



Analysis of Factors Influencing Nightlife in Multi-Functional Corridors: A Case Study of Shabrang Street, Marivan

Hemn Rahmanpour¹ , Kyoumars Habibi² , Mehdi Saidi³

1. Department of Urban Planning and Design, Faculty of Art and Architecture, University of Kurdistan, Sanandaj, Iran

Email: hemn.rahmanpour@gmail.com

2. Department of Urban Planning and Design, Faculty of Art and Architecture, University of Kurdistan, Sanandaj, Iran

Email: k.habibi@uok.ac.ir

3. (Corresponding Author) Department of Urban Planning and Design, Faculty of Art and Architecture, University of Kurdistan, Sanandaj, Iran

Email: m.saidi@uok.ac.ir

ARTICLE INFO

Article type:

Research Paper

Article History:

Received:

5 July 2025

Received in revised form:

9 October 2025

Accepted:

18 November 2025

Available online:

22 December 2025

Keywords:

Nightlife,
Shabrang Street Marivan,
Pedestrian Way,
Confirmatory Factor
Analysis (CFA),
Urban Vitality.

ABSTRACT

With the growth of urbanization worldwide and the emphasis on sustainable development, converting urban streets into sidewalks has been recognized as an effective approach to improving the quality of urban life. In Iran, the importance of designing pedestrian-oriented spaces, especially in the historical and central areas of cities, has been increasingly considered because of its effects on vitality, environmental security, and the nighttime economy. This research aimed to investigate and analyze the role and importance of the components affecting nightlife on Shabrang Street to identify the factors affecting the development of nightlife in the central context. Owing to its unique historical, social, and commercial location, this street has high potential for promoting nightlife and strengthening social interactions. The research method was based on confirmatory factor analysis (CFA) using Smart PLS software. Data were collected using a questionnaire and analyzed using physical, social, functional, economic, and environmental indicators. The results showed that social dimensions (coefficient = 0.935) and functional dimensions (coefficient = 0.820) had the greatest impact on enhancing nightlife. Physical, economic, and environmental indicators with coefficients of 0.709, 0.694, and 0.678, respectively, also play an effective role. Improving urban furniture, increasing the diversity and scale of uses, improving lighting and security, and holding nighttime activities and events have been identified as key factors. This research provides valuable information for urban decision-makers and policymakers that can be used to design sustainable cities and strengthen the nightlife economy.

Citation: Rahmanpour, H., Habibi, K., & Saidi, M. (2025). Analysis of Factors Influencing Nightlife in Multi-Functional Corridors: A Case Study of Shabrang Street, Marivan. *Journal of Sustainable City*, 8(4), 1-19.

<http://doi.org/10.22034/jsc.2025.501949.1831>



© The Author(s)

Publisher: Iranian Geography and Urban Planning Association.

This is an open access article under the CC BY NC license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>).

Extended Abstract

Introduction

In recent decades, rapid urbanization, increasing car use, and decreased vitality in public spaces have created significant challenges for Iranian cities, especially in central contexts. One of the effective solutions to respond to these challenges is to transform streets into sidewalks with multipurpose and more humane functions. Nightlife, as an emerging phenomenon in contemporary cities, plays a key role in improving vitality, security, and quality of life. Marivan's Shabrang Street, with its central location and proximity to the market and historical elements, has a high capacity to become a pedestrian crossing with nighttime function. However, obstacles such as traffic congestion and lack of infrastructure have revealed the need for feasibility studies in this field. This study aims to investigate and analyze the role and importance of the components affecting nightlife in Shabrang Streets to identify the factors affecting the development of nightlife in the central context.

Methodology

This applied research was conducted using a quantitative method. The statistical population comprised Shabrang Street users, including local residents and tourists. The sample size was determined using Cochran's formula for an infinite population, resulting in 384 participants. Simple random sampling was employed to ensure diverse perspectives were gathered. Data were collected using a structured questionnaire containing 65 questions across five primary dimensions. The questionnaire was designed on a five-point Likert scale (ranging from "very low" to "very high") and covered indicators such as pathway quality, security, land-use diversity, and social interactions.

The reliability of the research instrument was confirmed using Cronbach's alpha and composite reliability (CR), with values exceeding 0.7 indicating satisfactory reliability. Construct validity was assessed using average variance extracted (AVE), with values above 0.5 confirming adequate validity. Data analysis was performed using Smart PLS software. Confirmatory factor

analysis (CFA) was used to examine the model's structure and evaluate relationships among indicators. Prior to analysis, the normality of the data was assessed using skewness and kurtosis indices. To enhance model fit, indicators with factor loadings below 0.4 were excluded.

Results and discussion

The results revealed that among the five primary dimensions, the social dimension had the greatest impact on the nightlife experience. Environmental security and social interactions were identified as the most critical indicators within this dimension. Providing adequate lighting, increasing nighttime social and cultural activities, and enhancing environmental safety are pivotal in attracting residents and improving street vibrancy. The findings indicate that appropriate lighting not only enhances the visual appeal of the street but also strengthens users' sense of security. Additionally, organizing nighttime events such as cultural markets, festivals, and artistic activities significantly boosts social interactions.

The functional dimension also showed a considerable influence on nightlife. Key indicators within this dimension include the diversity and suitability of land use, quality of public services, and access to public transportation. The presence of diverse land uses, such as cafes, restaurants, and cultural and recreational centers, particularly in an area with substantial historical and tourist potential, such as Shabrang Street, can attract larger crowds and enhance nighttime vibrancy.

The physical dimension, comprising indicators such as the quality of urban furniture, pathway continuity, and route clarity, ranked as the third most influential factor. The findings emphasized that standard urban furniture, such as benches, trash bins, and water fountains strategically placed in key locations, can create a more attractive and comfortable environment for users. Continuity and legibility of pedestrian pathways also play vital roles in improving accessibility and encouraging users to spend more time in the space.

The environmental dimension highlighted the benefits of reducing vehicular traffic

and encouraging the use of public transportation to mitigate air and noise pollution, thereby enhancing nightlife quality. These measures not only alleviate environmental issues but also create calmer and healthier spaces for pedestrians.

Although the economic dimension had a relatively lower impact than the other dimensions, the findings showed that strengthening the nighttime economy through the establishment of local markets and the promotion of small businesses could significantly boost the region's economic growth and enhance Marivan's urban branding. Strategic planning to expand service sector jobs and attract tourists were additional recommendations within this dimension.

The Goodness-of-Fit (GoF) index, used to evaluate the overall model fit, yielded a value of 0.662, indicating an excellent fit. The exclusion of indicators with low factor loadings, such as lighting quality and 24-hour activities, underscores the need for targeted planning to improve these aspects.

Conclusion

The present study demonstrated that Shabrang Street in Marivan, with its prime location in the city center and proximity to historical and commercial sites, has significant potential for transformation into a vibrant nightlife hub. Improving infrastructure, enhancing security, diversifying land use, and planning cultural nighttime events are essential measures to ensure the success of this initiative. Adequate lighting design, increased urban furniture, and development of safe pedestrian pathways are fundamental prerequisites for achieving these objectives. This study provides a practical framework for developing nightlife in similar cities across Iran and can serve as an inspiration for future urban planning initiatives aimed at sustainable development. Transforming Shabrang Street into a pedestrian pathway not only enhances the quality of urban life and promotes social interactions, but also strengthens Marivan's nighttime economy, positioning the city as an attractive destination for tourists.

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

The authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work declaration of competing interest none.

Conflict of Interest

The authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful to all the scientific consultants of this paper.

تحلیل عوامل مؤثر بر زیست شبانه در محورهای چند عملکردی مطالعه موردی: خیابان شبرنگ مریوان

هیمن رحمن پور^۱، کیومرث حبیبی^۲، مهدی سعیدی^۳

۱- گروه مهندسی شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه کردستان، سنندج، ایران. رایانامه: hemn.rahmanpour@gmail.com

۲- گروه مهندسی شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه کردستان، سنندج، ایران. رایانامه: k.habibi@uok.ac.ir

۳- نویسنده مسئول، گروه مهندسی شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه کردستان، سنندج، ایران. رایانامه: m.saidi@uok.ac.ir

چکیده

اطلاعات مقاله

نوع مقاله:
مقاله پژوهشی

تاریخ دریافت:

۱۴۰۴/۰۴/۱۴

تاریخ بازنگری:

۱۴۰۴/۰۷/۱۷

تاریخ پذیرش:

۱۴۰۴/۰۸/۲۷

تاریخ چاپ:

۱۴۰۴/۱۰/۰۱

واژگان کلیدی:

زیست شبانه،

پیاده‌راه،

خیابان شبرنگ مریوان،

سرزندگی شهری،

تحلیل عاملی تأییدی

(CFA).

با رشد شهرنشینی در جهان و تأکید بر توسعه پایدار، تبدیل معابر شهری به پیاده‌راه به‌عنوان رویکردی مؤثر در ارتقای کیفیت زندگی شهری شناخته‌شده است. در ایران نیز، اهمیت طراحی فضاهای پیاده محور به‌ویژه در مناطق تاریخی و مرکزی شهرها، به دلیل تأثیرات آن بر سرزندگی، امنیت محیطی، و اقتصاد شبانه، به‌طور فزاینده‌ای موردتوجه قرار گرفته است. این پژوهش با هدف بررسی و تحلیل نقش و اهمیت مؤلفه‌های مؤثر بر زیست شبانه در خیابان شبرنگ به‌منظور شناسایی عوامل تأثیرگذار بر توسعه زیست شبانه در بافت مرکزی انجام‌شده است. این خیابان به دلیل موقعیت تاریخی، اجتماعی، و تجاری منحصربه‌فرد خود، پتانسیل بالایی برای ارتقای زیست شبانه و تقویت تعاملات اجتماعی دارد. روش تحقیق مبتنی بر تحلیل عاملی تأییدی (CFA) با استفاده از نرم‌افزار Smart PLS است. داده‌ها با پرسش‌نامه جمع‌آوری و از طریق شاخص‌های کالبدی، اجتماعی، کارکردی، اقتصادی، و زیست‌محیطی تحلیل شده‌اند. نتایج نشان داد که ابعاد اجتماعی با ضریب ۰٫۹۳۵ و کارکردی با ضریب ۰٫۸۲۰ بیشترین تأثیر را بر تقویت زیست شبانه دارند. همچنین، شاخص‌های کالبدی، اقتصادی و زیست‌محیطی با ضرایب ۰٫۷۰۹، ۰٫۶۹۴ و ۰٫۶۷۸ نیز نقش مؤثری ایفا می‌کنند. بهبود مبلمان شهری، افزایش تنوع و مقیاس کاربری‌ها، ارتقای روشنایی و امنیت محور و برگزاری فعالیت‌ها و رویدادهای شبانه از عوامل کلیدی شناسایی‌شده‌اند. این پژوهش اطلاعات ارزشمندی برای تصمیم‌گیران شهری و سیاست‌گذاران فراهم می‌آورد که می‌تواند در طراحی شهرهای پایدار و تقویت اقتصاد شبانه به کار گرفته شود.

استناد: رحمن پور، هیمن؛ حبیبی، کیومرث و سعیدی، مهدی. (۱۴۰۴). تحلیل عوامل مؤثر بر زیست شبانه در محورهای چند عملکردی مطالعه موردی خیابان شبرنگ مریوان. *مجله شهر پایدار*، ۸ (۴)، ۱-۱۹.

<http://doi.org/10.22034/jsc.2025.501949.1831>

ناشر: انجمن جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری ایران

© نویسندگان



مقدمه

در دهه‌های اخیر، رشد سریع شهرنشینی و تغییرات گسترده در الگوهای زندگی شهری، چالش‌های متعددی را برای برنامه‌ریزان و مدیران شهری ایجاد کرده است. از جمله این چالش‌ها می‌توان به افزایش تراکم جمعیت، گسترش بی‌رویه خودرو محوری، آلودگی‌های زیست‌محیطی، و کاهش سرزندگی در فضاهای عمومی اشاره کرد. این مسائل به‌ویژه در مراکز تاریخی و پرجمعیت شهرها که اغلب دارای هویت فرهنگی و اجتماعی منحصربه‌فردی هستند، بیشتر نمایان می‌شود (Djahel et al., 2014 & Jayakoda et al., 2018). فضاهای عمومی همواره از جذاب‌ترین و پویاترین بخش‌های شهرها بوده‌اند و به‌عنوان بستر اصلی زندگی اجتماعی، امکان تعامل، وابستگی و مبادله اجتماعی میان افراد را فراهم می‌کنند. این فضاها به دلیل قابلیت بالای جذب مردم، به‌ویژه گردشگران، به‌عنوان یکی از ارکان اصلی برنامه‌ریزی شهری شناخته می‌شوند؛ چرا که دسترسی آزاد و آسان به آن‌ها برای عموم فراهم است و از ظرفیت بالایی برای تبدیل شدن به کانون گردشگری برخوردارند (سعیدی و همکاران، ۱۴۰۳). تبدیل معابر به پیاده‌راه‌ها یکی از مؤثرترین راهکارها برای ایجاد فضاهای انسانی‌تر و تقویت تعاملات اجتماعی است. این راهکار نه تنها به کاهش مشکلات ترافیکی و آلودگی هوا کمک می‌کند، بلکه بهبود کیفیت زندگی و افزایش امنیت در فضاهای شهری را نیز به همراه دارد (کاشانی جو، ۱۳۸۹). فعالیت‌هایی که در فضای شهری جریان دارد می‌تواند سرزندگی یا ملال‌انگیزی آن را منعکس کنند (سعیدی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۰۶). در سال‌های اخیر، مفهوم زندگی شبانه شهری دستخوش تحولاتی فزاینده از برداشت‌های سنتی شده و اکنون طیفی گسترده از فعالیت‌ها و تجربیات متنوع را شامل می‌شود؛ فعالیت‌هایی که می‌توانند به افزایش سرزندگی و تقویت تعاملات اجتماعی در بافت شهری منجر شوند (عزیزی و قانع: ۱۴۰۳). زندگی شبانه یک جامعه را مجموعه‌ای از فعالیت‌های انسانی تشکیل می‌دهد که با هدف ارتقای کیفیت زندگی در ساعات شب انجام می‌شوند و به تداوم عملکرد و پویایی آن جامعه کمک می‌کنند. این جامعه می‌تواند شامل یک محدوده خاص، یک منطقه شهری، یا حتی کل یک شهر باشد (دوستی، ۱۴۰۱).

(2013) چالرز^۱ (۲۰۱۳) در کتاب "Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design"، به تأثیر طراحی شهری، از جمله معابر پیاده، بر سرزندگی و تعاملات اجتماعی پرداخته است. این کتاب تأکید دارد که خیابان‌های پیاده محور می‌توانند امنیت، اقتصاد محلی، و کیفیت زندگی را بهبود دهند. در مقاله‌ای با عنوان «سنجش حمایت ساکنان از گردشگری شبانه: کاربرد نظریه تبادل اجتماعی و مشارکت عاطفی»، وانگ و همکاران (۲۰۲۳) نشان دادند که رفتارهای حمایتی ساکنان نسبت به گردشگری شبانه، تحت تأثیر کیفیت زندگی، مشارکت اجتماعی و همکاری عاطفی قرار دارد و این پدیده در چارچوب نظریه تبادل اجتماعی قابل تحلیل است. بوتا (۲۰۲۵) در مقاله‌ای با عنوان «استخراج شب: استخراج‌گرایی فرهنگی و زندگی شبانه شهری در هلستینکی» نشان می‌دهد که سیاست‌های شهری با بهره‌برداری اقتصادی از فضاهای موسیقی زنده، نوعی استخراج‌گرایی فرهنگی را شکل داده‌اند که زندگی شبانه را به ابزاری برای برندینگ شهری تبدیل می‌کند. وی هشدار می‌دهد که این رویکرد، اگرچه به رونق ظاهری زیست شبانه کمک می‌کند، اما می‌تواند به‌مرور منجر به یکسان‌سازی هویت فرهنگی، حذف مشارکت مردمی و تضعیف تنوع موسیقایی در فضاهای شبانه شود. سانتیاگو-اگلیسیاس و همکاران (۲۰۲۴) در مقاله‌ای با عنوان «بازسازی زیست شبانه شهری: بینش‌هایی از روند فعالیت‌های سرویس مکان‌های گوگل در مادرید پس از کووید-۱۹»، نشان دادند که پس از دوران همه‌گیری، زیست شبانه شهری به‌ویژه در مراکز تفریحی و فرهنگی با کاهش جدی مواجه شد و بازیابی آن

1. Charles

به شدت وابسته به سیاست‌های منعطف، ارتقای فضاهای عمومی، و اعتمادسازی در میان شهروندان است. یافته‌ها تأکید می‌کنند که داده‌های مکان‌محور می‌توانند نقش مهمی در رصد پویایی‌های شبانه و ارزیابی اثربخشی مداخلات شهری ایفا کنند.

صمدی و همکاران (۱۴۰۰) در پژوهشی با عنوان «برنامه‌ریزی و آمایش راهبردهای تحقق شهر شبانه در کلان‌شهر مشهد»، نشان دادند که این شهر به واسطه حضور گسترده زائران و کارکردهای متنوع، از ظرفیت بالایی برای توسعه زیست شبانه برخوردار است و ارتقای زیرساخت‌ها، امنیت شهری و حمل‌ونقل ۲۴ ساعته، از مهم‌ترین راهبردهای پیشنهادی برای تحقق این هدف به شمار می‌روند. آزادارمکی (۱۴۰۱) در مقاله‌ای با عنوان «احیای زندگی شبانه در بافت فرسوده شهری خیابان لاله‌زار» نشان داد که تقویت شاخص‌هایی مانند احساس امنیت، دسترسی به حمل‌ونقل عمومی، زیبایی فضا، و افزایش فعالیت‌های شبانه، نقش مهمی در جذب جمعیت و احیای هویت تاریخی این محدوده ایفا می‌کند. خورسند و همکاران (۱۳۹۹) در مقاله‌ای با عنوان «زندگی شبانه شهری از منظر آموزه‌های اسلامی: استنباط الگوی بومی شهر ۲۴ ساعته و حیات شبانه متناسب با سبک زندگی اسلامی»، تأکید می‌کنند که نمی‌توان نسخه‌ای واحد برای زیست شبانه ارائه داد، چرا که هر جامعه بر اساس فرهنگ، سیاست‌ها و نیازهای خاص خود الگوهای متفاوتی از زندگی شبانه را تجربه می‌کند. به باور نویسندگان، در شهرهای اسلامی باید زندگی شبانه به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که با سبک زندگی اسلامی سازگار باشد و در مکان‌هایی مشخص، نمود عمومی و متعادل یابد. اجرای پایلوت زیست شبانه در تهران، که با هدف مقابله با شب‌مردگی، کاهش ترافیک، رونق اقتصادی و افزایش امنیت انجام شد، نشان می‌دهد که فعال‌سازی فضاهای شهری در ساعات شب، نیازمند مدیریتی چندلایه و انطباق‌پذیر است که بتواند میان ملاحظات فرهنگی، قانونی و الزامات توسعه اجتماعی و اقتصادی تعادل برقرار کند (نیازخانی، ۱۳۹۸).

خیابان شبرنگ در مرکز تجاری و تاریخی مریوان، به دلیل موقعیت ویژه و وجود بازارها، مراکز فرهنگی و مساجد تاریخی، ظرفیت بالایی برای تبدیل شدن به پیاده‌راهی پویا و تقویت زیست شبانه دارد. این خیابان می‌تواند به فضای چندمنظوره‌ای برای تعاملات اجتماعی و جذب گردشگر تبدیل شود؛ اما نبود زیرساخت مناسب، ترافیک سنگین و کاهش فعالیت‌های شبانه، لزوم انجام مطالعات امکان‌سنجی را برجسته کرده است. با وجود اینکه مطالعات زیادی در زمینه پیاده‌راه‌سازی و زیست شبانه در شهرهای بزرگ و پیشرفته انجام شده، بررسی جامع ابعاد مختلف این فرایند در شهرهای متوسطی مانند مریوان و تأثیر آن بر زندگی شبانه و کیفیت عمومی زندگی کمتر مورد توجه قرار گرفته است. پژوهش حاضر تلاش دارد تا با استفاده از تحلیل داده‌های محلی و بهره‌گیری از روش‌های کمی، امکان‌سنجی تبدیل خیابان شبرنگ به معبر پیاده جهت ارتقای زیست شبانه را مورد بررسی قرار دهد. در این راستا، تأثیر این تغییرات بر ابعاد مختلف سرزندگی شهری، ایمنی عمومی و بهبود کیفیت زندگی شبانه تحلیل خواهد شد. این پژوهش با شناسایی عوامل مؤثر بر توسعه زیست شبانه در خیابان شبرنگ، تلاش دارد با ارائه راهکارهایی برای بهبود کیفیت محیط شهری و تقویت زندگی شبانه در بافت مرکزی، الگویی قابل‌استفاده برای شهرهای مشابه ارائه دهد. همچنین، این مقاله با هدف بررسی و تحلیل نقش و اهمیت مؤلفه‌های مؤثر بر زیست شبانه در خیابان شبرنگ به منظور شناسایی عوامل تأثیرگذار بر توسعه زیست شبانه در بافت مرکزی انجام شده است و تلاش دارد به این سؤال پاسخ دهد:

نقش و اهمیت مؤلفه‌های مؤثر بر زیست شبانه در خیابان شبرنگ چیست و چگونه می‌توان عوامل تأثیرگذار بر توسعه زیست شبانه را شناسایی کرد؟

مبانی نظری

پیاده‌مداری، یک مسئله برجسته برای برنامه‌ریزان شهری، دولت‌ها و رهبران بهداشت عمومی است که در آینده به ترویج فعالیت فیزیکی پیاده‌روی منجر می‌شود (Pivo et al, 2011). پیاده‌روی به‌عنوان یکی از اصول طراحی انسان‌محور در شهرها، نقشی اساسی در ایجاد فضاهای عمومی ایفا می‌کند. این رویکرد باهدف کاهش وابستگی به خودرو و تقویت تعاملات اجتماعی، به‌ویژه در مناطق تاریخی و مرکزی، موردتوجه قرار گرفته است. مطالعات نشان داده‌اند که طراحی فضاهای پیاده‌محور می‌تواند سرزندگی و حس تعلق شهروندان را ارتقا بخشد (پاکزاد، ۱۴۰۰؛ حبیبی و بهزادفر، ۱۳۹۹). اسپک در کتاب «شهرهای پیاده‌مدار» اشاره می‌کند، چهار عامل کلیدی برای "نظریه عمومی پیاده‌روی" وجود دارد. این کتاب در مورد عناصری توضیح می‌دهد که یک شهر را جذاب و قابل پیاده‌روی می‌سازد. همچنین چهار شرط اصلی را برای برآورده کردن نیازهای پیاده‌روی را بیان می‌کند شامل: (۱) ایمنی، (۲) کارایی، (۳) راحتی، و (۴) جذابیت که هر یک از این ویژگی‌ها باید با یکدیگر همسو باشند و هیچ‌کدام به‌تنهایی رضایت‌بخش نیستند (Speck, 2015).

مفهوم «شهر شب» به‌عنوان یک شهر ۲۴ ساعته بخشی از تلاش صورت گرفته برای استفاده از زندگی شبانه جهت توسعه گردشگری و اقتصاد است چرا که شهر با افزایش دو برابری مدت، فعالیت پویایی و کارایی اقتصادی دو برابری یافته و از این طریق فرصت افزایش رونق اقتصادی برای آن فراهم خواهد شد (Shaw, 2014: 89).

به باور کریر، یکی از عوامل مؤثر در افزایش سرزندگی فضاهای شهری، نحوه طراحی ورودی ساختمان‌های اطراف این فضاهاست؛ به‌گونه‌ای که بهتر است ورودی‌ها به سمت خیابان یا میدان باز شوند تا فضا از جریان حیاتی و پویایی تهی نگردد. وی همچنین بر ضرورت استقرار کاربری‌هایی با عملکرد شبانه‌روزی در پیرامون میدان‌ها و فضاهای شهری تأکید دارد. کریر علاوه بر اهمیت حرکت پیاده در سطح شهر، به یک الگوی سلسله‌مراتبی در توزیع کاربری‌ها معتقد است که می‌تواند هم به تقویت سرزندگی شهری بینجامد و هم از تحمیل هزینه‌های بالای ناشی از حمل‌ونقل گسترده جلوگیری کند (حبیبی و بهنامی‌فر، ۱۳۹۷: ۱۳۵).

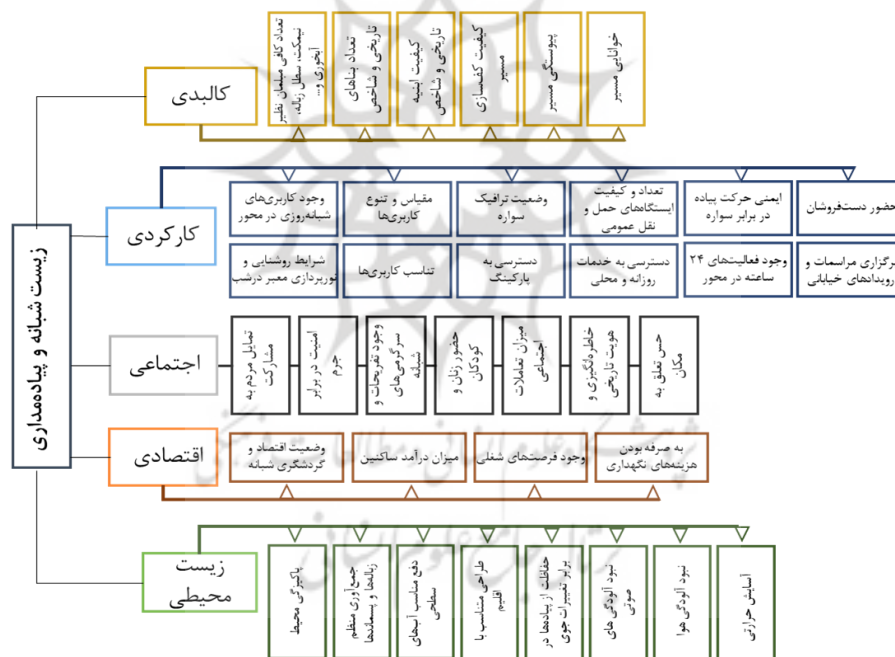
از نظر لیون کریتمن محدودیت‌های زمانی که در گذشته وجود داشتند، امروزه رو به تضعیف هستند و جامعه ۲۴ ساعته می‌تواند نماد ورود به جهانی نوین باشد. به باور او، در جامعه‌ای با فعالیت شبانه‌روزی، ما زمان بیشتری خلق نمی‌کنیم، بلکه از زمان موجود بهره‌وری بیشتری به دست می‌آوریم و از قیدوبند محدودیت‌های زمانی رهایی می‌یابیم. وی بیشترین تأثیر جامعه ۲۴ ساعته را در حوزه‌های تفریح، سرگرمی و گذران اوقات فراغت می‌داند. از دیدگاه او، جامعه شبانه با شکاف‌ها و تقسیم‌بندی‌های مشخصی همراه است؛ جوانان در مقابل سالمندان، شاغلان در برابر بیکاران، و خانواده‌ها در برابر افراد مجرد. به‌بیان دیگر، کریتمن به معنای واقعی و کارکردی شهر ۲۴ ساعته باور دارد و آن را در ارتباط مستقیم با پویایی و تحرک زندگی شهری می‌بیند (کریتمن ۱۹۹۹ به نقل از شعاع‌کاظمی و کردلو، ۱۴۰۰: ۱۰۷).

یان گِل در کتاب *فضاهای عمومی و زندگی جمعی* بر اهمیت فعالیت‌های شبانه در ارتقای سرزندگی و ادراک ایمنی فضاهای شهری تأکید می‌کند. به باور او، برای شکل‌گیری یک زندگی شبانه پویا، باید فعالیت‌های شامگاهی از محدوده‌های محدود خارج شده و به بخش‌های گسترده‌تری از مرکز شهر گسترش یابند. او هشدار می‌دهد که بسته بودن کامل مغازه‌ها در ساعات شب، به‌ویژه در خارج از زمان‌های خرید، موجب تاریکی، خلوتی و کاهش جذابیت خیابان‌ها می‌شود و فضاهایی سرد، خالی و حتی ترسناک ایجاد می‌کند که میل به حضور شهروندان را از بین می‌برد. او پیشنهاد می‌دهد برای زنده نگه‌داشتن خیابان‌ها در ساعات شب، ویتترین مغازه‌ها تا ساعت ۱۲ شب روشن بماند و از کرکره‌های فلزی استفاده نشود. همچنین تأکید دارد که حضور مستمر فعالیت‌های تجاری متنوع نظیر کافه‌ها، کیوسک‌ها، رستوران‌ها

و سینماها در ساعات پایانی شب می‌تواند به شکل‌گیری خیابان‌هایی زنده، ایمن و جذاب کمک کند و زمینه‌ساز تقویت تعاملات اجتماعی در فضاهای عمومی شود (گل، ۱۳۸۹: ۴۳-۴۱).

"کرمونا" معتقد است که نیاز مردم در توسعه اقتصاد شبانه به افزایش فضاهای تفریحی می‌باشد نه افزایش مصرف الکل و باید شرایطی فراهم گردد که تمام گروه‌های اجتماعی در سنین مختلف توانایی استفاده از این فضاها را داشته باشند. از سوی دیگر، مشکلات مدیریتی نیز در سطوح پایین‌تر وجود دارد، از جمله اختلافات کاربری‌های پرسروصدا (مانند کافه‌ها، رستوران‌ها و مراکز اجرای موسیقی) و فعالیت‌هایی که به صدا حساس‌اند (مانند منازل مسکونی و بیمارستان‌ها در مراکز شهری) می‌تواند مسئله‌ساز شود (کرمونا و همکاران ۱۳۹۱).

همان‌طور که آنی‌زاده اشاره کرده است، زندگی شبانه یکی از نمادهای اصلی فرهنگ و سبک زندگی مردم و جوامع است و نشان‌دهنده میزان خلق‌و‌خوی و روحیات جامعه به زندگی و کیفیت زندگی از دید افراد آن جامعه است. شب‌نشینی به‌عنوان یکی از سنت‌های موردعلاقه ایرانیان، پر از آداب‌ورسومی است که می‌توان از آن به سبک زندگی مردم در شب پی‌برد. مطالعات انجام‌شده نیز نشان می‌دهد که شب همواره یک فرصت مغتنم برای رمزگشایی، تجربه معنوی و دوره‌می‌های خانوادگی در فرهنگ ایرانی بوده است (آنی‌زاده، ۱۳۹۷). در شکل شماره ۱. مدل نظری پژوهش ارائه شده است.



شکل ۱. مدل نظری پژوهش

روش پژوهش

پژوهش حاضر از نوع کاربردی بوده و رویکرد آن از نوع کمی است. هدف این تحقیق بررسی و ارزیابی قابلیت‌های فیزیکی، اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی خیابان شبرنگ برای تبدیل آن به پیاده‌راه به‌منظور ارتقای زندگی شبانه در شهر می‌رود. در این مطالعه، از تحلیل عاملی تأییدی (CFA) برای بررسی مدل‌های مفهومی و ارزیابی صحت و اعتبار شاخص‌ها و متغیرهای مدل استفاده شده است. تحلیل عاملی تأییدی به‌منظور مقایسه مدل پیشنهادی مبتنی بر مبانی نظری با مدل موجود در دنیای واقعی انجام می‌شود. در واقع، هدف این تحلیل ارزیابی نیکویی برازش مدل و

اطمینان از این است که تا چه اندازه مدل پیشنهادی با ساختار واقعی جمعیت مورد مطالعه سازگار است (پهلوان شریف و شریف نیا، ۱۳۹۷). جامعه آماری این پژوهش نامحدود در نظر گرفته شده است، زیرا خیابان شیرنگ علاوه بر ساکنان محلی، پذیرای تعداد زیادی از گردشگران و بازدیدکنندگانی است که از شهرهای دیگر به مریوان سفر می کنند. باتوجه به ماهیت توریستی و جذابیت های تجاری این خیابان، جمعیت هدف پژوهش شامل تمامی افرادی است که به هر شکلی از این خیابان استفاده می کنند. برای تعیین حجم نمونه، از فرمول کوکران برای جوامع نامحدود استفاده شد که منجر به انتخاب ۳۸۴ نفر به عنوان حجم نمونه گردید. نمونه گیری به روش تصادفی ساده انجام شد تا نماینده ای قابل اعتماد از تمامی گروه های کاربران خیابان، از جمله شهروندان محلی و گردشگران، انتخاب شود. این رویکرد، علاوه بر تضمین تنوع در دیدگاه ها، دقت تحلیل نتایج را افزایش داده و اطمینان از عمومی بودن یافته ها را فراهم می کند. داده های تحقیق از طریق پرسش نامه ای ساختارمند جمع آوری شده است که شامل ۶۵ سؤال در پنج بُعد اصلی (کالبدی، اجتماعی، اقتصادی، کارکردی و زیست محیطی) طراحی شده بود. طراحی سؤالات بر اساس مطالعات پیشین و مبانی نظری انجام شده و به صورت طیف لیکرت پنج نقطه ای (خیلی کم تا خیلی زیاد) تنظیم گردید. شاخص های پرسشنامه شامل عواملی مانند کیفیت معابر، امنیت عابران، تنوع کاربری، و سرزندگی اجتماعی بود. اکثریت پاسخ دهندگان زیر ۴۰ سال سن داشته، مرد بوده و تحصیلات دیپلم تا کارشناسی داشته اند. بیش از نیمی فاقد خودرو و حدود ۵۸٪ متأهل بوده اند. شغل غالب آن ها آزاد یا کارمندی بوده و اغلب بیش از ۲۱ سال در شهر سکونت داشته اند.

برای اطمینان از پایایی ابزار تحقیق، آلفای کرونباخ و پایایی ترکیبی (CR) محاسبه شد. نتایج نشان داد که مقادیر تمامی شاخص ها بالاتر از ۰٫۷ است، که نشان دهنده پایایی مناسب ابزار بود. روایی سازه نیز با استفاده از میانگین واریانس استخراج شده (AVE) مورد بررسی قرار گرفت و مقادیر بالاتر از ۰٫۵ تأیید کرد که ابزار تحقیق از روایی همگرا برخوردار است. ابتدا نرمال بودن داده ها با استفاده از شاخص های چولگی و کشیدگی ارزیابی شد. مقادیر چولگی و کشیدگی برای تمامی شاخص ها در محدوده قابل قبول قرار داشتند که امکان استفاده از مدل سازی معادلات ساختاری را فراهم آورد. تحلیل عاملی تأییدی (CFA) برای بررسی ساختار عاملی مدل و ارتباط میان متغیرهای تحقیق استفاده شد. نرم افزار Smart PLS امکان محاسبه بارهای عاملی، ضرایب مسیر، و شاخص های برازش مدل را فراهم کرد. شاخص های کلی برازش مانند میانگین واریانس استخراج شده و ضریب تعیین (R^2) نیز برای ارزیابی مدل اندازه گیری و ساختاری محاسبه شدند. این روش پژوهش، با تأکید بر دقت و جامعیت، امکان تحلیل دقیق و تخصصی ابعاد مختلف پیاده راه سازی خیابان شیرنگ و تأثیر آن بر زیست شبانه را فراهم آورد و مبنایی برای ارائه راهکارهای کاربردی در ارتقای سرزندگی شبانه و بهبود کیفیت زندگی شهری ارائه داد.

در پژوهش حاضر، شاخص های مورد نظر و مرتبط با موضوع تحقیق بر اساس مبانی نظری و تجارب پژوهشی گذشته، در پنج بُعد اصلی کالبدی، کارکردی، اجتماعی - فرهنگی، اقتصادی و زیست محیطی دسته بندی شده و به طور جامع مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گرفته اند. ترکیب این پنج بُعد، به پژوهش امکان می دهد که با نگاهی جامع و چندجانبه، پتانسیل ها و چالش های موجود در محدوده مورد مطالعه را شناسایی کرده و راهکارهای مؤثری برای بهبود کیفیت فضای شهری و ارتقای زیست شبانه ارائه دهد. در جدول شماره ۱. ابعاد و شاخص های مورد بررسی در پژوهش نشان داده شده است.

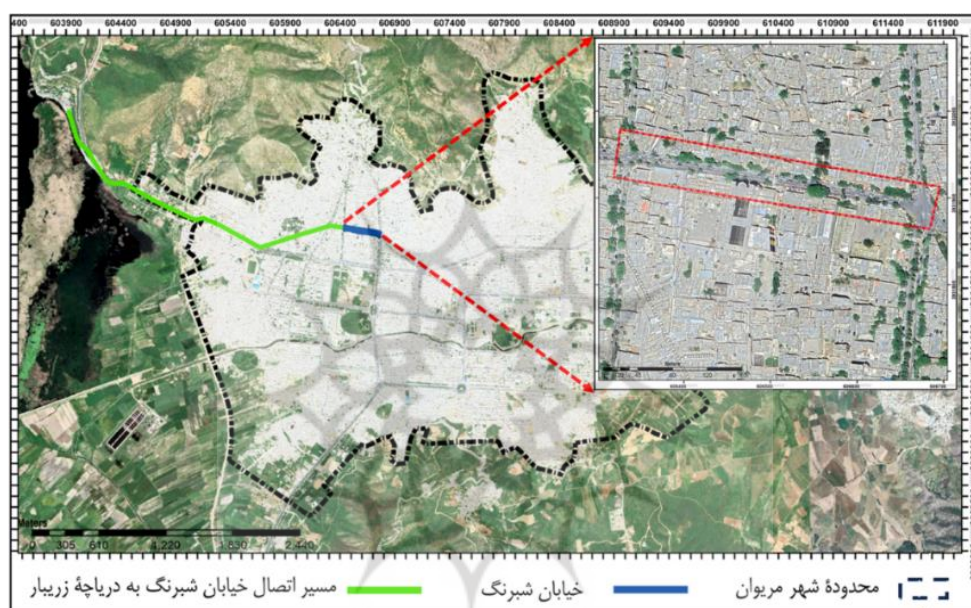
جدول ۱. ابعاد و شاخص‌های بررسی شده پژوهش

ابعاد	شاخص	منبع
کالبدی	تعداد کافی مبلمان نظیر نیمکت، سطل زباله، آب‌خوری و...	(حبیبی و همکاران، ۱۳۹۰)
	تعداد بناهای تاریخی و شاخص	(حبیبی و بهزادفر، ۱۳۹۹)
	کیفیت ابنیه تاریخی و شاخص	(پاکزاد، ۱۴۰۰)
	کیفیت کف‌سازی مسیر	(Gehl, 2022)
	پیوستگی مسیر	(Miyakoda, 2004)
	خوانایی مسیر	(Ewing & Handi, 2009)
کارکردی	وجود کاربری‌های شبانه‌روزی در محور	(قنبری، ۱۳۹۹)
	شرایط روشنایی و نورپردازی معبر در شب	(حبیبی و بهزادفر، ۱۳۹۹)
	مقیاس و تنوع کاربری‌ها	(پاکزاد، ۱۴۰۰)
	تناسب کاربری‌ها	(شکوهی و همکاران، ۱۳۹۴)
	وضعیت ترافیک سواره	(Miyakoda, 2004)
	دسترسی به پارکینگ	(Ewing & Handi, 2009)
	تعداد و کیفیت ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی	(Dannenberg et al, 2004)
	دسترسی به خدمات روزانه و محلی	(Moeini, 2012)
	ایمنی حرکت پیاده در برابر سواره	(Wilson, 2008)
	نبود تداخل پیاده و سواره در محور	(Kumar, 2009)
	وجود فعالیت‌های ۲۴ ساعته در محور	(Shaaban, 2019)
	حضور دست‌فروشان	
	برگزاری مراسمات و رویدادهای خیابانی	
اجتماعی- فرهنگی	تمایل مردم به مشارکت	(کاظمی و کردلو، ۱۴۰۰)
	امنیت در برابر جرم و جنایات و مزاحمت‌های خیابانی	(قنبری، ۱۳۹۹)
	وجود تفریحات و سرگرمی‌های شبانه	(حبیبی و بهزادفر، ۱۳۹۹)
	حضور زنان و کودکان	(کاشانی جو، ۱۳۸۹)
	میزان تعاملات اجتماعی و وجود قرارگاه‌ها در مسیر	(پاکزاد، ۱۴۰۰)
	خاطره‌انگیزی و هویت تاریخی	(Parks & Schofer, 2006)
	حس تعلق به مکان	(Wood et al, 2010)
اقتصادی	وضعیت اقتصاد و گردشگری شبانه	(سجاذاده و بهادر، ۱۴۰۱)
	میزان درآمد ساکنین	(کاشانی جو، ۱۳۸۹)
	وجود فرصت‌های شغلی	(Ngesan & Karim, 2012)
زیست‌محیطی	به‌صرفه بودن هزینه‌های نگهداری	
	پاکیزگی محیط	(سعیدی مفرد و همکاران، ۱۳۹۳)
	جمع‌آوری منظم زباله‌ها و پسماندها	(حبیبی و همکاران، ۱۳۹۰)
	دفع مناسب آب‌های سطحی	(قنبری، ۱۳۹۹)
	طراحی متناسب با اقلیم مانند مبلمان و پوشش گیاهی و...	(حبیبی و بهزادفر، ۱۳۹۹)
	حفاظت از پیاده‌ها در برابر تغییرات جوی	(Harun et al, 2020)
	نبود آلودگی‌های صوتی	(Moeini, 2012)
	نبود آلودگی هوا	(Lo, 2009)
	آسایش حرارتی	

محدوده مورد مطالعه

شهرستان مریوان بین ۳۵ درجه و ۴۸ دقیقه تا ۲ درجه و ۳۵ دقیقه عرض شمالی و ۴۶ درجه و ۴۵ دقیقه تا ۴۵ درجه و ۵۸ دقیقه طول شرقی نصف‌النهار گرینویچ از شمال به شهرستان سقز، از شرق به شهرستان سنندج و دیواندره و از جنوب

شرقی به شهرستان سروآباد و از غرب و شمال غربی به خاک عراق محدود است. ارتباط این شهرستان با کشور عراق و موقعیت مرزی آن اثرات زیادی بر جوامع و فرهنگ این منطقه بر جای گذاشته است که از این دیدگاه حائز اهمیت فراوانی است. (فرمانداری مریوان، ۱۴۰۳). خیابان شبرنگ در مرکز شهر مریوان قرار دارد و به عنوان یکی از محورهای اصلی شهری، نقش کلیدی در ارتباط مناطق مختلف شهر با دریاچه زریبار ایفا می کند. این خیابان، به دلیل نزدیکی به دریاچه و وجود کاربری های متنوع تجاری، فرهنگی و تفریحی، می تواند به عنوان یک کریدور لجستیکی و خدماتی برای گردشگرانی که از دریاچه بازدید می کنند، عمل کند. این ارتباط لجستیکی نقش مهمی در افزایش سرزندگی دریاچه دارد، زیرا خیابان شبرنگ می تواند به محلی برای ارائه خدمات شبانه، مانند رستوران ها، بازارچه ها و برنامه های تفریحی، برای گردشگرانی که از دریاچه به شهر بازمی گردند، تبدیل شود. در شکل شماره ۲ موقعیت خیابان شبرنگ در مریوان و مسیر اتصالی دریاچه زریبار به این خیابان نشان داده شده است.



شکل ۲. موقعیت خیابان شبرنگ در مریوان و مسیر اتصالی دریاچه زریبار

برای مستندسازی بهتر فضای مورد مطالعه و تقویت تحلیل های میدانی، در ادامه تصاویری از خیابان شبرنگ مریوان ارائه شده اند. این تصاویر تعاملات اجتماعی، وضعیت کالبدی، فعالیت های شبانه، رویدادها و کاربری های مرتبط با شاخص های پژوهش را نمایش می دهند.



شکل ۳. خیابان شبرنگ و تعاملات اجتماعی در خیابان و اطراف



شکل ۴. تداوم فعالیت مراکز خرید تا ساعات شبانه در خیابان



شکل ۷. نورپردازی خیابان در شب



شکل ۶. تئاتر خیابانی در شیرنگ



شکل ۵. تراکم بالای پیاده

در جریان بازدیدهای شبانه از خیابان شیرنگ در بازه‌های زمانی مختلف، مشاهده شد که با وجود حضور تعدادی از فروشندگان سیار و تجمع محدود شهروندان در ساعات ابتدایی شب، فضا فاقد انسجام عملکردی، روشنایی کافی و امکانات رفاهی مناسب برای جذب و ماندگاری جمعیت است. نبود مبلمان مناسب، پراکندگی عملکردها، ضعف در پیوستگی مسیر پیاده و نبود برنامه‌ریزی مشخص برای فعالیت‌های شبانه، منجر به استفاده محدود و ناپایدار از فضا شده است. با این حال، موقعیت مکانی مناسب خیابان، وجود برخی فعالیت‌های محلی، و ارتباط عملکردی با میدان اصلی شهر، از پتانسیل‌های تقویت زیست شبانه در این محور محسوب می‌شوند.

یافته‌ها

مدل تحقیق شامل پنج بعد اصلی است که هر کدام دارای مجموعه‌ای از شاخص‌ها هستند:

- **کالبدی:** کیفیت مبلمان شهری، پیوستگی مسیر، و روشنایی.
- **اجتماعی:** تعاملات اجتماعی و امنیت.
- **اقتصادی:** تأثیرات اقتصادی بر کسب‌وکارها و اقتصاد محلی.
- **کارکردی:** تنوع کاربری‌ها و دسترسی به خدمات عمومی.
- **زیست‌محیطی:** کاهش آلودگی و ارتقای کیفیت محیط.

قبل از اجرای CFA، نرمال بودن داده‌ها از طریق شاخص‌های چولگی و کشیدگی بررسی شد که مقادیر در محدوده قابل قبول قرار داشتند (Kline, 2023). در گام بعد، پایایی ابزار تحقیق با استفاده از آلفای کرونباخ و پایایی ترکیبی (CR) بررسی شد. تمامی شاخص‌ها دارای مقادیر بالاتر از ۰,۷ بودند که نشان‌دهنده پایایی مناسب ابزار است. روایی همگرا نیز با استفاده از میانگین واریانس استخراج‌شده (AVE) محاسبه شد و مقادیر بالاتر از ۰,۵ نشان‌دهنده مناسب بودن این

شاخص بود (Fornell & Larcker, 1981). در جدول شماره ۲. آلفای کرونباخ و پایایی ترکیبی عوامل پژوهش ارائه شده است.

جدول ۲. آلفای کرونباخ و پایایی ترکیبی عوامل پژوهش

عامل‌ها	$Q^2 (= 1 - \frac{SSE}{SSo})$	R^2	پایایی ترکیبی (CR)	AVE
اجتماعی	۰/۳۳۱	۰/۸۷۴	۰/۹۱۱	۰/۵۱۲
اقتصادی	۰/۱۶۸	۰/۴۸۲	۰/۷۴۰	۰/۵۱۴
زیست‌محیطی	۰/۱۶۴	۰/۴۶۰	۰/۷۸۸	۰/۵۴۱
کارکردی	۰/۲۲۹	۰/۶۷۲	۰/۸۱۶	۰/۵۵۲
کالبدی	۰/۱۶۳	۰/۵۰۳	۰/۷۱۱	۰/۶۰۰

شاخص GoF نشان‌دهنده برازش کلی مدل است (Tenenhaus et al, 2004). این شاخص اگر بین ۰,۱ تا ۰,۲۵ باشد ضعیف و بین ۰,۲۵ تا ۰,۳۶ متوسط و اگر از ۰,۳۶ باشد قوی و هرچه به ۱ نزدیک‌تر باشد بیانگر مناسب بودن مدل است. در جدول شماره ۳. ضریب تعیین و جذر AVE عوامل پژوهش ارائه داده شده است.

جدول ۳. ضریب تعیین و جذر AVE عوامل پژوهش

عوامل	ضریب تعیین (R^2)	جذر AVE
اجتماعی	۰/۸۷۴	۰/۷۱۶
اقتصادی	۰/۴۸۲	۰/۷۱۷
زیست‌محیطی	۰/۴۶۰	۰/۷۲۵
کارکردی	۰/۶۷۲	۰/۷۳۴
کالبدی	۰/۵۰۳	۰/۷۱۴
میانگین	۰/۵۹۸	۰/۷۳۵

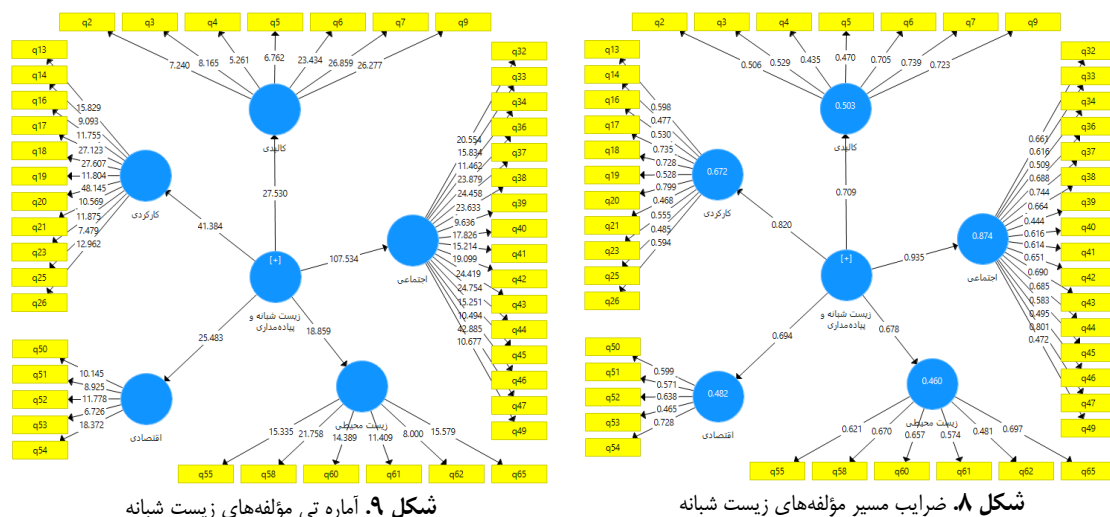
$$\text{GoF} = \sqrt{(\text{avrege } R^2 * \text{avrege communality})} \quad \text{رابطه (۱)}$$

$$\text{GoF} = \sqrt{(0.598 * 0.735)} = 0.662 \quad \text{رابطه (۲)}$$

در این پژوهش شاخص موردنظر مقدار ۰,۶۶۲ محاسبه شده است و نشان‌دهنده برازش بسیار مناسب مدل است

ضرایب مسیر و اهمیت مؤلفه‌ها

در چارچوب و مدل مفهومی پژوهش، عوامل مختلفی که بر زیست‌شبانه و امکان‌سنجی پیاده‌مداری تأثیرگذار هستند، شناسایی و تبیین شده‌اند. این عوامل شامل گروه‌های کاربری و عملکردی، اجتماعی و اقتصادی، و زیست‌محیطی می‌شوند که هر یک دارای مجموعه‌ای از شاخص‌های مشاهده‌پذیر است. بر اساس اهداف پژوهش، در جامعه آماری شهروندان، معناداری این عوامل و شاخص‌های مشاهده‌پذیر مرتبط با آن‌ها ارزیابی و سنجیده شده است. برای اطمینان از دقت مدل، شاخص‌هایی که بار عاملی آن‌ها کمتر از ۰,۴ بود، به دلیل تأثیر محدودشان از مدل حذف شدند. در نتیجه این فرایند، ۲۰ شاخص مشاهده‌پذیر که بار عاملی ضعیفی داشتند، از مدل نهایی کنار گذاشته شدند تا پایداری و دقت مدل بهبود یابد. نتایج نهایی نشان داد که ابعاد اجتماعی و کارکردی نقش بسزایی در موفقیت پروژه دارند و بهبود شاخص‌های مرتبط می‌تواند تأثیر چشمگیری در افزایش سرزندگی و زیست‌شبانه داشته باشد. در شکل‌های شماره ۸ و ۹ ضرایب مسیر و آماره تی جهت بررسی معناداری مؤلفه‌ها ارائه شده است.



یافته‌های این پژوهش بر اساس تحلیل عاملی تأییدی (CFA) و داده‌های گردآوری‌شده از پرسش‌نامه، نتایج مهمی در زمینه امکان‌سنجی تبدیل خیابان شبرنگ به پیاده‌راه ارائه می‌دهد. تحلیل‌ها نشان می‌دهند که هر یک از ابعاد مورد بررسی (کالبدی، اجتماعی، کارکردی، اقتصادی، و زیست محیطی) در موفقیت این پروژه نقش دارند، اما میزان تأثیرگذاری این ابعاد متفاوت است.

تحلیل ابعاد مدل در ارتباط با مدل تجربی پژوهش

مدل پژوهش از برازش مناسبی برخوردار است. شاخص‌های برازش در محدوده قابل قبول قرار داشتند که نشان‌دهنده تطابق مناسب مدل مفهومی با داده‌های تجربی است همچنین، پایایی ترکیبی (CR) برای تمامی سازه‌ها بالاتر از ۰,۷ گزارش شد، که نشان‌دهنده انسجام درونی مناسب متغیرهاست (Fornell & Larcker, 1981). برخی از شاخص‌ها به دلیل بار عاملی پایین (کمتر از ۰,۴) از مدل نهایی حذف شدند. این شاخص‌ها شامل مواردی مانند تعداد رویدادهای شبانه و کیفیت برخی از خدمات خاص بودند. حذف این شاخص‌ها منجر به بهبود برازش مدل شد و دقت نتایج نهایی را افزایش داد.

بُعد اجتماعی

یافته‌ها حاکی از آن است که بعد اجتماعی با ضریب ۰,۹۳۵، در راستای افزایش امنیت اجتماعی و تعاملات مثبت اجتماعی می‌تواند نقش مهمی در پذیرش پیاده‌راه شبانه توسط مردم داشته باشد. در حال حاضر، تردد خودروها فضای اجتماعی را محدود می‌کند، اما تبدیل خیابان به پیاده‌راه می‌تواند فضایی برای تعاملات اجتماعی و افزایش حس تعلق مکانی فراهم کند. با ایجاد امنیت بیشتر از طریق نظارت عمومی و کاهش تردد خودروها، شهروندان می‌توانند با اعتماد بیشتری در ساعات شبانه از فضای پیاده‌راه استفاده کنند.

بُعد کارکردی

در این بعد شاخص‌های کارکردی با ضریب تأثیر ۰,۸۲۰، عوامل مهمی همچون روشنایی معابر، تنوع کاربری‌ها و دسترسی به خدمات روزانه نقش بسزایی در تشویق شهروندان به حضور شبانه و استفاده از پیاده‌راه دارند. دسترسی به پارکینگ، امکانات حمل‌ونقل عمومی و تنوع کاربری‌های شبانه (نظیر کافه‌ها، غذاهای خیابانی (food street)، فروشگاه‌ها و فضاهای فرهنگی) به‌عنوان عواملی کلیدی شناخته شده‌اند که در ارتقای زیست شبانه و تبدیل خیابان

شبرنگ به پیاده‌راه نقش کلیدی دارند. این کاربری‌ها حس راحتی و جذابیت بیشتری برای شهروندان ایجاد می‌کنند و به ایجاد محیطی دلپذیر برای حضور شبانه آن‌ها کمک می‌کنند.

بُعد کالبدی

این بُعد، با ضریب ۰,۷۰۹، نشان می‌دهد که بهبود و تقویت عناصر کالبدی در خیابان شبرنگ، شامل پیوستگی و کیفیت مسیرها، مبلمان شهری (نظیر نیمکت‌ها، سطل‌های زباله، و آب‌خوری‌ها)، و خوانایی معابر، از جمله مهم‌ترین شاخص‌هایی هستند و به‌طور معناداری بر موفقیت طرح پیاده‌راه‌سازی و ایجاد فضایی جذاب برای زیست شبانه تأثیر دارد. با ایجاد این بهبودها، حضور پیاده‌ها در شب افزایش می‌یابد و این امر به کاهش تردد خودروها، ارتقای امنیت و افزایش جذابیت اجتماعی کمک می‌کند. به‌علاوه، ساختار کالبدی مطلوب به تسهیل و تقویت تعاملات اجتماعی و حس تعلق مکانی در ساعات شبانه منجر می‌شود.

بُعد اقتصادی

ایجاد پیاده‌راه در خیابان شبرنگ فرصتی برای رونق اقتصادی کسب‌وکارهای محلی و تقویت فعالیت‌های اقتصادی شبانه فراهم می‌کند. حضور دست‌فروشان، بازارچه‌های شبانه و کسب‌وکارهای کوچک در این محدوده به‌طور مستقیم بر پویایی اقتصادی و جذابیت فضا تأثیرگذار است. این بُعد با ضریب ۰,۶۹۴ با کاهش دسترسی خودروها و ایجاد فضای مناسب برای فعالیت‌های تجاری، می‌تواند انگیزه‌های اقتصادی لازم برای کسب‌وکارهای شبانه‌روزی را تقویت کند.

بُعد زیست‌محیطی

در این بُعد با ضریب ۰,۶۷۸، نتایج نشان می‌دهد که حفظ و ارتقاء ویژگی‌های زیست‌محیطی مانند کاهش آلودگی صوتی، بهبود کیفیت هوای منطقه، و افزایش پوشش گیاهی و فضای سبز از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. در وضعیت فعلی که خیابان محل تردد خودروها است، آلودگی صوتی و آلودگی هوا از چالش‌های موجود به شمار می‌روند. یافته‌ها نشان می‌دهد که با تبدیل خیابان به پیاده‌راه و کاهش تردد خودروها، امکان کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی فراهم می‌شود. این اقدام بهبود کیفیت هوای منطقه، کاهش آلودگی صوتی و افزایش جذابیت فضای سبز را به همراه دارد. چنین تغییراتی محیطی آرام و سالم برای حضور شبانه شهروندان ایجاد کرده و به زیست شبانه خیابان شبرنگ جان تازه‌ای می‌بخشد.

نتایج نهایی نشان می‌دهد که ابعاد اجتماعی و کارکردی، با بیشترین میزان تأثیرگذاری، نقش کلیدی در موفقیت پروژه دارند. بهبود امنیت، روشنایی، تنوع کاربری‌ها، و برگزاری فعالیت‌های شبانه از مهم‌ترین اقداماتی هستند که می‌توانند زیست شبانه خیابان شبرنگ را تقویت کنند. علاوه بر این، افزایش کیفیت زیرساخت‌های کالبدی و توجه به نیازهای زیست‌محیطی، زمینه را برای استفاده پایدار از این مسیر فراهم می‌کند.

کنکاش متغیرهای حذفی از مدل

در فرایند تحلیل داده‌ها، برخی از شاخص‌ها به دلیل بار عاملی کمتر از ۰,۴ از مدل نهایی حذف شدند. این شاخص‌ها عمدتاً به جنبه‌هایی از زیست شبانه و کیفیت فضایی خیابان شبرنگ مرتبط بودند که در حال حاضر به دلیل ضعف زیرساخت‌ها یا نبود برنامه‌ریزی مناسب، عملکرد قابل‌توجهی نداشتند. برای مثال، شاخص‌هایی نظیر برگزاری رویدادهای خاص شبانه، وجود فعالیت‌های ۲۴ ساعته، کیفیت نورپردازی، ایمنی عابران در برابر ترافیک، و حضور دست‌فروشان از مدل نهایی حذف شدند. این موارد بیانگر شکاف‌های مهمی در وضعیت کنونی خیابان شبرنگ هستند که باید در برنامه‌های آینده برای پیاده‌راه‌سازی خیابان و ارتقای زیست شبانه آن، مدنظر قرار گیرند.

کمبود برنامه‌ریزی برای برگزاری منظم جشنواره‌ها و رویدادهای فرهنگی شبانه از جمله دلایلی است که شاخص‌های مرتبط با این فعالیت‌ها را تضعیف کرده است. رویدادهای شبانه می‌توانند نقش مهمی در افزایش جذابیت خیابان و تقویت تعاملات اجتماعی ایفا کنند، اما عدم اجرای چنین برنامه‌هایی باعث حذف این شاخص‌ها از مدل شده است. همچنین، شاخص مربوط به وجود فعالیت‌های ۲۴ ساعته نشان داد که فعالیت‌های خیابان شب‌رنگ به ساعات روزانه یا ابتدایی شب محدود می‌شود و خدمات یا فعالیت‌های دائمی شبانه در این محدوده وجود ندارد. این موضوع تأثیر مستقیم بر کاهش سرزندگی شبانه خیابان دارد.

کیفیت نورپردازی نیز از دیگر شاخص‌هایی بود که به دلیل ضعف در طراحی مناسب و پوشش ناکافی روشنایی خیابان حذف شد. این موضوع نه تنها بر جذابیت بصری خیابان در شب تأثیر می‌گذارد، بلکه احساس امنیت عابران پیاده را نیز کاهش می‌دهد. شاخص مرتبط با ایمنی عابران پیاده در برابر ترافیک نیز به دلیل عدم وجود مسیرهای ایمن و جداگانه برای عابران و تداخل با جریان خودروها، از مدل حذف شد. در نهایت، حضور دست‌فروشان که می‌توانستند به عنوان عاملی برای جذب مردم به خیابان عمل کنند، به دلیل ضعف در مدیریت و زیرساخت‌های مرتبط با این فعالیت‌ها، از مدل نهایی کنار گذاشته شدند.

حذف این شاخص‌ها نشان‌دهنده نیاز به برنامه‌ریزی جامع و تقویت زیرساخت‌های مرتبط با زیست شبانه است. با انجام اقدامات مناسب نظیر بهبود نورپردازی، ایجاد مسیرهای ایمن‌تر برای عابران، برنامه‌ریزی برای فعالیت‌های شبانه‌روزی، و حمایت از فعالیت‌هایی مانند دست‌فروشی، می‌توان این شاخص‌ها را به مدل مفهومی بازگرداند و زیست شبانه خیابان شب‌رنگ را به طور قابل توجهی ارتقا داد.

بحث

در فرایند تبدیل خیابان شب‌رنگ به یک محور پیاده‌مدار، تحلیل عاملی تأییدی به عنوان ابزاری کلیدی در شناسایی، ارزیابی و تحلیل مؤلفه‌های مختلف نقش مهمی ایفا کرد. این روش با بررسی دقیق داده‌ها، نشان داد که ابعاد فیزیکی، اجتماعی، عملکردی، زیست‌محیطی و اقتصادی هر یک به صورت مجزا و همچنین از طریق تعامل و تأثیر متقابل با یکدیگر، نقشی اساسی در تحقق اهداف پروژه و ارتقای زیست شبانه ایفا می‌کنند. به ویژه، مؤلفه‌هایی مانند کیفیت مبلمان شهری (شامل نیمکت‌ها، سطل زباله‌ها و آب‌خوری‌ها)، وضوح و خوانایی مسیر، پیوستگی و کیفیت کف‌پوش‌ها، و تعداد و کیفیت ساختمان‌های تاریخی به عنوان عناصر کلیدی و تأثیرگذار مورد تأیید قرار گرفتند. این مؤلفه‌ها نه تنها قابلیت پیاده‌روی در خیابان را بهبود بخشیده، بلکه با فراهم کردن امکانات و جذابیت‌های بیشتر، ظرفیت‌های لازم برای افزایش فعالیت‌های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی در ساعات شب را نیز تقویت کرده‌اند. نتایج تحلیل عاملی تأییدی نشان داد که یکپارچگی و هماهنگی میان این مؤلفه‌ها می‌تواند چارچوبی جامع و کاربردی برای برنامه‌ریزی و اجرای چنین پروژه‌هایی ارائه دهد و خیابان شب‌رنگ را به نمونه‌ای موفق در زمینه پیاده‌راه‌سازی و ارتقای کیفیت زندگی شبانه تبدیل کند. این دستاوردها، اهمیت برنامه‌ریزی دقیق و هماهنگ در ابعاد مختلف پروژه را برجسته می‌کند و نشان می‌دهد که با تأکید بر مؤلفه‌های کلیدی و تقویت تعاملات میان آن‌ها، می‌توان به اهدافی پایدار و اثربخش دست یافت.

در بعد فیزیکی، یافته‌ها تأکید داشتند که کیفیت کف‌پوش‌ها، پیوستگی مسیرهای پیاده، و وضوح مسیر از اصلی‌ترین عوامل مؤثر بر تجربه کاربری هستند. بهبود این عناصر می‌تواند دسترسی‌پذیری، جذابیت، و راحتی کاربران را افزایش دهد. این موارد با نظریه (Lynch, 1960) در خصوص نقش و اهمیت خوانایی مسیرها و همچنین یافته‌های پژوهش

(Ewing & Handi, 2009) درباره تأثیر مبلمان شهری بر آسایش کاربر همخوانی دارد. پژوهش‌های جدیدتر (Gehl, 2022) نشان داده‌اند که طراحی و بهبود زیرساخت‌های فیزیکی، از جمله استفاده از کف‌پوش‌های مناسب و علائم راهنما، به‌طور مستقیم بر افزایش پیاده‌روی و تجربه مثبت کاربران تأثیرگذار است. وجود مبلمان شهری استاندارد مانند نیمکت‌ها، چراغ‌های روشنایی، و سطوح زباله در نقاط کلیدی نیز می‌تواند به حس راحتی و ماندگاری کاربران در فضا بیفزاید. در بعد اجتماعی، نقش فعالیت‌هایی مانند دست‌فروشی، بازارچه‌های شبانه، و رویدادهای فرهنگی و هنری در ارتقای سرزندگی و پویایی خیابان کاملاً مشهود بود. این یافته‌ها با نتایج پژوهش (Mohd riduan & Hafazah abdul, 2012) سازگار است که نشان می‌دهند تجمعات اجتماعی و فعالیت‌های گروهی در فضاهای عمومی، به‌ویژه در ساعات شب، حس امنیت و تعامل اجتماعی را تقویت می‌کنند. وجود چنین فعالیت‌هایی نه تنها به افزایش حضور جمعیت در ساعات مختلف شبانه‌روز کمک می‌کند، بلکه باعث می‌شود خیابان به محلی پویا و زنده تبدیل شود که حس تعلق و مشارکت اجتماعی را در میان کاربران تقویت می‌کند.

در بعد عملکردی، عواملی همچون کیفیت روشنایی شبانه، تناسب و تنوع کاربری‌ها، و دسترسی به حمل‌ونقل عمومی از مؤلفه‌های کلیدی محسوب می‌شوند. این یافته‌ها با پژوهش (Carmona, 2021) همخوانی دارد که نشان می‌دهند خیابان‌هایی با کاربری‌های متنوع و روشنایی استاندارد، جذابیت بیشتری دارند و باعث افزایش امنیت و نشاط در شب می‌شوند. برای مثال، روشنایی مناسب نه تنها محیط را زیباتر می‌کند، بلکه حس امنیت را نیز ارتقا می‌دهد. افزون بر این، وجود کاربری‌های مکمل مانند کافه‌ها، رستوران‌ها، و فضاهای تفریحی، امکان جذب جمعیت متنوع در ساعات مختلف شبانه‌روز را فراهم می‌کند.

در بعد زیست‌محیطی، کاهش ترافیک موتوری و آلودگی‌های هوا و صدا از اثرات مثبت پیاده‌راه‌سازی بود. خیابان‌های پیاده‌مدار نه تنها به بهبود کیفیت محیط‌زیست شهری کمک می‌کنند، بلکه فضای سالم‌تر و آرام‌تری برای کاربران ایجاد می‌کنند. این یافته‌ها با پژوهش (Ld. 2003) و داده‌های جدیدتر (Un-Habitat, 2023) هم‌راستا هستند که تأکید دارند کاهش وابستگی به وسایل نقلیه موتوری در مناطق شهری، منجر به کاهش آلودگی‌ها و بهبود شاخص‌های زیست‌محیطی می‌شود.

در بعد اقتصادی، یافته‌ها نشان دادند که پیاده‌راه‌سازی خیابان شبرنگ می‌تواند فرصت‌های جدیدی برای مشاغل کوچک از جمله کافه‌ها، رستوران‌ها، و بازارچه‌های محلی ایجاد کند. این مسئله باعث جذب گردشگران، رونق اقتصادی محلی، و تقویت برند شهری خواهد شد. پژوهش‌های جدید (Montgomery, 2023) نشان داده‌اند که فضاهای عمومی باکیفیت، اثرات مستقیمی بر بهبود اقتصاد شهری دارند و می‌توانند به‌عنوان موتور محرکه اقتصادی عمل کنند.

در مجموع، این پژوهش نشان داد که پیاده‌راه‌سازی خیابان شبرنگ نه تنها منجر به ارتقای کیفیت فضاهای عمومی و زیست‌شبانه می‌شود، بلکه در ابعاد اجتماعی، زیست‌محیطی، و اقتصادی نیز تحولات مثبتی ایجاد می‌کند. تحلیل عاملی تأییدی، ابزاری مؤثر برای شناسایی نقاط قوت و ضعف مؤلفه‌ها و ارائه راهبردهای بهبود بود. این تحلیل چارچوبی عملی و کاربردی برای برنامه‌ریزی‌های آینده فراهم کرده که می‌تواند در پروژه‌های مشابه در سایر مناطق شهری نیز به کار گرفته شود.

نتیجه‌گیری

این پژوهش باهدف بررسی و تحلیل نقش و اهمیت مؤلفه‌های مؤثر بر زیست‌شبانه در خیابان شبرنگ به‌منظور شناسایی عوامل تأثیرگذار بر توسعه زیست‌شبانه انجام شد. یافته‌ها نشان داد که خیابان شبرنگ، با موقعیت ممتاز خود در

مرکز شهر و مجاورت با اماکن تاریخی، مذهبی، و تجاری، پتانسیل بالایی برای تبدیل به محور اصلی زیست شبانه در مریوان دارد. این خیابان می‌تواند به‌عنوان بستری برای تقویت تعاملات اجتماعی، افزایش امنیت، و ارتقای سرزندگی شبانه عمل کند و به بهبود کلی کیفیت زندگی شهروندان و گردشگران منجر شود. تحلیل‌ها حاکی از آن است که زیست شبانه، به‌عنوان یکی از اهداف اصلی این پژوهش، ارتباط نزدیکی با فرایند پیاده‌راه‌سازی دارد. افزایش فعالیت‌های شبانه، شامل بازارچه‌ها، رویدادهای فرهنگی، و تفریحات عمومی، به‌طور مستقیم به جذب گردشگران و ایجاد سرزندگی بیشتر در این خیابان کمک می‌کند. درعین‌حال، بهبود زیرساخت‌هایی نظیر روشنایی خیابان، کیفیت مسیرهای پیاده‌روی، و امنیت محیطی، پیش‌نیازهایی حیاتی برای توسعه زیست شبانه در این محور است. از سوی دیگر، چالش‌هایی نظیر تراکم ترافیک، کمبود فضاهای استراحت و امکانات رفاهی، و ضعف در مدیریت کاربری‌ها، نشان‌دهنده لزوم یک برنامه‌ریزی جامع و یکپارچه است. بر این اساس، پیاده‌راه‌سازی خیابان شبرنگ باید با تأکید بر طراحی فضایی متناسب با شب زیستی، مشارکت فعال ذی‌نفعان محلی، و هماهنگی میان نهادهای شهری صورت گیرد. اقداماتی نظیر ایجاد فضای مناسب برای دست‌فروشان، افزایش تعداد نیمکت‌ها و روشنایی معابر، و برگزاری رویدادهای فرهنگی و اجتماعی در ساعات شب، می‌توانند به تحقق این هدف کمک کنند. یافته‌های این پژوهش تأیید می‌کند که زیست شبانه و پیاده‌راه‌سازی، به‌عنوان دو رویکرد هم‌راستا، می‌توانند به بهبود اقتصاد شبانه، افزایش تعاملات اجتماعی، و کاهش آلودگی‌های زیست‌محیطی منجر شوند. برنامه‌ریزی برای ایجاد یک خیابان پویا و سرزنده در ساعات شب، نه تنها به تقویت اقتصاد محلی و جذب گردشگران کمک می‌کند، بلکه الگویی برای توسعه پایدار شهری در شهرهای متوسط ایران ارائه می‌دهد.

در نهایت، تبدیل خیابان شبرنگ به معبر پیاده و محور زیست شبانه، فرصتی منحصر به فرد برای بازآفرینی فضای شهری در مریوان فراهم می‌آورد. این پروژه، با تقویت سرزندگی و امنیت، می‌تواند الهام‌بخش پروژه‌های مشابه در سایر شهرهای ایران باشد و گامی مؤثر در جهت توسعه شهرهای پایدار و انسان‌محور بردارد.

حامی مالی

این اثر حامی مالی نداشته است

سهم نویسندگان در پژوهش

نویسندگان در تمامی مراحل و بخش‌های انجام پژوهش سهم برابر داشتند.

تضاد منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند هیچ‌گونه تضاد منافی در رابطه با نویسندگی و یا انتشار این مقاله ندارند.

تقدیر و تشکر

نویسندگان مراتب تشکر و قدردانی خود را از تمامی افرادی که در انجام این پژوهش یاری‌رسان بودند، به‌ویژه آنانی که در ارزیابی و ارتقای کیفیت مقاله نقش مؤثری داشتند، ابراز می‌دارند.

منابع

- آنی زاده، علی. (۱۳۹۷). زندگی شبانه در فرهنگ مردم ایران. فرهنگ و ادبیات عامه. ۶(۲۱). ۹۸-۷۳.
- آزادارمکی، مرضیه. (۱۴۰۰). احیا زندگی شبانه در بافت فرسوده شهری خیابان لاله‌زار. نشریه جامعه‌شناسی فرهنگ و هنر، ۳(۲)، ۱-۳۲. <https://doi.org/10.34785/J016.2021.979>
- پهلوان شریف، سعید و شریف نیا، سید حمید. (۱۳۹۷). مدل‌سازی معادلات ساختاری با نرم‌افزار Amos. تهران: آرتین طب.

- پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۴۰۰). *راهنمای طراحی فضاهای شهری در ایران*. وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری.
- حبیبی، کیومرث و بهزادفرد، مصطفی. (۱۳۹۹). *شهرسازی در مدار پیاده راهوری*. تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.
- حبیبی، کیومرث؛ بهزادفرد، مصطفی و جابری، آیرین. (۱۳۹۰). پیاده راه، محرک توسعه در بافت کهن شهری؛ بررسی نقش محور استروگت در شهر کپنهاگ. منظر، ۳(۱۵)، ۵۵-۶۱.
- حبیبی، میترا و بهنامی فر، فایزه. (۱۳۹۷). بررسی میزان تأثیرگذاری عوامل محیطی بر افزایش فعالیت دختران و پسران نوجوان در فضاهای شهری مطالعه موردی خیابان آزادی کرج. *فصلنامه مطالعات شهری*، ۱۷(۴)، ۱۷-۲۶. [Doi:10.34785/J011.2018.005](https://doi.org/10.34785/J011.2018.005)
- خورسند، رامین؛ خیرالدین، رضا و علی‌الحسابی، مهران. (۱۳۹۹). زندگی شبانه‌شهری از منظر آموزه‌های اسلامی: استنباط الگوی بومی شهر ۲۴ ساعته و حیات شبانه متناسب با سبک زندگی اسلامی. *فصلنامه مقاله‌های معماری اسلامی*، ۸(۴)، ۱۳-۳۶.
- دوستی، سمانه. (۱۴۰۱). امکان‌سنجی اجرای طرح زندگی شبانه با رویکرد پدیدارشناسی در منطقه ۲۲. *معماری شناسی*، ۵(۲۴)، ۱۳۰-۱۳۲.
- سعیدی، مهدی؛ خیرالدین، رضا و بهزادفرد، مصطفی. (۱۳۹۹). تبیین عوامل مؤثر بر سرزندگی فضای عمومی مطالعه موردی: چهارراه ولیعصر شهر تهران. *مجله شهر پایدار*، ۳(۲)، ۱۳۵-۱۰۵. [Doi:10.22034/jsc.2020.234241.1252](https://doi.org/10.22034/jsc.2020.234241.1252)
- سعیدی، مهدی؛ گودرزی، غزاله؛ فتاحی، مهکامه و عطایی، آذین. (۱۴۰۳). تدوین سناریوهای مؤثر بر اجتماع‌پذیری فضاهای عمومی مطالعه موردی: پارک هوافضا، منطقه ۲۱ تهران. *مجله شهر پایدار*، ۱(۷)، ۱-۲۰. [Doi:10.22034/jsc.2024.411186.1731](https://doi.org/10.22034/jsc.2024.411186.1731)
- سعیدی مفرد، ساناز؛ وظیفه دان، پریسا؛ حسینی مقدم شانديز، افسانه و برکسه، سپهر. (۱۳۹۳). بررسی تأثیر آسایش اقلیمی بر طراحی فضای شهری پیاده مدار نمونه موردی: خیابان دانشگاه مشهد. *همایش ملی معماری، شهرسازی و توسعه پایدار با محوریت خوانش هویت ایرانی اسلامی در معماری و شهرسازی*.
- سجاذزاده، حسن و بهادر، عادل. (۱۴۰۱). ارزیابی اولویت‌های کیفیت محیطی حیات شبانه در فضای شهری از منظر کاربران (نمونه موردی: فضاهای شهری در شهر همدان). *پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، ۵۴(۲)، ۷۱۳-۷۳۳. [Doi:10.22059/jhgr.2021.318079.1008246](https://doi.org/10.22059/jhgr.2021.318079.1008246)
- شکوهی، علی؛ شاورپور، مهدی و صالحی، رحمان. (۱۳۹۴). ارزیابی قابلیت پیاده‌مداری با بررسی تجارب داخلی و خارجی. *دومین کنفرانس ملی معماری و منظر شهری پایدار*.
- صمدی، رضا؛ خاکپور، براتعلی؛ رهنما، محمدرحیم؛ خوارزمی، امیدعلی. (۱۴۰۰). برنامه‌ریزی و آمایش راهبردهای تحقق شهر شبانه در کلان‌شهر مشهد با تأکید بر شاخص‌های سرزندگی شهری. *آمایش جغرافیایی فضا*، ۱۱(۴۱)، ۱-۲۲. [Doi:10.30488/gps.2020.110898](https://doi.org/10.30488/gps.2020.110898)
- عزیزی، محمدمهدی و قانع، مهسا. (۱۴۰۳). تحلیل عوامل مؤثر بر زندگی شبانه شهری با استفاده از روش تحلیل اثرات متقاطع. *نشریه علمی نامه معماری و شهرسازی*، ۱۷(۴۴)، ۷۵-۹۵. [Doi:10.30480/aup.2024.5216.2122](https://doi.org/10.30480/aup.2024.5216.2122)
- کاشانی جو، خشایار. (۱۳۸۹). *پیاده راه‌ها؛ از میانی طراحی تا ویژگی‌های کارکردی*. چاپ اول. تهران: انتشارات آذرخش.
- کاظمی، شجاع و کردلو، مهرانگیز. (۱۴۰۰). سبک زندگی مبتنی بر زیست شبانه. *پژوهشنامه سبک زندگی*، ۷(۱)، ۹۹-۱۱۶. [Dor:20.1001.1.24763101.1400.7.1.6.7](https://doi.org/10.22034/jsc.2020.234241.1252)
- نیازخانی، معصومه. (۱۳۹۸). شناسایی جنبه‌های اجتماعی فرهنگی زیست شبانه در محیط‌های شهری، مطالعه موردی: شهر تهران. (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). دانشگاه علم و فرهنگ.
- قنبری، هادی. (۱۳۹۹). بررسی تطبیقی پیاده‌راه‌های تربیت و ولیعصر شهر تبریز از منظر مؤلفه‌های پیاده‌مداری. *آمایش محیط*، ۱۳(۵۰)، ۸۵-۱۱۰.
- فرمانداری مربوان. (۱۴۰۳). معرفی شهرستان. www.marivan.gov.ir
- کرمونا، متیو؛ تیم هیت، ترانک و استیون تیسدل. (۱۳۹۱). *مکان‌های عمومی، فضاهای شهری*. مترجمان: فریبا قرائی، اسماعیل صالحی، زهرا اهری، مهشید شکوهی. چاپ سوم. تهران: انتشارات دانشگاه هنر

گل، یان. (۱۳۸۹). فضاهای عمومی و زندگی جمعی. مترجمان: محمدصادق سهیلی پور و علی غفاری، تهران: انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.

References

- Anizadeh, A. (2018). Nightlife in Iranian folk culture. *Culture and Popular Literature*, 6(21), 73-98. [in persian]
- Azad Armaki, M. (2021). Reviving nightlife in the worn-out urban fabric of Lalehzar Street. *Journal of Sociology of Culture and Art*, 3(2), 1-32. <https://doi.org/10.34785/J016.2021.979> [in persian]
- Azizi, M. M., & Ghane, M. (2024). Analysis of factors affecting urban nightlife using cross-impact analysis method. *Journal of Architecture and Urban Planning*, 17(44), 75-95. <https://doi.org/10.30480/aup.2024.5216.2122> [in persian]
- Carmona, M. (2021). *Public places urban spaces: The dimensions of urban design*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315158457>
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2012). *Public places, urban spaces: The dimensions of urban design* (F. Gharaei, E. Salehi, Z. Ahari, & M. Shokouhi, Trans.; 3rd ed.). Tehran: University of Art Press. (Original work published 2003) [in persian]
- Dannenberg, A. L., Cramer, T. W., & Gibson, C. J. (2005). Assessing the walkability of the workplace: a new audit tool. *American Journal of Health Promotion*, 20(1), 39-44. <https://doi.org/10.4278/0890-1171-20.1.39>
- Djahel, S., Doolan, R., Muntean, G.-M., & Murphy, J. (2014). A communications-oriented perspective on traffic management systems for smart cities: Challenges and innovative approaches. *IEEE Communications Surveys & Tutorials*, 17(1), 125-151. <https://doi.org/10.1109/COMST.2014.2339817>
- Dousti, S. (2022). Feasibility study of implementing a nightlife plan with a phenomenological approach in District 22 of Tehran. *Architectural Studies*, 5(24), 122-130. [in persian]
- Ewing, R., & Handy, S. (2009). Measuring the unmeasurable: Urban design qualities related to walkability. *Journal of Urban Design*, 14(1), 65-84. <https://doi.org/10.1080/13574800802451155>
- Fornell, C., & Larcker, D. F. (1981). Evaluating structural equation models with unobservable variables and measurement error. *Journal of Marketing Research*, 18(1), 39-50. <https://doi.org/10.2307/3151312>
- Frank, L. D. (2003). *Health and community design: The impact of the built environment on physical activity*. Island Press.
- Gehl, J. (2010). *Public spaces and public life* (M. S. Soheilipour & A. Ghaffari, Trans.). Tehran: Shahid Beheshti University Press. (Original work published 1996) [in persian]
- Gehl, J. (2022). "The Human Dimension": from *Cities for People* (2010). In *The Sustainable Urban Development Reader* (pp. 137-139). Routledge.
- Ghanbari, H. (2020). A comparative study of Tarbiyat and Valiasr pedestrian streets in Tabriz from the perspective of walkability components. *Environmental Planning* (Amayesh-e Mohit), 13 (50), 85-110. [in persian]
- Giacomo Bottà. (2025). Extracting the night: Cultural extractivism and urban nightlife in Helsinki. *City, Culture and Society*, 41, 100625. <https://doi.org/10.1016/j.ccs.2025.100625>
- Habibi, K., & Behzadfar, M. (2020). *Urbanism on the path of walkability*. Tehran: Iran University of Science and Technology Press. [in persian]
- Habibi, K., Behzadfar, M., & Jaberi, A. (2011). Pedestrian street, a catalyst for development in the old urban fabric; A study of the Strøget axis in Copenhagen. *Manzar*, 3(15), 55-61. [in persian]
- Habibi, M., & Behnamifar, F. (2018). Investigating the impact of environmental factors on increasing the activity of adolescent girls and boys in urban spaces: A case study of Azadi Street, Karaj. *Urban Studies Quarterly*, 17(4), 17-26. <https://doi.org/10.34785/J011.2018.005> [in persian]
- Harun, N. Z., Nashar, A., & Bachok, S. (2020). Walkability factors for a campus street. *Journal of Planning Malaysia*, 18. <https://doi.org/10.21837/pm.v18i11.708>

- Jayakody, R. R. J. C., Keraminiyage, K., Alston, M., & Dias, N. (2018). Design factors for a successful Shared Street Space (SSS) design. *International Journal of Strategic Property Management*, 22(4), 278-289. <https://doi.org/10.3846/ijspm.2018.3685>
- Kashanijou, K. (2010). *Pedestrian paths: From design principles to functional characteristics* (1st ed.). Tehran: Azarakhsh Publications. [in persian]
- Kazemi, S., & Kordlou, M. (2021). Lifestyle based on nightlife. *Journal of Lifestyle Research*, 7(1), 99-116. <https://dorl.net/dor/20.1001.1.24763101.1400.7.1.6.7> [in persian]
- Khorasand, R., Kheiruddin, R., & Ali Al-Hesabi, M. (2020). Urban nightlife from the perspective of Islamic teachings: Inferring an indigenous model for the 24-hour city and nightlife in accordance with the Islamic lifestyle. *Journal of Islamic Architecture Research*, 8(4), 13-36. [in persian]
- Kline, R. B. (2023). *Principles and practice of structural equation modeling*. Guilford Publications.
- Kumar, R. (2009). *Walkability of neighborhoods: A critical analysis of zoning codes* [Master's thesis, University of Cincinnati]. OhioLINK Electronic Theses and Dissertations Center. http://rave.ohiolink.edu/etdc/view?acc_num=ucin1249491710
- Lo, R. H. (2009). Walkability: what is it?. *Journal of Urbanism*, 2(2), 145-166. <https://doi.org/10.1080/17549170903092867>
- Lynch, K. (1960). The image of the environment. *The Image of the City*, 11, 1-13.
- Marivan Governor's Office. (2024). *Introduction to the city* [County]. Retrieved from www.marivan.gov.ir [in persian]
- Miyakoda, A. (2004). *A pedestrian friendly environment for Downtown Baton Rouge* [Master's thesis, Louisiana State University and Agricultural & Mechanical College].
- Moeini, S. M. (2012). Attitudes to urban walking in Tehran. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 39(2), 344-359. <https://doi.org/10.1068/b36177>
- Montgomery, C. (2013). *Happy city: Transforming our lives through urban design*. Penguin UK.
- Montgomery, J. (2023). Making a city: The place-making culture of urban spaces. *Urban Studies*, 59(4).
- Ngesan, M. R., & Karim, H. A. (2012). Night time social behavior in urban outdoor spaces of Shah Alam. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 50, 959-968. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2012.08.097>
- Niazakhani, M. (2019). *Identifying the socio-cultural aspects of nightlife in urban environments: A case study of Tehran* (Master's thesis). University of Science and Culture. [in persian]
- Pahlavan Sharif, S., & Sharifnia, S. H. (2018). *Structural equation modeling with Amos software*. Tehran: Artin Teb. [in persian]
- Pakzad, J. (2021). *A guide to urban space design in Iran*. Ministry of Housing and Urban Development, Deputy of Urban Planning and Architecture. [in persian]
- Parks, J. R., & Schofer, J. L. (2006). Characterizing neighborhood pedestrian environments with secondary data. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 11(4), 250-263. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2006.04.003>
- Pivo, G., & Fisher, J. D. (2011). The walkability premium in commercial real estate investments. *Real Estate Economics*, 39(2), 185-219. <https://doi.org/10.1111/j.1540-6229.2010.00296.x>
- Saeidi Mofrad, S., Vazifedan, P., Hosseini Moghaddam Shandiz, A., & Barakseh, S. (2014). Investigating the impact of climatic comfort on the design of pedestrian-oriented urban spaces: A case study of University Street, Mashhad. In *National Conference on Architecture, Urbanism and Sustainable Development with a Focus on Reading the Iranian-Islamic Identity in Architecture and Urbanism*. [in persian]
- Saeidi, M., Goudarzi, G., Fattahi, M., & Ataei, A. (2024). Developing scenarios influencing the sociability of public spaces: A case study of the Aerospace Park, District 21, Tehran. *Journal of Sustainable City*, 7(1), 1-20. <https://doi.org/10.22034/jsc.2024.411186.1731> [in persian]

- Saeidi, M., Kheiruddin, R., & Behzadfar, M. (2020). Explaining factors affecting the vitality of public space: A case study of Valiasr Intersection, Tehran. *Journal of Sustainable City*, 3(2), 105-135. <https://doi.org/10.22034/jsc.2020.234241.1252> [in persian]
- Sajadzadeh, H., & Bahador, A. (2022). Evaluation of environmental quality priorities for urban nightlife from the users' perspective (Case study: Urban spaces in Hamadan). *Human Geography Research*, 54(2), 713-733. <https://doi.org/10.22059/jhgr.2021.318079.1008246> [in persian]
- Samadi, R., Khakpour, B. A., Rahnama, M. R., & Kharazmi, O. A. (2021). Planning and spatial arrangement of strategies for realizing the night city in the metropolis of Mashhad with an emphasis on urban vitality indicators. *Spatial Planning of Space (Geographical Planning of Space)*, 11(41), 1-22. <https://doi.org/10.30488/gps.2020.110898> [in persian]
- Santiago-Iglesias, E., Romanillos, G., Carpio-Pinedo, J., Sun, W., & García-Palomares, J. C. (2024). *Recovering urban nightlife: COVID-19 insights from Google Places activity trends in Madrid*. *Journal of Maps*, 20(1), 2371927. <https://doi.org/10.1080/17445647.2024.2371927>
- Shaaban, K. (2019). Assessing sidewalk and corridor walkability in developing countries. *Sustainability*, 11(14), 3865. <https://doi.org/10.3390/su11143865>
- Shaw, R. (2014). Beyond nighttime economy: Affective atmospheres of the urban night. *Geoforum*, 51, 87-95. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2013.10.005>
- Shokouhi, A., Sashourpour, M., & Salehi, R. (2015). Assessing walkability by examining domestic and international experiences. In *2nd National Conference on Sustainable Architecture and Urban Landscape*. [in persian]
- Speck, J. (2011). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. North Point Press.
- Tenenhaus, M., Amato, S., & Esposito Vinzi, V. (2004). A global goodness-of-fit index for PLS structural equation modelling. In *Proceedings of the XLII SIS Scientific Meeting* (Vol. 1, No. 2, pp. 739-742).
- UN-Habitat. (2023). *Walking and cycling: Paths to urban prosperity*. United Nations Human Settlements Programme.
- Wang, X., Hu, W., Park, K. S., Yuan, Q., & Chen, N. (2023). Examining residents' support for night tourism: An application of the social exchange theory and emotional solidarity. *Journal of Destination Marketing & Management*, 28, 100780. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2023.100780>
- Wood, L., Frank, L. D., & Giles-Corti, B. (2010). Sense of community and its relationship with walking and neighborhood design. *Social Science & Medicine*, 70(9). <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2010.01.021>