوالفضل دهقان منگابادی^{۲*}

تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۰۷/۱۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۰/۲۳

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۰۹/۲۷

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۷/۲۲

چکیده: در دهه‌های اخیر با توجه به افزایش جمعیت شهری و رشد افسارگسیخته شهرنشینی و شهرگرایی، تلاش‌های بسیاری برای ایجاد شهرهای زیست‌پذیر با تأکید بر جایگاه فضاهای باز عمومی پایدار صورت گرفته است. خیابان‌ها یکی از مهم‌ترین اجزای فضاهای عمومی هستند که در سال‌های اخیر توجه ویژه‌ای به طراحی و برنامه‌ریزی این فضاها معطوف گردیده است. یکی از اصول مهم شهرهای زیست‌پذیر، توجه خاص به مباحث مربوط به حوزه اجتماعی آن‌ها است که خیابان‌های شهری با توجه به جایگاه‌شان می‌توانند فضاهای ایده‌آلی را برای افزایش تعاملات اجتماعی و توسعه پایداری اجتماعی فراهم نمایند. در دو دهه گذشته رویکرد خیابان‌های کامل بر پایه طراحی خیابان‌های پایدار در جهان مطرح گردیده است که نگاهی جدید در طراحی و برنامه‌ریزی را برای خیابان‌ها ارائه می‌نماید. در این راستا، هدف اصلی مقاله حاضر، شناسایی شاخص‌های تأثیرگذار بر توسعه پایدار اجتماعی در خیابان‌های شهری با تأکید بر رویکرد خیابان‌های کامل است. روش تحقیق مورد استفاده در این پژوهش در قالب پارادایم تفسیری، از میان روش‌های تحقیق کیفی بر پایه روش مرور دامن‌ای آرکسی و اومالی است. در این پژوهش تلاش شده است با بررسی دقیق مطالعات موجود بر پایه روش مرور دامن‌ای به سؤالات مطرح شده پاسخ داده شود. در نهایت با توجه به نتایج کسب شده، می‌توان شاخص‌های شناسایی شده را در گروه‌هایی شامل شاخص‌های کالبدی، ایمنی و امنیت، اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی دسته‌بندی نمود. با توجه به شاخص‌های شناسایی شده پیشنهادهایی برای تقویت توسعه پایدار اجتماعی در خیابان‌های شهری با تأکید بر رویکرد خیابان‌های کامل ارائه شده است.

واژگان کلیدی: توسعه پایدار اجتماعی، خیابان‌های شهری، رویکرد خیابان‌های کامل، روش مرور دامن‌ای آرکسی و اومالی

^۱ دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی معماری، گروه معماری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه صنعتی شاهرود، شاهرود، ایران.

^{۲*} استادیار طراحی شهری، گروه معماری، دانشکده مهندسی معماری و شهرسازی، دانشگاه صنعتی شاهرود، شاهرود، ایران.

نویسنده مسئول: a.dehghanm@shahrroodut.ac.ir

۱- مقدمه و بیان مسئله

امروزه شهرها مراکز توسعه کالبدی، اجتماعی و اقتصادی در سراسر جهان به حساب می‌آیند. یکی از وظایف جوامع امروزی آفرینش شهرهای پایدار به‌ویژه در زمینه اجتماعی است (عبداله زاده و همکاران، ۱۳۹۹، ۱۹؛ مافی و عبداله زاده، ۱۳۹۵، ۱۶). شهرها باید به‌گونه‌ای طراحی شوند که همه طبقات جامعه از هر گروه سنی، جنسی و توانایی جسمی بتوانند در آن‌ها احساس آسودگی و امنیت و همکاری داشته باشند (حوراسفند و هاتفی فرجیان، ۱۳۹۹، ۱۱). در این راستا، فضاهای عمومی نقش به‌سزایی را ایفا می‌نمایند. فضاهای عمومی مکان‌هایی می‌باشند برای گذراندن روزمرگی‌ها و تجربه فردی و جمعی که به شیوه‌های مختلف مورد استفاده اقشار متعدد یک جامعه قرار می‌گیرند (کیانی و همکاران، ۱۳۹۳، ۲۰؛ معرب و همکاران، ۱۳۹۴، ۱۶؛ ابرقویی و همکاران، ۱۴۰۱، ۱۸؛ فکوهی و اوحدی، ۱۳۹۱، ۲۱؛ Perovic & Bajicsestovic, 2019, 25). علاوه بر این، بخش عمده‌ای از آینده شهرها، به کیفیت فضاهای عمومی آن‌ها بستگی دارد و ما باید شهرها را بر اساس تکامل، تحول و رویدادها در فضاهای عمومی شهری آن‌ها مورد توجه و بررسی قرار دهیم. این یک حقیقت تلخ است که کم‌رنگ شدن کیفیت و توجه به فضاهای عمومی شهری به‌عنوان از دست دادن آینده ایده آل شهر محسوب می‌شود (معرب و همکاران، ۱۳۹۴، ۱۶).

مهم‌ترین اجزای فضاهای عمومی شهرها خیابان‌ها هستند که بیشترین فعالیت‌های روزمره شهروندان در آن‌ها صورت می‌گیرد (علی‌پور اصفهانی و همکاران، ۱۳۹۷، ۱۸؛ Perovic & Bajic sestovic, 2019, 25). خیابان‌ها تجلی‌گاه زندگی شهری و محلی برای به وجود آمدن وقایع مختلف و فعالیت‌های اجتماعی شهروندان در زندگی روزانه آن‌ها است به همین دلیل نمی‌توان در طراحی جدید شهرها یا عرصه‌های پیش‌بینی‌شده برای گسترش شهرها، اقدام به طراحی، ساخت یک‌باره و بدون برنامه‌ریزی خیابان‌های شهری نمود (علی‌پور اصفهانی و همکاران، ۱۳۹۷، ۱۸؛ اطمینانی و همکاران، ۱۳۹۰، ۱۶). همچنین خیابان‌ها بخش جدایی‌ناپذیر شهرها و به‌عنوان ستون فقرات شهرها محسوب

می‌شوند و فعالیت‌های اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی را تسهیل می‌کنند. خیابان‌ها می‌توانند به ایجاد یک منظره شهری زیبا کمک کنند و مسیری را برای حضور بیشتر شهروندان به عنوان عابران پیاده و دوچرخه‌سوار فراهم نمایند (London Complete Streets Design Manual, 2018, 146). در میان فضاهای شهری، خیابان‌ها، محل تعامل و آشنایی، تفریح، دیدن و دیده شدن هستند، از این رو بیشترین دقت و ظرافت در طراحی را می‌طلبند (علی‌پور اصفهانی و همکاران، ۱۳۹۷، ۱۸؛ لطفی و همکاران، ۱۳۹۳، ۱۷؛ شهبان و پیرایه گر، ۱۳۹۲، ۱۲).

با توجه به افزایش تعداد وسایل نقلیه موتوری و ظرفیت محدود عبور و مرور در خیابان‌های شهری، دیدگاه‌ها و نظریه‌های متعددی جهت سروسامان دادن به نحوه استفاده از وسایل نقلیه موتوری و خیابان‌های شهری در نقاط مختلف جهان ارائه شده است. متأسفانه در ابتدای راه این دیدگاه‌ها باعث شدند تا تمامی زیرساخت‌های ایجادشده متناسب با جایگاه وسایل حمل‌ونقل موتوری به‌ویژه اتومبیل‌های شخصی در فضای شهری پایه‌ریزی گردد (پرتانین، ۱۳۹۹)؛ بنابراین بیشترین ملاحظات در زمینه برنامه‌ریزی و طراحی در حوزه حمل‌ونقل شهری در سراسر جهان مبتنی بر سهولت جابه‌جایی با حداکثر سرعت توسط وسایل حمل‌ونقل موتوری شخصی بوده است که به‌مرور زمان باعث بروز مشکلات متعددی در حوزه‌های زیست‌محیطی، اقتصادی، کالبدی و اجتماعی شده است که برنامه‌ریزان را بر آن داشته تا رویکردهای نوینی را جهت ایجاد تعادل و عدالت اجتماعی در بین تمامی اعضای یک جامعه، جهت رسیدن به مفاهیم توسعه پایدار با تأکید بر جنبه‌های اجتماعی اتخاذ نماید (پرتانین، ۱۳۹۹؛ منتظری، ۱۳۹۵).

با توجه به مطالب بیان‌شده، رویکرد خیابان‌های کامل به‌عنوان یک رویکرد جدید در طراحی شبکه‌های حمل‌ونقل شهری در آمریکای شمالی از سال ۲۰۰۳ معرفی شده است که می‌تواند بر پایه اصول آن خیابان‌های مناسب برای همه شهروندان بدون توجه به سن، جنسیت و توانایی جسمی آن‌ها برنامه‌ریزی و طراحی نمود که در این پژوهش به ابعاد متفاوت آن پرداخته خواهد شد (Gregg & Hess, 2019, 13).

Dehghanmongabadi & Hoskara, 2020, 15).

هدف اصلی این پژوهش شناسایی شاخص‌های تأثیرگذار بر توسعه پایداری اجتماعی در خیابان‌ها با تأکید بر رویکرد خیابان‌های کامل است. در این راستا، با توجه به هدف تعیین شده سؤالات زیر نیز برای پاسخگویی در این پژوهش مطرح می‌گردند:

۱. شاخص‌های تأثیرگذار بر توسعه پایدار اجتماعی در خیابان‌های شهری با تأکید بر رویکرد خیابان‌های کامل کدام‌اند؟
۲. بیشترین پژوهش‌ها انتخابی در چه سال‌هایی انجام شده‌اند؟
۳. پژوهش‌های انتخابی از لحاظ نوع پژوهش، روش گردآوری داده‌ها و رویکرد پژوهش چگونه‌اند؟
۴. سهم منابع انگلیسی و فارسی پژوهش بر اساس سال پژوهش در بازه زمانی انتخابی چگونه است؟
۵. راهکارهای تقویت توسعه پایدار اجتماعی با توجه به شاخص‌های معرفی شده در خیابان‌های شهری چیست؟

۲- پیشینه و مبانی نظری پژوهش

تاکنون مطالعات اندکی در زمینه خیابان‌های کامل در ایران صورت گرفته است. به‌طور مثال، سید مهدی معینی (۱۳۹۲)، در کتاب خود "شهرهای پیاده مدار"، به خیابان‌های کامل پرداخته است. یافته‌های پژوهش چنین نشان می‌دهد، خیابان‌های کامل، تفکیک یا استفاده هم‌زمان از همه بخش‌های مختلف خیابان است به گونه‌ای که امنیت و آسایش را برای همه اقشار جامعه در هر رده سنی، با هر توانایی و یا نوع وسیله حمل‌ونقل به وجود آورد. همچنین، یک خیابان کامل شامل پیاده‌رو، مسیرهای دوچرخه، مسیرهای ویژه اتوبوس، محل عبور امن عابرین پیاده و دوچرخه‌سواران از عرض خیابان‌ها، خطوط تندرو و کندرو اتومبیل است (حور اسفند و هاتفی فرجیان، ۱۳۹۹، ۱۱).

الناز ناصری (۱۳۹۶)، در پژوهشی تحت عنوان "امکان‌سنجی اجرای طرح خیابان کامل برای دستیابی

پایداری محله محور"، به بررسی خیابان کامل پرداخته است. طرح خیابان کامل از طریق ایجاد تنوع در سیستم‌های رفت‌وآمد، افزایش ظرفیت خیابان‌ها، افزایش ایمنی و امنیت، در نظر گرفتن عوامل اقتصادی به‌مرور شبکه‌های کامل‌تری از خیابان‌ها را شکل می‌دهد. همچنین استفاده از خیابان‌های کامل در شهرها می‌تواند فرصت گذراندن اوقات فراغت و تقویت تعاملات اجتماعی مابین شهروندان را ارتقا می‌دهد که به‌طور کلی می‌تواند به افزایش سطح زیست‌پذیری در شهرها کمک نماید (حور اسفند و هاتفی فرجیان، ۱۳۹۹، ۱۱). شهر پدیده بسیار پیچیده‌ای است که وابسته به فعالیت‌های انسان و روابط اجتماعی او است. برای شناخت هر شهر می‌بایست اجزای کالبدی و غیرکالبدی آن را مورد شناسایی قرار داد و از همدیگر تفکیک نمود (علیمردانی و واعظی، ۱۳۹۸، ۲۰). مامفورد^۱ (۲۰۱۰)، شهر را به‌عنوان یک نهاد اجتماعی معرفی می‌کند و بیان می‌کند که هدف برنامه‌ریزی شهر، نمایش مناسب زندگی جمعی است (Perovic & Bajic, 2019, 25). مفهوم توسعه پایدار به‌عنوان یکی از کلیدی‌ترین رویکردهای توسعه جوامع شهری در تمام ابعاد موردتوجه قرار گرفته است. در تعریفی که از توسعه پایدار در گردهمایی سازمان ملل در کنفرانس برات لند^۲ (۱۹۷۳) به دست آمد؛ توسعه پایدار نوعی توسعه کیفی شناخته شد که در مقیاسی به نیازهای بشر کنونی پاسخ گوید بدون تخریب فرصت برای نسل‌های بعد در جهت تأمین نیازهای خود (مجتبوی و ایزدپناه، ۱۴۰۱، ۲۲؛ ولیان و یحیایی، ۱۳۹۲، ۲۱؛ ورمزیار و سعید، ۱۳۹۵، ۱۳). پایداری ازجمله مفاهیمی است که از دهه هفتاد میلادی وارد مباحث علمی شد، همچنین کنفرانس‌ها و همایش‌های متعددی پیرامون این موضوع به وجود آمد. مفهوم پایداری در سه بعد در نظر گرفته می‌شود که شامل پایداری محیطی، پایداری اقتصادی و پایداری اجتماعی است (اطمینانی و همکاران، ۱۳۹۰، ۱۶). از میان ابعاد تعریف شده برای مفهوم پایداری در سراسر جهان به مباحث اجتماعی کمتر پرداخته شده است که با توجه به چالش‌های امروزی بشر، اهمیت توجه به این بعد در مطالعات علمی در گرایش‌های مختلف بسیار حائز اهمیت شناخته شده است

² Brantland

¹ Mom Ford

(Lotfata & Atov, 2020, 22)؛ بنابراین در پژوهش حاضر سعی شده است توجه ویژه‌ای معطوف به پایداری اجتماعی به‌عنوان بخش جدایی‌ناپذیر از رویکرد پایداری در جوامع انسانی ارائه گردد. پایداری اجتماعی تحت مفاهیم گسترده‌ی برابری اجتماعی، جلوگیری از محرومیت‌ها، اجازه دسترسی همه شهروندان به محیط‌های شهری جهت مشارکت فعال و کامل در جامعه به لحاظ اجتماعی، اقتصادی و سیاسی تعریف می‌شود (مافی و عبدالله زاده، ۱۳۹۵، ۱۵؛ قهیه‌بی و همکاران، ۱۳۹۸، ۲۱). پایداری اجتماعی، مجموعه‌ای از اقدام‌ها و سیاست‌هایی است که هدف آن بهبود کیفیت زندگی و دسترسی عادلانه به توزیع حقوق و استفاده مناسب از محیط طبیعی و مصنوع است که بر بهبود کیفیت شرایط زندگی، کاهش فقر و بر افزایش رضایتمندی انسان‌ها تأثیر می‌گذارد (مشکینی و همکاران، ۱۳۹۱، ۲۸). همچنین زمینه‌سازی برای بروز خلاقیت‌ها، بسیج آحاد مردم در راستای اهداف توسعه پایدار و نیز اطمینان از آینده‌ای بهتر برای همه با تأکید بر رفاه مردم بومی و تأکید بر نقش حیاتی آن‌ها در مدیریت محیطی و توسعه آتی، از تعریف‌های دیگر توسعه پایدار اجتماعی است (قهیه‌بی و همکاران، ۱۳۹۸، ۲۱).

کریستین مگیس^۱ (۲۰۱۰)، در مقاله‌ای تحت عنوان "جوامع انعطاف‌پذیر"، مفهومی از پایداری اجتماعی را مطرح می‌کند که جوامع می‌توانند بر پایه فعال ساختن و به‌کارگیری ظرفیت‌ها خود توسعه انعطاف‌پذیر داشته باشند که خود شاخصی از توسعه پایدار اجتماعی است (مشکینی و همکاران، ۱۳۹۱، ۲۸).

در راستای مطالب بیان‌شده، خیابان‌ها نقش مهمی در افزایش سطح پایداری اجتماعی در رقابت‌پذیری شهرها در قرن بیست و یکم ایفا می‌کنند و با توجه به گسترش وسعت خیابان‌های شهری، استفاده از خیابان‌ها توسط عموم فرصتی برای افزایش پایداری اجتماعی را ارائه می‌نماید (میرزا حسین و همکاران، ۱۳۹۹، ۲۶؛ Perovic & Bajic sestovic, 2019, 25). علاوه بر این اجرای خیابان‌های شهری پایدار می‌تواند جوامع زیست‌پذیری را ایجاد کند که با فراهم شدن

امکانات مناسب افراد بیش‌تری می‌توانند از سیستم‌های حمل‌ونقل جایگزین اتومبیل شخصی مانند پیاده‌روی، دوچرخه‌سواری یا حمل‌ونقل عمومی استفاده نمایند که منجر به بهبود سطح سلامت افراد جامعه و محیط‌زیست می‌شود و همچنین به دلیل تراکم جمعیت در شهرها زمین کمتری باید برای توسعه‌های آتی شهر در نظر گرفته شود (Donais et al., 2019, 19). اصطلاح و رویکرد خیابان‌های کامل در سال ۲۰۰۳ توسط باربارا مکین^۲ یکی از کارکنان گروه حمایت از دوچرخه‌سواران آمریکا تعریف شد (Dehghanmongabadi & Hoskara, 2020, 15).

رویکرد خیابان کامل یعنی خیابانی که طراحی و برنامه‌ریزی شده است تا برای همه اقشار جامعه، اعم از استفاده‌کنندگان از خودروی شخصی، عابران پیاده، دوچرخه‌سواران، معلولین، در تمام گروه‌های سنی و با توانایی‌های متفاوت، ایمن و راحت باشد. رویکرد خیابان‌های کامل با تعریف مجدد جایگاه و پتانسیل خیابان‌ها وعده می‌دهد که می‌توان سطح زیست‌پذیری و پایداری را در جوامع شهری افزایش داد (میرزا حسین و همکاران، ۱۳۹۹، ۲۶؛ Montella et al., 2022, 27). همچنین از مزایای خیابان‌های کامل شامل کاهش ترافیک موتوری، کاهش مصرف انرژی، کاهش صدای ترافیک، کاهش آلودگی هوا و افزایش ترافیک و ایمنی عابران پیاده، دوچرخه و سیستم‌های حمل‌ونقل عمومی است (میرزا حسین و همکاران، ۱۳۹۹، ۲۶؛ Montella et al., 2022, 27).

۳- روش تحقیق

با توجه به مطالعات صورت گرفته، در صورتی که در خصوص یک موضوع، مطالعات و پژوهش‌های گوناگونی منتشر شده باشد، می‌توان مجدداً آن‌ها را موردبررسی و کنکاش قرارداد و به‌صورت تطبیقی مقایسه کرد یا نتایج آن‌ها را تلخیص، با یکدیگر ترکیب نمود. چنین کاری مصداق یک پژوهش مستقل است (مهدنژاد، ۱۴۰۲، ۲۳). ازاین‌رو، روش تحقیق در این پژوهش از نوع کیفی است داده‌ها به کمک روش اسنادی و ابزار یادداشت‌برداری گردآوری شده‌اند. در روش اسنادی،

² Barbara McCann

¹ Christian Magis

موضوع بررسی و ترکیب می‌نماید (نوروزی و همکاران، ۱۴۰۱، ۱۱۸). به عبارت دیگر؛ روش مرور دامنه‌ای فرآیندی است که محقق را قادر می‌سازد تا پرسش‌هایی را شناسایی کرده و سپس به جست‌وجو، انتخاب، ارزیابی، خلاصه کردن و ترکیب شواهد برای پاسخگویی به سؤالات مطرح شده بپردازد (Arksey & O'Malley, 2005)؛ بنابراین در این پژوهش از شناخته‌شده‌ترین الگوی روش مرور دامنه‌ای که توسط آرکسی و اومالی معرفی گردیده استفاده شده است. مراحل انجام پژوهش در (شکل شماره ۱) نمایش داده شده است.

برای نگارش ادبیات تحقیق از ابزار یادداشت‌برداری از منابع منتشر شده در زمینه توسعه پایدار اجتماعی در کنار رویکرد خیابان‌های کامل استفاده شده است (نوروزی و همکاران، ۱۴۰۱، ۱۱۹). در این پژوهش از روش مرور دامنه‌ای استفاده شده است و به‌طور کلی این روش یکی از روش‌های تحقیق کیفی برای ایجاد و استخراج یک چارچوب مرجع مشترک مبتنی بر نتایج تحقیقات گذشته است (قنادی نژاد و همکاران، ۱۴۰۲، ۳۴۷؛ Arksey & O'Malley, 2005). این روش نتایج حاصل از مطالعات محققین مختلف را در یک



شکل ۱. مراحل انجام پژوهش بر پایه روش مرور دامنه‌ای

جدول ۱. تنظیم سؤالات پژوهش

پارامترهای پرسشی	پاسخ پرسش
شاخص‌های تأثیرگذار بر توسعه پایدار اجتماعی با تأکید بر رویکرد خیابان‌های کامل	What
آثار مختلف منابع علمی، کنفرانسی و ژورنال‌های بین‌المللی منتشر شده در زمینه شاخص‌های تأثیرگذار بر توسعه پایدار اجتماعی با تأکید بر رویکرد خیابان‌های کامل	Who
مقالات فارسی در بازه زمانی سال‌های ۱۴۰۱-۱۳۹۰ و مقالات بین‌المللی در بازه زمانی ۲۰۲۲-۲۰۱۵	When
شیوه و معیار انتخاب منابع، بررسی موضوعی منابع، نکته برداری، تحلیل، بندی مفاهیم‌بندی و مقوله‌دسته	How

۱-۳- گام نخست: تنظیم پرسش‌های پژوهش

برای تنظیم پرسش‌های پژوهش، از پارامترهای چه چیزی (What)، چه کسی یا جامعه مورد مطالعه (Who)، محدوده زمانی (When) و چه روشی (How) طبق (جدول شماره ۱) استفاده شده است.

در این مرحله با توجه به ماهیت و چیستی مسئله، فقط منابعی برای پژوهش انتخاب شدند که درباره مؤلفه‌ها، مفهومی‌ها و عامل‌های مؤثر توسعه پایدار اجتماعی با تأکید بر رویکرد خیابان‌های کامل مطالعه داشته‌اند. سپس منابع علمی و کنفرانسی منتشر شده در پایگاه‌های اطلاعاتی، مجله‌ها و موتورهای جست‌وجو، طی سال‌های ۲۰۲۲-۲۰۱۵ میلادی و ۱۳۹۰-۱۴۰۱ شمسی بررسی گردید و در نهایت به چگونگی انتخاب روش‌ها، معیارهای تحلیل، دسته‌بندی مفاهیم مدنظر پرداخته شده است.

۲-۳- گام دوم: مرور ادبیات به شکل نظام‌مند

در این مقاله پایگاه‌های اطلاعاتی، مجلات و موتورهای جستجوی معتبر ملی و بین‌المللی با تمرکز بر پژوهش‌های مرتبط با توسعه پایدار اجتماعی با تأکید بر رویکرد خیابان‌های کامل مورد استفاده قرار گرفته‌اند. در این راستا پژوهش‌های

موجود در پایگاه‌های (Google Scholar، Wos، Science Direct، Magiran) در بازه زمانی معین شده مورد بررسی قرار گرفته‌اند. همچنین برای جستجوی مقاله‌های مورد نیاز این پژوهش از کلیدواژه‌ی توسعه پایدار اجتماعی در کنار خیابان‌های کامل استفاده شده است (جدول شماره ۲).

جدول ۲: کلیدواژه‌های مورد جستجو قرار گرفته در کنار یکدیگر

فارسی	انگلیسی
خیابان کامل	Complete street
توسعه پایدار اجتماعی	Social Sustainable development

از آنجایی که منابع موجود در پایگاه‌های جستجو محدود بوده است، کلیدواژه‌های توسعه پایدار اجتماعی و خیابان‌های کامل به صورت جداگانه نیز جستجو گردید. همچنین در (جدول شماره ۳) تعداد کل منابع یافت شده، منابع استفاده شده و استفاده نشده برای کلیدواژه‌های مورد نظر با توجه به پایگاه‌های جستجو و بازه زمانی ارائه گردیده

است. دلیل بکار نگرفتن بعضی از این منابع بر این پایه استوار است که این منابع از لحاظ عنوان، چکیده، محتوا در راستای هدف اصلی پژوهش حاضر نبوده‌اند.

جدول ۳: انتخاب منابع با تأکید بر مباحث توسعه پایدار اجتماعی در کنار مفهوم خیابان‌های کامل در پایگاه‌های داده‌ای انتخابی

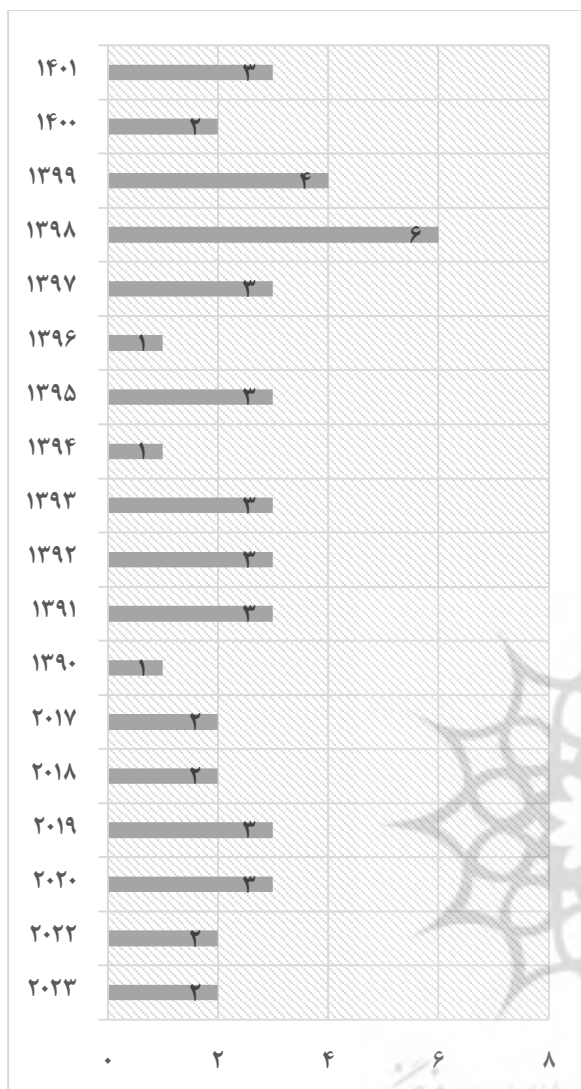
توسعه پایدار اجتماعی + خیابان‌های کامل			توسعه پایدار اجتماعی + خیابان‌های کامل		
Google Scholar					
بازه زمانی ۲۰۲۳-۲۰۱۵					
N=۲۵		N=۲۵		N=۲۵	
N=۶		N=۶		N=۶	
N=۱۹		N=۱۹		N=۱۹	
Wos					
بازه زمانی ۲۰۲۳-۲۰۱۵					
N=۶		N=۶		N=۶	
N=۳		N=۳		N=۳	
N=۳		N=۳		N=۳	
Science Direct					
بازه زمانی ۲۰۲۳-۲۰۱۵					
N=۸		N=۸		N=۸	
N=۲		N=۲		N=۲	
N=۶		N=۶		N=۶	
Magiran					
بازه زمانی ۱۴۰۱-۱۳۹۰					
N=۱۱		N=۱۱		N=۱۱	
N=۱۰		N=۱۰		N=۱۰	
N=۱		N=۱		N=۱	

۳-۳- گام سوم: جست‌وجو و انتخاب متون مناسب

منطق گزینش مقالات بر اساس شاخص‌های ده‌گانه مشتمل بر اهداف تحقیق، منطق روش، طرح تحقیق، روش نمونه برداری، جمع‌آوری داده‌ها، انعکاس‌پذیری، ملاحظه‌های اخلاقی، دقت و تجزیه و تحلیل داده‌ها، بیان واضح و روشن یافته‌ها و ارزش پژوهش بوده است. بر همین اساس، سرانجام ۵۷ منبع نهایی که شامل مقالات، گزارش‌های رسمی و پایان‌نامه‌ها با تمرکز بر توسعه پایدار اجتماعی و خیابان‌های کامل و روش تحقیق مرور دامنه‌ای می‌باشند انتخاب شدند که از این تعداد در مجموع، ۴۸ منبع برای استخراج شاخص‌های خیابان‌های کامل و توسعه پایدار اجتماعی و ۴ منبع برای شناخت و معرفی روش تحقیق پژوهش حاضر موردبررسی قرار گرفته‌اند.

تحلیل منابع انگلیسی انتخاب‌شده برای توسعه پایدار اجتماعی و خیابان‌های کامل از لحاظ زمانی بیانگر آن است که حدود ۲/۱۴٪ منابع مربوط به سال‌های ۲۰۲۳، ۲۰۲۲، ۲۰۱۸ و ۲۰۱۷ است. همچنین حدود ۳/۲۲٪ منابع مربوط به سال ۲۰۲۰ و ۲۰۱۹ هست.

تحلیل منابع فارسی انتخاب‌شده برای توسعه پایدار اجتماعی و خیابان‌های کامل از لحاظ زمانی بیانگر آن است که ۳/۹٪ منابع مربوط به سال‌های ۱۴۰۱، ۱۳۹۷، ۱۳۹۵، ۱۳۹۳، ۱۳۹۲ و ۱۳۹۱ است. همین‌طور ۱/۳٪ از منابع انتخاب‌شده مربوط به سال‌های ۱۳۹۶، ۱۳۹۴ و ۱۳۹۰ است. ۲/۶٪ از منابع توسعه پایدار اجتماعی و خیابان‌های کامل مربوط به سال ۱۴۰۰ است و همچنین ۴/۱۲٪ از منابع انتخاب‌شده مربوط به سال‌های ۱۳۹۹ است و ۶/۱۹٪ منابع مربوط به سال ۱۳۹۸ است (شکل شماره ۲).



شکل ۲: سهم منابع انگلیسی و فارسی پژوهش بر اساس سال پژوهش در بازه زمانی انتخابی

در ادامه به تحلیل روش پژوهش‌های انتخاب‌شده از لحاظ نوع پژوهش، روش گردآوری داده‌ها و رویکرد پژوهش پرداخته شده است که نتایج حاصل از آن در (جدول شماره ۴) منعکس شده است.

جدول ۴: تحلیل منابع از لحاظ نوع پژوهش، روش گردآوری داده‌ها و رویکرد پژوهش

منابع			نوع پژوهش			روش گردآوری داده			رویکرد پژوهش		
کمی	کیفی	ترکیبی	اسنادی و کتابخانه‌ای	پرسش‌نامه	مصاحبه	داده‌های کمی	توصیفی-تحلیلی	تحلیل محتوا	پیمایشی		
			*				*			خانی زاده و همکاران (۱۴۰۱)	
	*		*				*			مجتبوی و ایزدپناه (۱۴۰۱)	
			*				*			ابرقویی و همکاران (۱۴۰۱)	
		*	*	*			*			روایی (۱۴۰۰)	
		*	*	*			*			قاسمی گنبد (۱۴۰۰)	
			*	*			*			پرتانیان (۱۳۹۹)	
		*					*	*		میرزاحسین و همکاران (۱۳۹۹)	
		*			*		*			حوراسفند و هاتفی فرجیان (۱۳۹۹)	
*			*				*			عبدالله‌زاده و همکاران (۱۳۹۹)	
			*				*			زیاری و همکاران (۱۳۹۸)	
			*			*	*		*	قهیه‌یی و همکاران (۱۳۹۸)	
*				*			*		*	امیریان و شاهینی فر (۱۳۹۸)	
			*	*			*			پیران و همکاران (۱۳۹۸)	
			*	*			*			اسکندری ثانی و همکاران (۱۳۹۸)	
		*		*			*			علیمردانی و واعظی (۱۳۹۸)	
			*	*			*			ابراهیم‌زاده و اسفندیاری مهینی (۱۳۹۷)	
*			*	*			*	*		علی‌پور اصفهانی و همکاران (۱۳۹۷)	
			*	*		*	*			برآری و همکاران (۱۳۹۷)	
			*	*			*			شاهینی فر و همکاران (۱۳۹۶)	
	*		*	*			*		*	مافی و عبدالله‌زاده (۱۳۹۵)	
*		*	*	*			*		*	منتظری (۱۳۹۵)	
	*						*	*		ورمزیار و سعید (۱۳۹۵)	
		*	*	*			*		*	مغرب و همکاران (۱۳۹۴)	
	*		*	*			*	*		خاکساری و همکاران (۱۳۹۳)	
		*	*	*			*		*	کیانی و همکاران (۱۳۹۳)	
*		*					*		*	لطفی و همکاران (۱۳۹۳)	
		*	*	*			*	*		مشکینی و همکاران (۱۳۹۲)	
*			*	*			*		*	شهابیان و پیرایه گر (۱۳۹۲)	
	*						*	*		ولیان و یحیایی (۱۳۹۲)	
*			*	*			*	*	*	پرگالی (۱۳۹۱)	
	*		*	*			*	*		تیموری و همکاران (۱۳۹۱)	
*		*	*	*			*	*	*	فکوهی و اوحدی (۱۳۹۱)	
	*		*	*			*	*		اطمینانی قصرالدشتی و همکاران (۱۳۹۰)	
*			*	*			*	*		Lowa economic development (2023)	
	*						*	*		Tsite Winter Meeting (2023)	
*		*					*	*		Montella et al (2022)	
*		*		*			*	*	*	Mirzahosseini et al (2022)	
	*			*			*	*	*	Aldrich et al (2020)	

منابع			نوع پژوهش			روش گردآوری داده			رویکرد پژوهش		
کمی	کیفی	ترکیبی	اسنادی و کتابخانه‌ای	پرسش‌نامه	مصاحبه	داده‌های کمی	توصیفی-تحلیلی	تحلیل محتوا	پیمایشی		
	*								*	Dehghanmongabadi and Hoskara (2020)	
				*	*				*	Lotfata and Atov (2020)	
		*						*		PeroviandBajicsestovic (2019)	
		*						*		Donais et al (2019)	
	*							*		Gregg and Hess (2019)	
	*							*		London Complete Streets Design Manual (2018)	
	*							*		Hui et al (2018)	
	*							*		Ahmadi et al (2017)	
		*						*		Young (2017)	

درمجموع، تعداد پژوهش‌های کمی، کیفی و ترکیبی به ترتیب ۵ (معادل ۱۶ درصد)، ۱۱ (معادل ۳۶ درصد) و ۱۵ (معادل ۴۸ درصد) است (شکل شماره ۳).

۴-۳- گام چهارم: استخراج از اطلاعات متون

در مرحله چهارم، منابع در چارچوب روش مرور دامنه‌ای چندین بار بازبینی شدند و با توجه به روش تحلیل محتوا، ۴۸ پژوهش انتخاب شده موردبررسی قرار گرفته و اطلاعات آن‌ها کدگذاری گردید که در (جدول شماره ۵) لیست آن‌ها ارائه شده است.



شکل ۳. سهم منابع پژوهش بر اساس نوع روش‌شناسی پژوهش

جدول ۵: تحلیل منابع از لحاظ نوع پژوهش، روش گردآوری داده‌ها و رویکرد پژوهش

کد منابع	منابع	شاخص‌های بیان شده
۱	خانی زاده و همکاران (۱۴۰۱)	ایمنی (ایجاد مرز از طریق موانع برای جداسازی حرکت سواره از پیاده، ایجاد تسهیلات و امکانات برای تمامی افراد اعم از معلولین و افراد سالم، تسهیلات لازم برای دوچرخه‌سواران و عابران پیاده، تسهیلات رفاهی لازم در ایستگاه‌های حمل‌ونقل، رسیدگی و ایجاد تسهیلات در جهت کاهش ارتعاشات کف ایستگاه‌ها)، امنیت (نورپردازی مناسب در طول شب، افزایش امنیت درون ایستگاه‌ها به لحاظ استفاده از دوربین)، رنگ‌آمیزی موانع ایجاد شده در مسیر ویژه دوچرخه، تسهیلات مناسب برای بالا بردن کیفیت پارکینگ دوچرخه نظیر ایجاد سایه‌اندازی
۲	مجتبوی و ایزدپناه (۱۴۰۱)	عوامل کالبدی (انعطاف‌پذیری، به‌کارگیری عناصر پایدار)، عوامل زیست‌محیطی (انتخاب آگاهانه مواد و مصالح، طراحی فضا جهت حمایت از فعالیت‌های زیست‌محیطی، بهره‌گیری از عناصر طبیعی، بهره‌گیری از نور طبیعی، افزایش سرانه فضای سبز، توجه به تهویه طبیعی، استفاده از مصالح همسو با طبیعت، کاهش مصرف انرژی)، عوامل اقتصادی (صرفه‌جویی در هزینه مصالح مصرفی، کاهش هزینه‌های انرژی مصرفی)، عوامل اجتماعی (ارتقا تعاملات اجتماعی، مشارکت‌پذیری)

کد منابع	منابع	شاخص‌های بیان شده
۳	ابرقویی و همکاران (۱۴۰۱)	دسترسی و استفاده همگانی، فراگیری و ایجاد نظم، تعامل اجتماعی پایدار
۴	میرزاحسین و همکاران (۱۳۹۹)	دسترسی، ایمنی و امنیت
۵	عبدالله‌زاده و همکاران (۱۳۹۸)	امنیت، حس تعلق به مکان
۶	زیاری و همکاران (۱۳۹۸)	پایداری اجتماعی
۷	قهیه یی و همکاران (۱۳۹۸)	امنیت اجتماعی، مشارکت اجتماعی، حس تعلق به مکان
۸	امیریان و شاهینی فر (۱۳۹۸)	ایمنی مسیر، دسترسی، اقتصادی، اجتماعی، محیط زیست
۹	پیران و همکاران (۱۳۹۸)	پایداری زیست محیطی (کاهش استفاده از سوخت‌های فسیلی، استفاده از انرژی‌های پاک، کاهش آلودگی هوا، کاهش آلودگی آب، کاهش آلودگی خاک، کاهش آلودگی صوتی، کاهش پسماندهای جاده‌ای، کاهش ترافیک شهری)، پایداری اجتماعی (ایمنی، افزایش تعاملات و همبستگی اجتماعی، امنیت)، پایداری اقتصادی (کاهش هزینه سفر و جابه‌جایی، کاهش زمان سفر، کم کردن فاصله مبدأ و مقصد، تنوع در نوع وسیله نقلیه)، پایداری کالبدی (دسترسی به مراکز خدماتی، دسترسی به مراکز خرید، دسترسی به مناطق پرتراکم، کیفیت زندگی، سهولت در دسترسی)
۱۰	اسکندری ثانی و همکاران (۱۳۹۸)	اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی
۱۱	علیمردانی و واعظی (۱۳۹۸)	ایجاد فضای متنوع شهری، تنوع کاربری زمین، ارتقای هویت شهروندان، افزایش کیفیت محیط زیست، ایجاد حس تعلق به محیط در شهروندان
۱۲	ابراهیم‌زاده و اسفندیاری مهینی (۱۳۹۷)	اقتصادی (افزایش درآمد، افزایش تنوع شغلی، توسعه اقتصادی)، اجتماعی (افزایش امنیت)، کالبدی بهبود دسترسی به حمل و نقل عمومی
۱۳	علی‌پور اصفهانی و همکاران (۱۳۹۷)	زیست محیطی (رایحه محیطی، سایه‌اندازی مطلوب، پاکیزگی محیط، آلودگی صوتی، فضای سبز جمعی)، کالبدی (دسترسی به حمل و نقل عمومی، دسترسی به پارکینگ)
۱۴	برآری و همکاران (۱۳۹۷)	اقتصادی (تنوع حمل و نقل، هزینه‌های سفر، بازده هزینه‌های حمل و نقل، هزینه تصادفات)، ایمنی، زیست محیطی (میزان تغییرات اقلیمی، آلودگی هوا، آلودگی صوتی، آلودگی آب، زیست‌پذیری)، دسترسی عابران، دسترسی معلولان
۱۵	شاهینی فر و همکاران (۱۳۹۶)	پایداری اقتصادی، پایداری اجتماعی (ارتقای تعاملات اجتماعی، حمایت از انسجام و توسعه اجتماعی)، زیست محیطی (سروصدا، ازدحام، آلودگی هوا)، دسترسی راحت‌تر به حمل و نقل عمومی ایجاد سرزندگی
۱۶	ورمزیار و سعید (۱۳۹۵)	زیست محیطی، اقتصادی، اجتماعی
۱۷	مافی و عبدالله‌زاده (۱۳۹۵)	سرمایه اجتماعی (روابط دوستانه با همسایگان، هم‌فکری و مشورت با همسایگان، مشارکت)، امنیت (امنیت معابر، امنیت شبانه، احساس امنیت برای پارک اتومبیل)
۱۸	کیانی و همکاران (۱۳۹۳)	سرزندگی فضا، خوانایی، تعلق مکانی، تعاملات اجتماعی، دسترسی فیزیکی، دسترسی اجتماعی، دسترسی به فعالیت و گفت‌وگو، جذابیت فضا در ایجاد دسترسی
۱۹	لطفی و همکاران (۱۳۹۳)	پیاده‌مداری، کالبدی (دسترسی، سرزندگی)، وجود فضاهای کافی جهت نشستن، چشم‌اندازهای خیابان
۲۰	معرب و همکاران (۱۳۹۴)	(نورپردازی، سرزندگی، تناسب)، اجتماعی (ایمنی و امنیت، هویت و حس تعلق)، زیست محیطی (پوشش گیاهی، آسایش اقلیمی، مصالح سازگار با محیط زیست)، کالبدی (دسترسی، راحتی مبلمان)
۲۱	شهبان و پیرایه گر (۱۳۹۲)	بهداشت عمومی، مشارکت مردمی، دسترسی، جلوگیری از آلودگی‌ها
۲۲	ولیان و یحیایی (۱۳۹۲)	پایداری اقتصادی، پایداری اجتماعی، پایداری زیست محیطی
۲۳	مشکینی و همکاران (۱۳۹۱)	اقتصادی (نرخ بیکاری در مردان و زنان)، عوامل کالبدی (دسترسی به مراکز آموزشی، دسترسی به فضای سبز دسترسی به مراکز بهداشتی)، شاخص امنیتی
۲۴	تیموری و همکاران (۱۳۹۱)	درصد بیکاری زنان، درصد بی‌سوادی زنان
۲۵	فکوهی و اوحدی (۱۳۹۱)	اجتماعی، هویت
۲۶	اطمینانی قصرالدشتی و همکاران (۱۳۹۰)	اجتماعی، اقتصادی
۲۷	PeroviandBajicsestovic (2019)	اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی (آلودگی ناشی از تراکم ترافیک، آسایش اقلیمی)

کد منابع	منابع	شاخص‌های بیان شده
۲۸	Lotfata and Atov (2019)	اجتماعی، حس تعلق، همه‌شمول
۲۹	Ahmadi et al (2017)	اجتماعی، در دسترس بودن خدمات شهری، زیست‌محیطی (آلودگی صوتی)
۳۰	Lowa economic development (2023)	اتصال، ایجاد امکانات پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، دسترسی، ایمنی و امنیت، ازدحام ترافیک
۳۱	Tsite Winter Meeting (2023)	ایمنی، زیست‌پذیری، اقتصاد
۳۲	Montella et al (2022)	زیست‌پذیری، ایمنی
۳۳	Mirzahosseini et al (2022)	تنوع، دسترسی (قابلیت اتصال)، طراحی (شبکه دوچرخه، شبکه اتوبوس، عرض خیابان)، ایمنی
۳۴	U.S. Department of transportation (2022)	ایمنی (افزایش روشنایی در تقاطع‌ها، اضافه کردن یک خط دوچرخه در جاده‌های خاص، تغییر یک تقاطع دوطرفه با علائم توقف به یک دوربرگردان) قابلیت اتصال، دسترسی
۳۵	Aldrich et al (2020)	همه‌شمول بودن، روشنایی خیابان
۳۶	Dehghanmongabadi and Hoskara (2020)	پیاده‌سازی، چشم‌انداز، همه کاربران و حالت‌ها، اندازه‌گیری عملکرد همه پروژه‌ها و موضوع‌ها، اتصال
۳۷	Donais et al (2019)	جذابیت، شبکه دوچرخه، شبکه اتوبوس، قابلیت اتصال، جریان عابر پیاده، ایمنی، عرض خیابان
۳۸	Gregg and Hess (2019)	ایمنی، کاهش اثرات زیست‌پذیری
۳۹	London Complete Streets Design Manual (2018)	ایجاد محیط‌های مناسب برای عابر پیاده امن و قابل دسترسی، حساسیت زمینه، اتصال، سرزندگی
۴۰	Hui et al (2018)	ایمنی، زیست‌محیطی (تأثیرات چرخه زندگی، تأثیرات کیفیت هوا، تأثیرات جزیره گرمایی تأثیرات صدا و تأثیرات کیفیت آب)، اقتصادی
۴۱	Young (2017)	ایمنی (عابران پیاده و دوچرخه‌سواران)، ایجاد محیط و حس مکان دلپذیر
۴۲	قاسمی گنبد (۱۴۰۰)	اجتماعی (وجود فضاهایی برای گفت‌وگو)، کالبدی (تراکم ساختمانی، اختلاط کاربری و فعالیت‌های ۲۴ ساعته، سرزندگی، همه‌شمول بودن)، زیست‌محیطی (آسایش اقلیمی، کاهش مسائل زیست‌محیطی، توجه به سلامت افراد)
۴۳	روایی (۱۴۰۰)	بهبود زیرساخت پیاده‌روها، امکانات دوچرخه‌سواری، آرام‌سازی ترافیک، حمل‌ونقل عمومی، وسایل نقلیه موتوری، زیست‌محیطی و آسایش اقلیمی، امنیت
۴۴	پرتانیان (۱۳۹۹)	ایمنی و امنیت، همه‌شمولی، سرزندگی، تجدید حیات اقتصادی، اختلاط کاربری و فعالیت‌های ۲۴ ساعته، وجود فضاهایی برای گفت‌وگو، نفوذپذیری بالا، دسترسی‌پذیری، پیاده‌مداری بدون حذف سواره، رعایت مسائل زیست‌محیطی (کاهش آلودگی زیست‌محیطی)
۴۵	حور اسفند و هاتفی فرجیان (۱۳۹۹)	توجه به سلامت افراد، رعایت مسائل زیست‌محیطی، سرزندگی، آسایش اقلیمی، توجه به منظر نرم، پیاده‌مداری بدون حذف سواره، دسترسی‌پذیری، نفوذپذیری، تراکم ساختمانی، وجود فضاهایی برای گفت‌وگو، تجدید حیات اقتصادی، همه‌شمول بودن، امنیت، ایمنی
۴۶	منتظری (۱۳۹۵)	اجتماعی (همه‌شمول بودن، وجود فضاهایی برای گفت‌وگو)، اختلاط کاربری و فعالیت‌های ۲۴ ساعته، کالبدی (تراکم ساختمانی، سرزندگی)، زیست‌محیطی (توجه به منظر نرم، آسایش اقلیمی، رعایت مسائل زیست‌محیطی، توجه به سلامت افراد)
۴۷	خاکساری و همکاران (۱۳۹۳)	مسیرهای پیاده‌رو ممتد و ایمن، مسیرهای ایمن ویژه دوچرخه، مسیرهای ویژه اتوبوس، ایستگاه‌های راحت و قابل دسترسی حمل‌ونقل عمومی، فضاهای ایمن جهت توقف و استراحت، علائم راهنما برای افراد پیاده و رمپ در پیاده‌روها
۴۸	پرگالی (۱۳۹۱)	ایمنی و امنیت، همه‌شمولی، سرزندگی، تجدید حیات اقتصادی، اختلاط کاربری و فعالیت‌های ۲۴ ساعته، وجود فضاهایی برای گفت‌وگو، نفوذپذیری بالا، دسترسی‌پذیری، پیاده‌مداری بدون حذف سواره، رعایت مسائل زیست‌محیطی (کاهش آلودگی زیست‌محیطی)

تجزیه و تحلیل ترکیب یافته‌ها

۴- بحث و یافته‌های پژوهش

۴-۱- گام پنجم: تجزیه و تحلیل ترکیب یافته‌ها

با توجه به مطالب بیان شده در بخش مبانی نظری و مطالعات انتخابی که لیست آن‌ها در بالا آمده است، تلاش شده است که شاخص‌های مؤثر بر توسعه پایدار اجتماعی خیابان‌های

کامل بررسی و استخراج گردند. در این مرحله، پس از استخراج و انتخاب شاخص‌های اصلی به تجزیه و تحلیل شاخص‌ها پرداخته شده است.

کامل بررسی و استخراج گردند. در این مرحله، پس از استخراج و انتخاب شاخص‌های اصلی به تجزیه و تحلیل شاخص‌ها پرداخته شده است.

ابتدا کدهای موردنظر استخراج شده‌اند و سپس با در نظر گرفتن مفهوم هر یک از کدها در گروه‌های مربوطه قرار داده شده‌اند و در نهایت شاخص‌های اصلی توسعه پایدار

جدول ۶: شاخص‌های پایدار اجتماعی و خیابان‌های کامل بر پایه مطالعات انتخابی

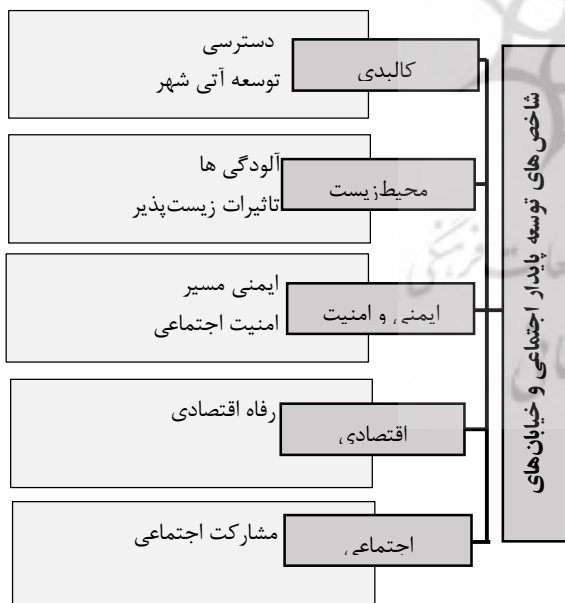
مؤلفه‌ها	شاخص‌ها	زیر شاخص‌ها	منابع
کالبدی	دسترسی	دسترسی به مراکز خدمات شهری (تجاری، آموزشی، بهداشتی، فضای سبز)، دسترسی به مناطق پرتراکم، بهبود دسترسی به سیستم‌های حمل و نقل عمومی، دسترسی به پارکینگ‌های عمومی، بهبود دسترسی عابران، دسترسی معلولان و سالمندان، افزایش جذابیت فضا در ایجاد دسترسی، دسترسی به فعالیت و فضاهای جمعی، ایستگاه‌های راحت و قابل دسترس	۳،۹،۱۲،۱۳،۱۴،۱۸،۲۳،۴۷، ۱،۲،۵،۷،۱۱،۱۵،۱۹،۲۰،۴۲ ۴۴،۴۵،۴۶،۴۸،۳۴،۳۶،۸،۲، ۸،۳۵،۴۲،۳۰،۳۳،۳۷،۳۹،۴۱ ۴۳،
	توسعه آتی شهر	انعطاف‌پذیری، به کارگیری عناصر پایدار، فراگیری و ایجاد نظم، حس تعلق به مکان، ایجاد سرزندگی، ایجاد فضای متنوع شهری، تنوع کاربری زمین، ارتقای هویت شهروندان، خوانایی، توسعه پیاده‌مداری، چشم‌انداز، جذابیت، ایجاد محیط و حس مکان دلپذیر، تراکم ساختمانی، ترویج فعالیت‌های ۲۴ ساعته، امکانات دوچرخه‌سواری، نفوذپذیری بالا، تنوع در نوع وسایل نقلیه، همه‌شمولی	۲،۳،۲۸،۲۹،۲۷،۲۶،۲۵،۲۲، ۲۰،۱۲،۱۰،۸،۹،۱۵،۱۶،۲۱، ۴۸،۴۶،۴۵،۴۴،۱۷،۱۸،۱۹،۴ ۲
اجتماعی	مشارکت اجتماعی	ارتقا تعاملات اجتماعی، رفاه اجتماعی، حمایت از انسجام و توسعه اجتماعی، هم‌فکری و مشورت با همسایگان، افزایش سطح مشارکت اجتماعی، تقویت هویت شهری	۲،۳،۲۸،۲۹،۲۷،۲۶،۲۵،۲۲، ۲۰،۱۲،۱۰،۸،۹،۱۵،۱۶،۲۱، ۴۸،۴۶،۴۵،۴۴،۱۷،۱۸،۱۹،۴ ۲
اقتصادی	رفاه اقتصادی	صرفه‌جویی در هزینه مصالح مصرفی، کاهش هزینه‌های انرژی مصرفی، کاهش هزینه سفر و جابه‌جایی، کاهش زمان سفر، کم کردن فاصله مبدأ و مقصد، افزایش درآمد، افزایش تنوع شغلی، توسعه اقتصادی، تنوع حمل و نقل، کاهش هزینه تصادفات، کاهش نرخ بیکاری در مردان و زنان، تجدید حیات اقتصادی، کاهش درصد بی‌سوادی زنان و مردان	۲،۸،۹،۱۰،۱۲،۱۴،۱۵،۱۶،۲۲ ۲۳،۲۶،۲۷،۳۱،۴۴،۴۵،۴۸،۶ ۲۴
زیست محیطی	آلودگی‌ها	آسایش اقلیمی، مصالح سازگار با محیط‌زیست، افزایش زیست‌پذیری، تأثیرات جزیره گرمایی، کاهش مسائل زیست‌محیطی، توجه به سلامت افراد، توجه به منظر نرم، کاهش آلودگی هوا، کاهش آلودگی آب، کاهش آلودگی خاک، کاهش آلودگی صوتی، کاهش انواع پسماندها، کاهش آلودگی ناشی از تراکم ترافیک	۹،۱۴،۱۶،۲۱،۲۷،۲۹،۲،۸،۱ ۳،۵،۱۰،۱۱،۲۰،۲۲،۳۲،۳۲، ۳۸،۴۰،۴۲،۴۳،۴۴،۴۵،۴۶،۴ ۸،۳۰
	تأثیرات زیست‌پذیر	انتخاب آگاهانه مواد و مصالح، طراحی فضا جهت حمایت از فعالیت‌های زیست‌محیطی، بهره‌گیری از عناصر طبیعی، بهره‌گیری از نور طبیعی، افزایش سرانه فضای سبز، توجه به تهویه طبیعی، استفاده از مصالح همسو با طبیعت، کاهش مصرف انرژی، کاهش استفاده از سوخت‌های فسیلی، استفاده از انرژی‌های پاک، کاهش ترافیک شهری، سایه‌اندازی مطلوب، پاکیزگی محیطی، کاهش ازدحام، کیفیت و کمیت پوشش گیاهی، بهداشت عمومی و توجه به سلامت افراد	۹،۱۴،۱۶،۲۱،۲۷،۲۹،۲،۸،۱ ۳،۵،۱۰،۱۱،۲۰،۲۲،۳۲،۳۲، ۳۸،۴۰،۴۲،۴۳،۴۴،۴۵،۴۶،۴ ۸،۳۰
ایمنی و امنیت	ایمنی مسیر	ایجاد مرز از طریق موانع برای جداسازی حرکت سواره از پیاده، ایجاد تسهیلات و امکانات برای تمامی افراد اعم از معلولین و افراد سالمند، تسهیلات لازم برای دوچرخه‌سواران و عابران پیاده، تسهیلات رفاهی لازم در ایستگاه‌های حمل و نقل، افزایش روشنایی در تقاطع‌ها، مسیرهای پیاده‌روی ممتد و ایمن، طراحی شبکه دوچرخه، شبکه اتوبوسرانی و حمل و نقل عمومی، آرام‌سازی ترافیک، فضاهای جمعی ایمن جهت توقف و استراحت، علائم راهنمایی برای همه افراد و احداث رمپ در پیاده‌روها	۱،۳۴،۳۹،۴۷،۱۷،۴،۵،۷،۸، ۹،۱۴،۲۳،۳۰،۳۱،۳۲،۳۳،۳۷ ۳۸،۴۰،۴۱،۴۳،۴۵،۴۸،۲۰،

مؤلفه‌ها	شاخص‌ها	زیر شاخص‌ها	منابع
امنیت اجتماعی	امنیت	نورپردازی مناسب در طول شب، افزایش امنیت درون ایستگاه‌ها با استفاده از دوربین، امنیت معابر، افزایش امنیت شبانه فضاهای شهری، افزایش امنیت در پارکینگ‌های عمومی	

(۲۲ درصد) شامل ۳۵ زیر شاخص، عوامل اجتماعی (۱۱ درصد) شامل ۱۹ زیر شاخص و عوامل اقتصادی (۱۰ درصد) شامل ۱۶ زیر شاخص می‌باشند.

همچنین (شکل شماره ۴) نشان‌دهنده فراوانی شاخص‌ها در مطالعات انتخابی است که به ترتیب شامل؛ عوامل زیست‌محیطی (۲۹ درصد) شامل ۴۴ زیر شاخص، عوامل کالبدی (۲۸ درصد) شامل ۴۲ زیر شاخص، ایمنی و امنیت

شکل ۴. فراوانی شاخص‌های اصلی خیابانهای کامل و توسعه پایدار اجتماعی



۳-۴- گام ششم: ارائه یافته‌ها

در نهایت پس از دستیابی به نتایج کسب‌شده و طبقه‌بندی شاخص‌ها توسعه پایداری اجتماعی در خیابان‌های کامل، شاخص‌های تأثیرگذار شامل؛ عوامل زیست‌محیطی (آلودگی‌ها و تأثیرات زیست‌پذیر)، عوامل کالبدی (دسترسی، توسعه آتی شهر)، ایمنی و امنیت (ایمنی مسیر، امنیت اجتماعی)، عوامل اجتماعی (مشارکت اجتماعی)، عوامل اقتصادی (رفاه اقتصادی) می‌باشند و توجه به تمام مؤلفه‌ها به موازات یکدیگر حائز اهمیت است (شکل شماره ۵).

شکل ۵. شاخص‌های تأثیرگذار بر سطح توسعه پایدار اجتماعی در خیابان‌های کامل

تأکید بر رویکرد خیابان‌های کامل است. همچنین یافته‌های به‌دست‌آمده در گام هفتم نشان‌دهنده آن می‌باشند که شاخص‌های زیست‌محیطی، شاخص‌های کالبدی، شاخص‌های ایمنی و امنیت، شاخص‌های اجتماعی، شاخص‌های

۵- نتیجه‌گیری و پیشنهادها

درمجموع شاخص‌های به‌دست‌آمده از مبانی نظری و پژوهش‌های انجام‌شده، حاکی از نقش بسزای این شاخص‌ها در افزایش سطح پایداری اجتماعی در خیابان‌های شهری با

اقتصادی نقش مؤثری بر توسعه پایدار اجتماعی در خیابان‌های کامل دارند و به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم بر روی یکدیگر تأثیر می‌گذارند؛ بنابراین، در ادامه پیشنهادهایی در جهت تقویت شاخص‌های شناسایی‌شده در جهت ارائه خیابانی کامل و کارآمدتر ارائه گردیده است.

▪ شاخص‌های زیست‌محیطی

- در نظر گرفتن پوشش گیاهی برای تداوم و زیبایی جداره‌ها
- استفاده از پوشش گیاهی مناسب جهت کاهش آلودگی صوتی
- استفاده از آسفالت‌های مشبک و نفوذپذیر برای جذب آب‌های سطحی
- بهبود کف‌سازی پیاده‌روها در جهت تسهیل عبور عابرین
- استفاده از مصالح همساز با اقلیم در جهت کاهش چالش‌های زیست‌محیطی
- استفاده از منابع سوخت تجدیدپذیر در سیستم‌های حمل‌ونقل موتوری
- افزایش فضاهای سبز در جداره‌های شهری و محلات شهری
- رسیدگی به پوشش گیاهی موجود و تنوع بخشیدن به نوع پوشش برای ایجاد فضاهای سبز در تمام فصول
- میزان سایه‌اندازی درختان در فصول مختلف سال
- جانمایی مناسب سطل زباله در معابر و استفاده از طراحی مناسب

▪ شاخص‌های کالبدی

- طراحی جداره خیابان‌ها متناسب با اصول استاندارد
- راحتی مبلمان در پیاده‌روها متناسب برای تمام اقشار جامعه
- طراحی فضاهای باز شهری هم‌جوار خیابان‌ها مناسب برای تمام افراد
- رعایت تناسب ساختمان‌ها در جداره‌های خیابان
- در طراحی منظر و قرارگیری ساختمان‌های

- هم‌جوار خیابان‌ها به‌صورت پلکانی و در ارتفاع متناسب با عرض معبر مجاور
- گسترش مسیرهای پیاده‌رو در سطح شهر
- طراحی استراحتگاه در طول مسیر برای رفاه حال تمام اقشار
- افزایش تعداد سرویس بهداشتی جهت استفاده مراجعین
- وجود کاربری‌های فعال و شبانه در جداره خیابان
- افزایش تعداد ایستگاه‌های اتوبوس با توجه به طول مسیر و طراحی مناسب آن‌ها با فضای شهری اطراف
- نمایان بودن ایستگاه‌های اتوبوس با استفاده از تابلو
- افزایش تعداد کاربری‌ها (تعداد پارک، تعداد رستوران و...)
- وجود نقشه حمل‌ونقل عمومی و زمان‌بندی مناسب حرکت آن‌ها

▪ شاخص‌های ایمنی و امنیت

- تعیین محدوده مشخص ایستگاه‌های تاکسی به‌منظور جلوگیری از ازدحام و بی‌نظمی
- تفکیک فضای پارک حاشیه‌ای از سواره‌رو
- بهبود کیفیت و کمیت پیاده‌راه‌ها به‌منظور افزایش ظرفیت عبوری عابرین
- در نظر گرفتن تابلوهای راهنمایی و رانندگی در مکان مناسب با طراحی همساز با فضاهای شهری
- تأمین نور و روشنایی کافی در تمامی محورها
- جداسازی مسیر دوچرخه و پیاده
- تأمین فضایی مطلوب برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری
- در نظر گرفتن عرض مطلوب برای معابر
- استفاده از انواع مختلف نشانه‌گذاری در کف به‌منظور بهبود ایمنی و هدایت همه کاربران خیابان (مانند: فلش‌های جهت‌دار، علائم هشداردهنده منطقه‌های ویژه مانند مدارس، نشانه‌های لازم برای عبور نابینایان، معلولین، سالمندان و کودکان)

۶-منابع

- ابراهیم زاده، عیسی، و اسفندیاری مهنی، حمیده. (۱۳۹۷). بررسی نقش پیاده راه‌های شهری در توسعه گردشگری پایدار مطالعه موردی؛ خیابان ۱۵ خرداد شهر تهران. گردشگری شهری، ۵(۳)، ۱۳۱-۱۴۲.
- <https://doi.org/10.22059/jut.2018.233368.314>
- ابرقویی فرد، حمیده، منصوری، سید امیر، و مطلبی، قاسم. (۱۴۰۱). مروری روایی بر نظریه‌های مرتبط با مفهوم فضای عمومی در شهر. باغ نظر، ۱۹(۱۱۶)، ۸۵-۱۰۲.
- <https://doi.org/10.22034/bagh.2022.376257.5305>
- اسکندری ثانی، محمد، مرادی، محمود، و ابراهیمی، افسانه. (۱۳۹۸). بررسی عوامل مؤثر بر حمل و نقل پایدار شهری بر پایه نظریه اقتصاد سبز مورد مطالعه: شهر بیرجند. فصلنامه علمی و پژوهشی پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، ۱۰(۳۷)، ۱۳-۲۴.
- <https://dori.net/dor/20.1001.1.22285229.1398.10.37.2.6>
- اطمینانی قصرالدشتی، رؤیا، سقا پور، طیه، و سلطانی، علی. (۱۳۹۰). امکان‌سنجی تبدیل خیابان بدون خودرو در شهر شیراز. پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، ۲(۶)، ۸۷-۱۰۰.
- <https://sid.ir/paper/220268/fa>
- امیریان سهراب، شاهینی فر مصطفی. (۱۳۹۸). رابطه الگوی کاربری اراضی با شاخص‌های مؤثر بر پایداری حمل و نقل شهری؛ مطالعه موردی شهر کرمانشاه. فصلنامه تحقیقات جغرافیایی؛ ۳۴(۳)، ۴۳۷-۴۴۴.
- <http://dx.doi.org/10.29252/geores.34.3.437>
- براری، معصومه، رضویان، محمدتقی، و توکلی نیا، جمیله. (۱۳۹۷). ارزیابی شاخص‌های پایداری حمل و نقل شهری با رویکرد اقتصاد سبز. مطالعه موردی: شهر ساری. آمایش جغرافیایی فضا، ۸(۳۰)، ۱۰۴-۱۲۰.
- جای گذاری مناسب علائم ترافیکی با توجه به عدم رؤیت مناسب
- عدم وجود محدودیت در دید مستقیم از گذر
- رعایت سلسله مراتب دسترسی
- **شاخص‌های اجتماعی**
- در نظر گرفتن فضاهایی برای گفت‌وگو در پیاده‌روها و جانمایی صحیح فضاهای جمعی
- افزایش تعداد نیمکت‌ها در پیاده‌روها برای استراحت عابرین پیاده
- افزایش ظرفیت ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی با توجه به حجم استفاده کنندگان در مناطق مختلف شهری
- ایجاد پارک‌های تفریحی در جداره‌های خیابان جهت افزایش تعاملات اجتماعی و بالا بردن امنیت اجتماعی
- ایجاد طرح‌های تشویقی جهت پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری
- ایجاد فضاهای باز و سرپوشیده در جداره خیابان جهت استفاده در تمام فصول برای راه‌اندازی بازارهای فصلی
- **شاخص‌های اقتصادی**
- استفاده از مصالح مصرفی مناسب با ماندگاری بالا در معابر جهت صرفه‌جویی در هزینه‌ها
- استفاده از لامپ‌های کم مصرف در مسیرها
- استفاده از مصالح بازیافتی برای تهیه مبلمان‌های شهری و مصالح کف پوش فضای عمومی
- کم کردن هزینه جابجایی در سطح شهر با استفاده از سیستم‌های حمل و نقل عمومی
- طراحی پارکینگ‌های عمومی برای خودروهای شخصی و کسب درآمد برای هزینه در پروژه‌های شهری

دو شهرداری تهران). فصلنامه مهندسی حمل‌ونقل، ۲۷۱-۲۸۷، (۲)، ۲۰۱۶.

<https://dorl.net/dor/20.1001.1.20086598.1393.6.2.7.4>

• خانی زاده، محمدعلی، حقیقی، دنیا، و روزبهی، آیدا. (۱۴۰۱). ارتقای تسهیلات حمل‌ونقل عمومی و سبز در خیابان‌های مهم و شلوغ شهری با رویکرد پایدار (نمونه موردی: خیابان ستارخان شیراز). جاده، ۳۰(۱۱۲)، ۱۸۱-۲۰۰.

<https://doi.org/10.22034/road.2021.294724.1967>

• روایی، علیرضا (۱۴۰۰). طراحی منظر شبانه خیابان‌های شهری باهدف خلق خیابان‌های کامل براساس ارزیابی ترجیحات بصری، نمونه موردی: خیابان آزادی شیراز (پایان‌نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری). دانشکده هنر و معماری، دانشگاه شیراز، ایران.

<https://irandoc.ac.ir/>

• زیاری، کرامت‌الله، ملکی، رباب، و معماری، ابراهیم. (۱۳۹۸). تحلیل و ارزیابی پایداری اجتماعی با رویکرد توسعه پایدار شهری (مورد مطالعه: شهرستان‌های استان خراسان شمالی). مطالعات فرهنگی اجتماعی خراسان، ۱۴(۲)، ۷۸-۱۰۲.

<https://doi.org/10.22034/fakh.2020.198708.1354>

• شاهینی فر، مصطفی، پاهکیده، اقبال، و چاره‌جو، فرزین. (۱۳۹۶). ارزیابی شاخص‌های پایداری در حمل‌ونقل شهری با استفاده از روش تاپسیس (مطالعه موردی: شهر کرمانشاه). پژوهش‌های جغرافیایی برنامه‌ریزی شهری، ۵(۴)، ۶۷۱-۶۸۶.

<https://doi.org/10.22059/jurbangeo.2018.210428.497>

• شهبان، پویان، و پیرایه گر، میلاد. (۱۳۹۲). بررسی سطح پایداری اجتماعی در دو خیابان مطهری و ۲۲ بهمن شهر رشت. معماری و شهرسازی آرمان‌شهر، ۵(۱۱)، ۳۶۳-۳۷۲.

<https://sid.ir/paper/250971/fa>

• پرتانین. ندا (۱۳۹۹). امکان‌سنجی برنامه‌ریزی خیابان کامل بر پایه تحلیل شاخص‌های MMLOS، نمونه موردی: خیابان بیتهق سبزوار (پایان‌نامه کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری) دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه علامه طباطبائی، ایران.

<https://irandoc.ac.ir/>

• پرگالی. پگاه (۱۳۹۱). طراحی خیابان بهشتی اصفهان (شاهپور قدیم) براساس اصول خیابان‌های کامل شهری (پایان‌نامه کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی و طراحی شهری - منطقه‌ای). دانشکده هنر و معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، ایران.

<https://irandoc.ac.ir/>

• پیران، حمیدرضا، سعیده زرآبادی، زهرا سادات، زیاری، یوسف‌علی، و ماجدی، حمید. (۱۳۹۸). تبیین ابعاد و مؤلفه‌های پایداری در حمل‌ونقل شهری با بهره‌گیری از تحلیل عاملی. نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)، ۱۱(۲)، ۳۳۷-۳۵۳.

<https://sid.ir/paper/518567/fa>

• تیموری، ایرج، فرهودی، رحمت‌الله، رهنمایی، محمدتقی، و قرخلو، مهدی. (۱۳۹۱). ارزیابی پایداری اجتماعی با استفاده از منطق فازی (مطالعه موردی: شهر تهران). جغرافیا، ۱۰(۳۵)، ۳۹-۱۹.

<https://sid.ir/paper/150127/fa>

• حور اسفند، نرگس، و هاتفی فرجیان، فرشته. (۱۳۹۹). تدوین راهکارهای مؤثر بر تجربه شهری کودکان از خیابان کوه سنگی مشهد به‌عنوان خیابان کامل در جهت دستیابی به شهر دوستدار کودک. شابک، ۶(۴) (پیاپی ۵۵)، ۲۴۱-۲۳۱.

<https://sid.ir/paper/525930/fa>

• خاکساری، علی، ناصری، الناز، و صفارزاده، محمود. (۱۳۹۳). امکان‌سنجی و اجرای طرح خیابان کامل در ایران برای دستیابی به توسعه پایدار محله محور (نمونه موردی: خیابان ایران‌زمین، محله شهرک قدس، منطقه

<https://sid.ir/paper/518901/fa>

- قنادی نژاد، فرزانه، عصاره، فریده، و قانع، محمدرضا. (۱۴۰۲). رویکردها و روش‌های پیش‌بینی روند بروندادهای علمی: مطالعه‌ی مرور دامنه‌ای. پژوهش‌نامه علم‌سنجی، ۹(۱)، ۳۴۱-۳۸۶.

<https://doi.org/10.22070/RSCI.2022.14777.1515>

- کیانی، اکبر، سالاری سردری، فرض علی، حاتمی، مریم، و تیموری، سمیه. (۱۳۹۳). اولویت‌بندی تعیین راهبردهای توسعه فضای عمومی شهر زابل (مدل فرایند تحلیل شبکه). آمایش محیط، ۷(۲۵)، ۸۲-۶۵.

<https://sid.ir/paper/130608/fa>

- لطفی، سهند، گل مکانی، ارسلان، حسین‌پور، محمد، و شعله، مهسا. (۱۳۹۳). تدوین چهارچوب طراحی شهری برای خیابان ملاصدرا شیراز با رویکرد افزایش تعاملات اجتماعی. مدیریت شهری، ۱۳(۳۶)، ۹-۲۳.

<https://sid.ir/paper/92320/fa>

- مافی، عزت اله، و عبد اله زاده، مهدی. (۱۳۹۶). ارزیابی پایداری اجتماعی کلان‌شهر مشهد. فصلنامه علمی پژوهش‌های بوم‌شناسی شهری، ۸(۱۵)، ۶۵-۷۸.

<https://dori.net/dor/20.1001.1.25383930.1396.8.15.4.5>

- مجتبی، سیده مریم، و ایزدپناه، حورا. (۱۴۰۱). بررسی مؤلفه‌های کالبدی معماری پایدار در فضای آموزشی (نمونه موردی: مدرسه فرانسوا میتران برزیل). فصلنامه مطالعات توسعه پایدار شهری و منطقه‌ای، ۳(۲)، ۱۵۵-۱۳۵.

https://www.srds.ir/article_155649.html

- مشکینی، ابوالفضل، برهانی، کاظم، و شعبان زاده نمینی، رضا. (۱۳۹۲). تحلیل فضایی سنجش پایداری اجتماعی شهری (مورد مطالعه: مناطق ۲۲ گانه شهر تهران). جغرافیا، ۱۱ (دوره جدید) (۳۹)، ۲۱۱-۱۸۶.

<https://sid.ir/paper/484351/fa>

- معرب، یاسر، گلچین، پیمان، امیری، محمدجواد، و افسری، رسول. (۱۳۹۴). بررسی مقایسه‌ای کیفیت

<https://sid.ir/paper/494376/fa>

- عبدالله زاده، مهدی، رهنما، محمدرحیم، اجزاء شکوهی، محمد، و موسوی، میر نجف. (۱۳۹۹). ارزیابی شاخص‌های پایداری اجتماعی در شهرهای استان آذربایجان غربی، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، ۵۲(۴)، ۱۲۷۳-۱۲۵۷.

<https://doi.org/10.22059/jhgr.2019.276093.1007878>

- علی‌پور اصفهانی، مریم، زمانی، بهادر، شاهسوندی احمد. (۱۳۹۷). تدوین مدل نظری مؤلفه‌های مؤثر بر سرزندگی اجتماعی خیابان (مورد مطالعه: خیابان تاریخی سپه، اصفهان). نشریه علمی مرمت و معماری ایران، ۸(۱۵)، ۱۳۶-۱۱۹.

<http://dori.net/dor/20.1001.1.23453850.1397.8.15.8.3>

- علیمردانی، مسعود، و واعظی، مهدی. (۱۳۹۸). بررسی میزان کیفیت و هویت‌مندی منظر شهری اسلام‌شهر از نظر شهروندان. علوم و تکنولوژی محیط‌زیست، ۲۱(۱)، ۲۰۰-۱۸۳.

https://jest.srbiau.ac.ir/article_13782.html

- فکوهی، ناصر، و اوحدی، یاسمن. (۱۳۹۱). هویت و فضای عمومی در شهر (مطالعه دختران دانشجو در شهرستان رفسنجان). مجله مطالعات اجتماعی ایران، ۶(۱)، ۷۸-۵۸.

<https://dori.net/dor/20.1001.1.20083653.1391.6.1.3.5>

- قاسمی گنبد. فرزانه (۱۴۰۰). طراحی خیابان کامل در محور بلوار فرحزادی (پایان‌نامه کارشناسی طراحی شهری). مؤسسه آموزش عالی هنر و معماری پارس، تهران، ایران.

<https://irandoc.ac.ir/>

- قهیه‌یی، بهناز، رحمانی، بیژن، ملک‌حسینی، عباس، و قهیه‌یی، مهدی. (۱۳۹۸). عوامل تأثیرگذار در توسعه پایدار اجتماعی شهر اراک. نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)، ۱۱(۳)، ۱۱۴-۱۳۵.

- Arksey, H., & O'Malley, L. (2005). Scoping studies: towards a methodological framework. *International journal of social research methodology*, 8(1), 19-32.
<https://doi.org/10.1080/1364557032000119616>
- Ahmadi, S., Hamzeh pour, R. & Ehsasikhah, M. (2017). ASSESSMENT AND ANALYSIS OF THE SUSTAINABLE NEIGHBORHOODS IN THE URBAN SETTLEMENTS-CASE STUDY: SHABAKE 2 NEIGHBORHOOD OF SARDASHT CITY, IRAN. *European Journal of Social Sciences Studies*, 2(3).
<https://doi.org/10.5281/zenodo.439374>
- Aldrich, S., Bossi, A & Sheridan, D. (2020). *Complete Street Design Guidelines and Roadway Functional Classification study*, Montgomery Country Department of Transportation.
<https://montgomeryplanning.org/planning/transportation/complete-streets>
- Dehghanmongabadi, A., & Hoşkara, Ş. (2022). An integrated framework for planning successful complete streets: Determinative variables and main steps. *International journal of sustainable transportation*, 16(2), 181-194.
<https://doi.org/10.1080/15568318.2020.1858373>
- Donais, F. M., Abi-Zeid, I., Waygood, E. O. D., & Lavoie, R. (2019). Assessing and ranking the potential of a street to be redesigned as a Complete Street: A multi-criteria decision aiding approach. *Transportation research part A: policy and practice*, 124, 1-19.
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.02.006>
- FHWA, U. D. (2022). *Moving to a Complete Streets Design Model*, A Report to Congress on Oppurtunities and Challenges.
<https://policycommons.net/artifacts/3506787/moving-to-a-complete-streets-design-model/4307643/>
- Gregg, K., & Hess, P. (2019). Complete streets at the municipal level: A review of American Municipal Complete Street Policy. *International journal of sustainable transportation*, 13(6), 407-418.
- خیابان‌های شهری تهران بر اساس معیارهای خیابان ممتاز (مطالعه موردی: خیابان‌های انقلاب، کشاورز و فاطمی). محیط‌شناسی، ۴۱(۱)، ۲۹۶-۲۸۳.
- <https://doi.org/10.22059/jes.2015.53915>
- منتظری. مریم (۱۳۹۵). خیابان‌های کامل، بررسی ارتقا کیفیت محیطی در خیابان امام رضا (علیه‌السلام) مشهد (پایان‌نامه کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری). دانشکده هنر و معماری اسلامی، دانشگاه بین‌المللی امام رضا (علیه‌السلام)، ایران.
- <https://irandoc.ac.ir/>
- مهدنژاد. حافظ (۱۴۰۲). الگوی نظری تحقق‌پذیری شهر ۱۵ دقیقه‌ای در برنامه‌ریزی شهری با استفاده از روش فراترکیب. توسعه پایدار شهری، ۴(۱۱)، ۱۱۱-۸۹
- <https://doi.org/10.22034/usd.2023.707273>
- میرزا حسین، حمید، رصافی، امیرعباس، و جمالی، زهرا. (۱۳۹۹). نقش دسترسی در تعامل بین خیابان کامل و توسعه با محوریت حمل‌ونقل همگانی. مطالعات مدیریت ترافیک، ۵۸(۵)، ۱۲۵-۱۴۸.
- <https://sid.ir/paper/401291/fa>
- نوروزی، میکائیل، چیت‌سازیان، علیرضا، و سید طباطبایی، سید مهدی. (۱۴۰۱). پژوهش‌های مدیریت رفتار سازمانی با رویکرد اسلامی: مرور دامنه‌ای. فصلنامه مدیریت اسلامی، ۳۰(۱)، ۱۱۳-۱۶۴.
- https://im.ihu.ac.ir/article_207337.html
- ورمزیار، حسن، و سعید، حسین. (۱۳۹۵). معماری پایدار با رویکرد توسعه در معماری. سومین کنفرانس بین‌المللی پژوهش در علوم و تکنولوژی.
- <https://sid.ir/paper/856731/fa>
- ولیان، طیه و یحیایی، مهدی، (۱۳۹۲). آموزش و فرایند طراحی معماری با رویکرد توسعه پایدار. اولین همایش ملی معماری، مرمت، شهرسازی و محیط‌زیست پایدار، همدان
- <https://civilica.com/doc/263565>

potential in Qazvin, *Infrastructures*, 7(2), 23.

<https://doi.org/10.3390/infrastructures7020023>

- Montella, A., Chiaradonna, S., Mihiel, A. C. D. S., Lovegrove, G., Nunziant, P., & Rella Riccardi, M. (2022). Sustainable complete streets design criteria and case study in Naples, Italy. *Sustainability*, 14(20), 13142.

<https://doi.org/10.3390/su142013142>

- Perović, S. K., & Bajić Šestović, J. (2019). Creative Street Regeneration in the Context of Socio-Spatial Sustainability: A Case Study of a Traditional City Centre in Podgorica, Montenegro. *Sustainability*, 11(21), 5989.

<https://doi.org/10.3390/su11215989>

- Tsit Winter Meeting. (nd). Retrieved 2023/8/18, from

<http://tsite.org/wp-content/uploads/2012/11/Presentation-1-%E2%80%93Complete-Streets-Promises-and-Proof.pdf>

- Young, T. (2017). *Effect of Complete Streets Infrastructure and Design on Street Life* (Doctoral dissertation, Columbia University).

<https://doi.org/10.7916/D8MG80XK>

<https://doi.org/10.1080/15568318.2018.1476995>

- Hui, N., Saxe, S., Roorda, M., Hess, P., & Miller, E. J. (2018). Measuring the completeness of complete streets. *Transport reviews*, 38(1), 73-95.

<https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1299815>

- LONDON COMPLETE STREETS DESIGN MANUAL. (nd). Retrieved, from

<https://london.ca/sites/default/files/2020-09/Complete%20Streets%20Design%20Manual.pdf>

- Lotfata, A., & Ataöv, A. (2020). Urban streets and urban social sustainability: a case study on Bagdat street in Kadikoy, Istanbul. *European planning studies*, 28(9), 1735-1755.

<https://doi.org/10.1080/09654313.2019.1656169>

- Iowa economic Development. (nd). Retrieved 2023/8/18, from

<https://www.iowaeda.com/UserDocs/CompleteStreetsGuide.pdf>

- Mirzahosseini, H., Rassafi, A. A., Jamali, Z., Guzik, R., Severino, A., & Arena, F. (2022). Active transport network design based on transit-oriented development and complete street approach, finding the

نحوه ارجاع به مقاله:

طهماسب نیا، زهرا، دهقان منگابادی، ابوالفضل. (۱۴۰۳). تبیین شاخص‌های تأثیرگذار بر توسعه پایدار اجتماعی با تأکید بر رویکرد خیابان‌های کامل، توسعه پایدار شهری، ۱۶(۵)، ۱۹-۱.



DOI: <https://doi.org/10.22034/usd.2024.2013404.1145>



DOR: <https://dorl.net/dor/20.1001.1.27170128.1403.5.16.1.3>

URL: https://usdjournals.daneshpajoohan.ac.ir/article_711747.html

Copyrights:

©2023 by the authors. Published by the Urban Sustainable Development Journal. This article is an open-access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).



OPEN ACCESS