

Comparative Analysis of Neighborhood-Based Tourism Capacities in the Historical Fabric of Sanandaj Based on the Principles of the 15-Minute City

Kyomars Habibi 

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

Mehdi Saidi * 

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

Shadieh Sayari 

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

Abstract

The 15-minute city model, centered on walkability and functional diversity, is inherently compatible with historical urban fabrics due to their traditional mixed-use patterns. The historical fabric of Sanandaj, comprising the Ghatarchiyan and Sartapola neighborhoods, offers a suitable context for integrating residence and tourism. This study documents and ranks their neighborhood-based tourism capacities. Using a mixed-method approach combining questionnaires, field observations, and comparative analysis, the research found that the two neighborhoods, despite sharing the same historical context, have developed in contrasting directions. Ghatarchiyan excels in heritage, economic, and perceptual aspects but has become a tourist magnet that puts pressure on local residents. Sartapola, on the other hand, performs better in social-cultural dimensions and service equity but lags behind in tourism infrastructure. Both neighborhoods suffer from poor walkway quality and inadequate lighting. The study concludes that tailored interventions, such as improving façade transparency in Ghatarchiyan, eliminating defenseless spaces in Sartapola, and ensuring fair service distribution, are essential to transforming these areas into successful 15-minute live-visit neighborhoods.

Keywords: 15-minute city, neighborhood-based tourism, integration of residence and tourism, Sanandaj, Ghatarchiyan and Sartapola neighborhoods.

* Corresponding Author: m.saidi@uok.ac.ir

How to Cite: xxxxxxx

Extended Abstract

1. Introduction

Over the past decade, urban design has shifted from car-oriented to human-centered, pedestrian-friendly frameworks, with the "15-minute city" emerging as a model for equitable service distribution at the neighborhood level. Historical fabrics, due to their traditional proximity patterns, are inherently suited to this model. However, tension between preservation and tourism logics can marginalize residents and undermine historical fabrics as 15-minute neighborhoods. Previous research has outlined liveability components, but a gap remains between theory and practice in Iranian cities. Sanandaj's historical core, with six old neighborhoods, offers a rare mix of living, commerce, culture, work, and services within a walkable area, forming a "functional micro-climate." The two neighborhoods of Ghataarchiyan and Sartapola were selected based on three criteria: location within the same historical fabric; differing tourism-to-residential use ratios, with residence still dominant in Ghataarchiyan and commercial uses concentrated along main axes, while in Sartapola commercial/tourism uses have overwhelmed the residential fabric; and differing distance from main functional hubs (Enghelab Square and Ferdowsi Pedestrian Street), with Ghataarchiyan closest and Sartapola farthest. The research question concerns their differences in neighborhood-based tourism capacities for realizing 15-minute city principles.

2. Literature Review

Previous studies on the 15-minute city fall into two categories: resident-oriented (accessibility, walkway quality) and tourist-oriented (touristification, liveability) (e.g., Sheykhi et al., 2025; Abedini et al., 2025; Liu et al., 2024; Moreno et al., 2025). However, the balance between residential and touristic uses within a single historical fabric, and its effect on neighborhood-based tourism capacity, has been overlooked. This gap is critical in Sanandaj's historical fabric, where Ghataarchiyan is tourism-oriented and Sartapola residential-oriented. Accordingly, this mixed-methods study compares their neighborhood-based tourism capacities for realizing 15-minute city principles.

3. Methodology

This applied study uses a mixed-methods (quantitative-qualitative) approach to compare Ghataarchiyan and Sartapola in Sanandaj's historical fabric regarding their neighborhood-based tourism capacities within the 15-minute city framework. The population comprised residents (2016 census: 1,201 in Sartapola, 2,796 in Ghataarchiyan) and tourists. Sample sizes, calculated via Cochran's formula, yielded 300

and 350 valid resident responses, respectively, alongside 355 tourist responses. Residents were randomly sampled; tourists via convenience sampling with spatial dispersal. A 28-item questionnaire across six dimensions was used (CVR=0.84, CVI=0.91, Cronbach's α =0.813), and data were analyzed using the Mann-Whitney U test in SPSS. Additionally, two trained observers conducted field observation across three time periods using a structured checklist (inter-observer reliability=0.87). Findings from both instruments were integrated to compare and rank the neighborhoods.

4. Results

Findings from the Mann-Whitney U test and field observations reveal significant differences between Ghatarchiyan and Sartapola across all six research dimensions.

Physical-Spatial: Ghatarchiyan outperforms in sidewalk quality, pedestrian safety, climatic comfort, and green space access, mainly due to tree shading. Both neighborhoods lack standard sidewalks, but Sartapola has more critical permeability issues and dead-end alleys. Land-use mix and commercial density show no significant difference, yet Sartapola provides better pedestrian access to clinics and schools.

Physical-Heritage: Ghatarchiyan is superior across historical houses, ancient mosques, and bazaar patterns for both residents and tourists, with the largest gap in historical houses.

Socio-Cultural: The pattern reverses. Sartapola excels in identity and place attachment (belonging, historical awareness, cultural events), while Ghatarchiyan suffers more from negative tourism impacts on daily life.

Security: Ghatarchiyan shows better lighting, active frontages, and nighttime safety. In Sartapola, solid walls, ruins, and vacant lots reduce natural surveillance.

Economic-Functional: For tourists, Ghatarchiyan offers better accommodation and recreation; for residents, Sartapola ensures more equitable service distribution.

Experiential-Perceptual: Ghatarchiyan surpasses Sartapola in all five indicators (visual appeal, rest facilities, legibility, human scale, façade harmony), with tourist evaluations showing sharper differences.

5. Discussion

The findings regarding Ghatarchiyan's superiority in physical-heritage, economic-functional, and experiential-perceptual dimensions confirm the role of heritage assets in attracting visitors, consistent with previous research (Mansourihanis et al., 2026; Mozaffaree Pour & Moayedfar, 2026; Abedini et al., 2022). However, this success has come at a cost, as Ghatarchiyan experiences greater negative impacts from tourism,

supporting touristification concerns (Chaney & Séraphin, 2023). Conversely, Sartapola performs better in socio-cultural components and equitable service distribution, reflecting the advantages of its residential character in preserving social cohesion (Osorio-Arjona & Albarrán-Periáñez, 2026; Sheykhi et al., 2025), aligning with Dehghan Manshadi and Salehi (Dehghan Manshadi & Salehi, 2025) on justice as a fundamental principle of the 15-minute city. A key theoretical insight is that objective physical indicators alone do not fully explain users' subjective evaluations; rather, perceptual qualities can compensate for physical deficiencies (Liu et al., 2024; Zhang et al., 2025; Ahmadpour Shemami et al., 2026). Field observations also revealed that Sartapola faces serious deficiencies in spatial legibility, visual attractiveness, proper urban furniture, and adequate lighting, which reduce positive tourist experiences and hinder its competitiveness with Ghatarchiyan.

6. Conclusion

Neighborhood-based tourism capacities in Ghatarchiyan and Sartapola exhibit a dual, contrasting pattern, and neither alone fully realizes the ideal 15-minute city model. Tourism capacity and tourism pressure are distinct constructs: Ghatarchiyan has become a tourism hub that pressures residents, while Sartapola performs better in socio-cultural components and service equity but lags in tourism infrastructure. Perceived sidewalk quality is higher in Ghatarchiyan, yet field observation shows both neighborhoods suffer poor sidewalks and inadequate lighting, indicating that perceptual quality matters beyond physical provision. It is recommended to improve façade transparency and manage operating hours in Ghatarchiyan; in Sartapola, revitalize defenseless spaces, install legible landmarks, and provide proper urban furniture. Equitable service distribution and resident participation in tourism decision-making can help balance "residence" and "visit" functions. Generalizability requires caution due to limited seasons and neighborhoods studied, and future research could be complemented using spatial analysis (GIS).

Authors' Contribution

The authors were equally involved in the conception and writing of the work. The authors confirmed the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work.

Conflict of Interest

The authors declare that there was no conflict of interest in this study.



تحلیل تطبیقی ظرفیت‌های گردشگری محله‌محور در بافت تاریخی سنندج بر اساس اصول شهر ۱۵ دقیقه‌ای

گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه کردستان، سنندج، ایران.

کیومرث حبیبی ^{ID}

گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه کردستان، سنندج، ایران.

مهدی سعیدی ^{ID}*

گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه کردستان، سنندج، ایران.

شادیه سیاری ^{ID}

چکیده

شهر ۱۵ دقیقه‌ای با تأکید بر دسترسی پیاده و تنوع کارکردی، به چارچوبی مسلط در سیاست‌گذاری شهری بدل شده و بافت‌های تاریخی به دلیل الگوی کهن همجواری، ظرفیت ذاتی تحقق این مدل را دارند. بافت تاریخی شهر سنندج، بستری مناسب برای تلفیق سکونت و گردشگری فراهم می‌آورد. از میان محله‌های این بافت، قطارچیان و سرپوله بر اساس تفاوت در نسبت کاربری گردشگری به سکونی و فاصله از قطب‌های عملکردی اصلی، به عنوان نمونه‌های پژوهش انتخاب شده‌اند. هدف این پژوهش، ارائه‌ی تصویری مستند از تفاوت دو محله از نظر ظرفیت‌های گردشگری محله‌محور در چارچوب اصول شهر ۱۵ دقیقه‌ای و سطح‌بندی این ظرفیت‌ها است. پژوهش با رویکرد ترکیبی (کمی- کیفی) و با نمونه‌ای شامل ۶۵۰ ساکن و ۳۵۵ گردشگر (۱۰۰۵ پرسش‌نامه‌ی قابل تحلیل) طراحی شد و داده‌ها با آزمون من‌ویتنی تحلیل شدند؛ همچنین، مشاهده‌ی میدانی با چک‌لیست ساختاریافته برای سنجش شاخص‌های عینی کالبدی به کار گرفته شد. یافته‌ها نشان داد که قطارچیان در ابعاد کالبدی- میراثی، اقتصادی- عملکردی و تجربی- ادراکی برتری قاطع دارد، در حالی که سرپوله در مؤلفه‌های اجتماعی- فرهنگی و عدالت توزیع خدمات پایه عملکرد بهتری نشان داده است؛ باین حال، کیفیت نامطلوب پیاده‌روها و کمبود روشنایی، چالش‌های اصلی هر دو محله است. دو محله علی‌رغم قرارگیری در یک بافت تاریخی، الگویی دوگانه ارائه می‌دهند؛ قطارچیان به قطب جذب گردشگر با فشار بر ساکنان و سرپوله به محله مسکونی- خدماتی با عقب‌ماندگی در زیرساخت‌های گردشگری تبدیل شده است. بنابراین، بهبود شفافیت جداره‌ها در قطارچیان، رفع فضاهای بی‌دفاع در سرپوله و توزیع عادلانه خدمات، در جهت تحقق محله زیست‌بازدید ۱۵ دقیقه‌ای توصیه می‌شود.

کلیدواژه‌ها: شهر ۱۵ دقیقه‌ای، گردشگری محله‌محور، تلفیق سکونت و گردشگری، شهر سنندج، محله قطارچیان و سرپوله.

مقدمه

طی یک دهه اخیر، انگاره‌های مسلط بر حوزه طراحی شهری دستخوش تحولی بنیادین شده‌اند؛ به گونه‌ای که اولویت‌های حمل‌ونقلی خودرو پایه و کاربری‌های تک عملکردی، جای خود را به رهیافت‌های انسان‌محور و شبکه‌های دسترسی پیاده‌مدار داده‌اند (Allam et al., 2021; Moreno et al., 2022). این دگرگونی صرفاً یک بازآرایی ابزاری در لایه‌های کالبدی شهرها محسوب نمی‌شود، بلکه بازتعینی از نسبت میان ساکنان با قلمرو عمومی و مفهوم «زندگی روزمره» در بستر پساکرونا به شمار می‌رود (Moreno, 2024; Nikolaou et al., 2025). در میانه این جریان فکری، ایده «شهر ۱۵ دقیقه‌ای» که نخستین بار توسط کارلوس مورنو صورت‌بندی شد، فراتر از یک شعار ساده، به چارچوبی عملیاتی برای ارزیابی چگونگی توزیع عادلانه خدمات و فرصت‌ها در مقیاس همسایگی تبدیل شده است (Allam et al., 2022; Moreno, 2024). در چنین وضعیتی، دو اصل «دسترسی پیاده در بازه زمانی ۱۵ دقیقه» و «تنوع کارکردی در سطح محله» به عنوان مؤلفه‌های محوری ظهور می‌کنند که یک‌بار دیگر ظرفیت‌های نهفته در بافت‌های تاریخی و کهن شهرها - به عنوان پیش‌نمونه‌هایی از زیست‌مبئی بر مجاورت و ترکیب عملکردها - را در کانون توجه قرار داده‌اند (Mansourihanis et al., 2026; Yarahmadi et al., 2026). همین دو اصل، بافت‌های تاریخی را نه تنها به بستری مساعد برای زندگی روزمره، بلکه به مقصدی جذاب برای گردشگران تبدیل کرده است؛ چراکه گردشگران نیز به طور فزاینده‌ای به دنبال تجربه‌ی اصیل زندگی محلی و پیاده‌روی در بافت‌های کهن هستند (Lin et al., 2025; Richards, 2018). این الگو که با عنوان «گردشگری محله‌محور» شناخته می‌شود، برخلاف گردشگری انبوه، تجربه‌ی بازدید را در بستر زندگی روزمره‌ی ساکنان و در مقیاس محله شکل می‌دهد (Chaney & Séraphin, 2023). بااین‌همه، برخورد دو منطق متفاوت یعنی رویکرد حفاظتی - موزه‌ای حاکم بر بافت‌های تاریخی و رویکرد تجربه‌گرا و سیال گردشگری محله‌محور، می‌تواند به آسانی باعث تخریب تجربه سفر، کنار گذاشته شدن جامعه میزبان و در نهایت ناتوانی بافت‌های تاریخی در نقش‌آفرینی به عنوان «محله قابل پیاده‌روی ۱۵ دقیقه‌ای» گردد (Andereck et al., 2025; Chaney & Séraphin, 2023; Vongvisitsin et al., 2024).

پژوهش‌های تجربی و نظریه‌پردازی‌های نو در قلمرو برنامه‌ریزی کاربرمحور با افق دسترسی زمانی معین، به تدریج تصویری نسبتاً روشن از مؤلفه‌های کلیدی تأمین‌کننده زیست‌پذیری در مقیاس محله ترسیم کرده‌اند. در این تصویر، برآورده شدن نیازهای اساسی روزمره شامل خرید، درمان، آموزش و فراغت در فاصله زمانی کوتاه، همراه با اختلاط کارکردهای مسکونی، تجاری - تفریحی و خدماتی، به عنوان شروط لازم برای تحقق بسترهای «شهر ۱۵ دقیقه‌ای» شناخته می‌شوند (Lin et al., 2025; Sit et al., 2025). این شروط یعنی مجاورت، تراکم، تنوع کاربری و دسترسی پیاده در ادبیات گردشگری شهری نیز به عنوان پیش‌شرط‌های «گردشگری محله‌محور» معرفی شده‌اند؛ رویکردی که تجربه گردشگری را در بستر زندگی روزمره ساکنان و در مقیاس محله شکل می‌دهد و بر تعامل میزبان-مهمان، حفظ هویت بومی و توزیع عادلانه منافع استوار است (Chaney &

می‌توان مجموعه‌ای از شرایط کالبدی، عملکردی و اجتماعی دانست که یک محله را قادر می‌سازد تا ضمن حفظ کیفیت زندگی ساکنان، میزبان تجربه‌ای اصیل و پیاده‌مدار برای گردشگران باشد. از آنجا که اصول شهر ۱۵ دقیقه‌ای بستر عملیاتی‌سازی همان شرایط را فراهم می‌آورند، می‌توانند به‌عنوان چارچوبی برای ارزیابی این ظرفیت به کار روند. این چارچوب نظری در سطح اقدام، در قالب رویکردهایی چون «توسعه کاربری مختلط در بافت‌های تاریخی» تجلی یافته است؛ رویکردی که تلاش می‌کند از طریق مداخلات غیر تخریبی، مشارکت ساکنان محلی و تقویت هویت‌های بومی، امکان هم‌زیستی ساکنان و گردشگران را در یک محدوده واحد فراهم آورد (Wang & Wu, 2025; Liu & Wang, 2025). باین حال، آنچه در عمل مشهود است، فاصله معناداری میان این توصیه‌های نظری و سازوکارهای مرسوم مواجهه با بافت‌های تاریخی در شهرهای ایران و بسیاری از کشورهای مشابه است؛ به‌گونه‌ای که اغلب اقدامات یا کاملاً حفاظت محورند (با غلبه نگرش موزه‌ای و تحدید مداخلات) و یا صرفاً گردشگری - محورند (با اولویت‌دادن به جذب بازدیدکننده و نادیده گرفتن معیشت ساکنان) (Mansourihanis et al., 2026; Mozaffaree Pour & Moayedfar, 2026). ریشه این وضعیت را باید در توجه ناکافی به تبیین عینی و جغرافیا - بنیان «چگونگی تلفیق دو کارکرد سکونتی و گردشگری در یک قلمرو محله‌ای واحد» جستجو کرد؛ بنابراین، گام اول و اجتناب‌ناپذیر برای هرگونه سیاست‌گذاری مؤثر در این عرصه، گذر از سخنرانی‌های کلی و انتزاعی به‌سوی مطالعه‌ای عمیق، واقعیت - بنیان و مبتنی بر بسترهای خاص مکانی - اجتماعی است (Arshad et al., 2025; Nurse et al., 2025; Megahed & Elshater, 2025).

بافت تاریخی مرکز شهر سنج شامل شش محله قدیمی (سرتپوله، چهارباغ، میان‌قلعه، آغه‌زمان، قطارچیان و ژاندارمری) در پیرامون میدان انقلاب قرار دارد و پیوند مستقیمی با مهم‌ترین مراکز اداری، بازار تاریخی و پیاده‌راه فردوسی دارد (نصری و همکاران، ۱۳۹۹؛ مودت و لرزنگنه، ۱۳۹۹). این آرایش فضایی، همجواری پنج عملکرد اصلی زندگی، تجارت، فرهنگ و تفریح، کار و خدمات پایه را در محدوده‌ای پیاده‌مدار فراهم آورده و آن را به محدوده‌ای با تمرکز بالای عملکردهای متنوع و پیاده‌مدار تبدیل کرده است (اصلانی و همکاران، ۱۴۰۴؛ نسترن و همکاران، ۱۳۹۳). از میان این شش محله، دو محله قطارچیان و سرتپوله به‌عنوان نمونه‌های پژوهش انتخاب شدند. انتخاب این دو محله بر اساس سه معیار از پیش تعیین‌شده انجام شد: (۱) قرارگیری در بافت تاریخی واحد به‌عنوان بستر مشترک (عبودی و همکاران، ۱۴۰۳؛ اصلانی و همکاران، ۱۴۰۴)؛ (۲) تفاوت در نسبت کاربری گردشگری به سکونتی، به‌گونه‌ای که در قطارچیان کاربری مسکونی همچنان غالب است (حبیبی و کاکه‌جوب، ۱۳۹۴) و کاربری‌های تجاری در محوره‌های اصلی متمرکزند (مودت و لرزنگنه، ۱۳۹۹)، در حالی که در سرتپوله کاربری‌های تجاری/گردشگری بر بافت مسکونی چیره شده و سکونت در حال تضعیف است (نصری و همکاران، ۱۳۹۹؛ بهرامی و همکاران، ۱۳۹۷)؛ و (۳) فاصله متفاوت از قطب‌های عملکردی اصلی (میدان انقلاب و پیاده‌راه فردوسی)، به‌گونه‌ای که قطارچیان در نزدیک‌ترین فاصله و سرتپوله در دورترین فاصله نسبت به این قطب‌ها قرار دارد (بهرامی

و همکاران، ۱۳۹۷؛ قادرمزی و احمدی، ۱۳۹۷). این سه معیار، تمایز عملکردی دو محله را از حیث نسبت سکونت به گردشگری و برخورداری از خدمات روزانه تعریف می کنند و امکان مقایسه تطبیقی تأثیر نسبت کارکردی بر ظرفیت گردشگری محله محور را فراهم می آورند. از این رو، پرسش اصلی پژوهش آن است که تفاوت دو محله یادشده در بافت تاریخی سنندج، از حیث ظرفیت های گردشگری محله محور در تحقق اصول شهر ۱۵ دقیقه ای، چگونه قابل تبیین است و هر یک از این دو محله در چه جایگاهی از سطح بندی این ظرفیت ها قرار می گیرند؟

مرور ادبیات موضوع نشان می دهد که مطالعات مرتبط با شهر ۱۵ دقیقه ای، گردشگری محله محور و بافت های تاریخی، در دو جریان کلی قابل دسته بندی است که هر یک به نوبت افق های تازه ای گشوده اند. جریان نخست بر ساکنان و دسترسی آن ها به خدمات پایه متمرکز است. شیخی و باباخانی در مهرشهر کرج، عدم تنوع عملکردی و نبود پیوستگی مسیرهای پیاده را از موانع اصلی شناسایی کردند (شیخی و باباخانی، ۱۴۰۱). عابدینی و همکاران در بافت تاریخی ارومیه، ابعاد اقتصادی، اجتماعی و جاذبه های کالبدی را به عنوان مؤثرترین عوامل در ایجاد شهرهای ۱۵ دقیقه ای معرفی کردند (عابدینی و همکاران، ۱۴۰۱). شیخی و همکاران در قزوین نشان دادند که بافت جدید نسبت به بافت قدیم با اصول شهر ۱۵ دقیقه ای منطبق تر است (شیخی و همکاران، ۱۴۰۳). دهقان منشادی و صالحی در مطالعه مروری خود تأکید کردند که ایده اصلی این شهر، دسترسی ساکنان به امکانات و خدمات در فاصله ۱۵ دقیقه پیاده روی یا دوچرخه سواری است (دهقان منشادی و صالحی، ۱۴۰۴). احمدپور شمایی و همکاران در محله حمیدیان رشت نشان دادند که اساسی ترین نیاز برای حرکت به سمت شهر ۱۵ دقیقه ای، بهبود سیستم دسترسی و تحرک پذیری است (احمدپور شمایی و همکاران، ۱۴۰۴). مورنو و همکاران در سئول، نابرابری های فضایی در دسترسی به سایت های فرهنگی و میراثی را آشکار کردند (Moreno et al., 2025). کیو و همکاران در نانجینگ چین به این نتیجه رسیدند که بین دسترسی فضایی به خدمات روزمره و رفتار سفر ساکنان همبستگی معناداری وجود ندارد (Qi et al., 2026). جریان دوم بر گردشگری و پتانسیل های آن در بافت های تاریخی متمرکز است، بدون آنکه خود گردشگران را به عنوان جامعه آماری بررسی کند. عابدینی و همکاران در توان سنجی تبدیل محلات به محلات خلاق گردشگری نشان دادند که بافت تاریخی ارومیه هنوز آمادگی لازم برای ایجاد محلات خلاق گردشگری ۱۵ دقیقه ای را ندارد (عابدینی و همکاران، ۱۴۰۳). لیو و همکاران در ووهان چین، یک شاخص ترکیبی شهر ۱۵ دقیقه ای توسعه دادند و نشان دادند که صرف وجود تسهیلات در محدوده ۱۵ دقیقه کافی نیست و باید حجم بازدیدکنندگان واقعی را نیز در نظر گرفت (Liu et al., 2024). نیکولائو و همکاران در لیماسول قبرس، گردشگری را به عنوان یکی از هشت عملکرد اصلی محله ۱۵ دقیقه ای معرفی کردند، اما تمرکز اصلی آن ها بر پوشش مسکونی و دسترسی ساکنان بود (Nikolaou et al., 2025). اوسوریو-آرخونا و آلباران-پریانیز در سویل اسپانیا نشان دادند که فرآیندهای توریستی سازی و جنتریفیکیشن مرکز تاریخی، به عدم انطباق با مدل شهر ۱۵ دقیقه ای کمک می کند (Osorio-Arjona & Albarrán-Periáñez, 2026). بالین حال، مرور دقیق تر این دو جریان، سه کاستی اساسی را آشکار می سازد. نخست، مطالعات موجود یا صرفاً بر ساکنان متمرکز بوده اند و گردشگران را به عنوان جامعه

آماري مستقل بررسي نکرده‌اند، يا گردشگري را فقط به عنوان يک کارکرد (و نه يک گروه ذي نفع) در نظر گرفته‌اند. دوم، گردشگري در چارچوب شهر ۱۵ دقيقه‌اي، عمدتاً به عنوان يکي از عملکردهای شهري بررسي شده است، نه به عنوان يک پديده‌ي فضايي - اجتماعي که مي‌تواند بر زيست‌پذيري ساکنان تأثير بگذارد. سوم، فقدان يک چارچوب تحليلي جامع که بتواند همزمان ادراک ساکنان و گردشگران را در چارچوب اصول شهر ۱۵ دقيقه‌اي بسنجد و نسبت کارکردي سکونت و گردشگري را در يک بافت تاريخي واحد تبين کند، به عنوان خلأ اصلي اين حوزه شناسايي مي‌شود. جهت پر کردن اين خلأ، پژوهش حاضر با بهره‌گيري از رويکرد ترکيبي (کمي - کيفي) شامل پيمائش پرسش‌نامه‌اي ميان ساکنان و گردشگران براي سنجش ادراکات و مشاهده ميداني با چک‌ليست ساختاريافته براي ثبت شاخص‌هاي عيني کالبدي، به دنبال پاسخ به پرسش اصلي خود و ارائه تصويري مستند از تفاوت دو محله قطارچيان و سرتپوله از نظر ظرفيت‌هاي گردشگري محله‌محور در تحقق اصول شهر ۱۵ دقيقه‌اي و سطح‌بندی اين ظرفيت‌ها است.

مباني نظري

الف) شهر ۱۵ دقيقه‌اي

مفهوم «شهر ۱۵ دقيقه‌اي» که نخستين بار توسط کارلوس مورنو، برنامه‌ريز شهري فرانسوي، در سال ۲۰۱۶ صورت‌بندی نظري شد، پاسخي به بحران‌هاي برآمده از شهرسازي مدرن خودرو پايه و تک عملکردي است (Moreno et al., 2021; Allam et al., 2022). اين انگاره در ادبيات معاصر گاه با عناوين متفاوتي چون «کرونواوربانيسم»^۱ (با تأکيد بر تاب‌آوري پساکرونا) يا «محله ۲۰ دقيقه‌اي» (با مقياس دسترسي گسترده‌تر) از آن ياد مي‌شود، در واقع نظريه‌اي در باب سازمان‌دهي فضايي محله‌هاست که بر اساس آن، يک شهروند بايد بتواند همه‌ي نيازهاي اساسي روزمره خود را حداکثر در فاصله ۱۵ دقيقه پياده‌روي يا دوچرخه‌سواري تأمين کند (Arslan & Laporte, 2025; Nikolaou et al., 2025). از منظر نظري، اين مفهوم بر شش رکن اصلي استوار «زندگي» (مسکن مناسب و مقرون به صرفه)، «کار» (دسترسي به فرصت‌هاي شغلي در مقياس محله)، «تامين» (دسترسي به فروشگاه‌هاي مواد غذايي و کالاي روزانه)، «درمان» (خدمات بهداشتي و درماني پايه)، «آموزش» (مدارس، مهدکودک‌ها و مراکز يادگيري) و «فرهنگ و فراغت» (فضاهای عمومي، پارک‌ها، مراکز تفريحي و فرهنگي) است (Moreno et al., 2021; Moreno, 2024). آنچه اين نظريه را در سال‌هاي اخير به يک پارادايم مسلط در سياست‌گذاري شهري تبديل کرده است، دو عامل اصلي بوده است: نخست، بحران جهاني کرونا که نشان داد تمرکز بيش از حد خدمات در مراکز شهري، شهروندان را در قرنطینه‌ها با کمبود امکانات اوليه مواجه مي‌کند (Pinto & Akhavan, 2022; Nurse et al., 2025)، و دوم، بحران اقليمي و ضرورت کاهش ردپاي کربن ناشي از ترندهای غيرضروري با خودروهاي شخصي است (Allam et al., 2022; Pervaiz et al., 2025). در سطح نظري، شهر ۱۵ دقيقه‌اي، افزون بر شش رکن اصلي، بر پايه چهار اصل کليدي استوار است: نخست «نزدیکی» که شرط اوليه دسترسي است؛ دوم «تنوع» کاربري‌هاي زمين در مقياس محله؛ سوم «تراکم» به عنوان

پیش‌نیاز اقتصادی - اجتماعی تأمین خدمات؛ و چهارم «نظام‌مندی توزیع» که به معنای توزیع عادلانه امکانات در سطح شهر است (Allam et al., 2022; Moreno, 2024). با این حال، پژوهش‌های تجربی نشان داده‌اند که تحقق این اصول در عمل با چالش‌هایی نظیر مقاومت‌های نهادی، نابرابری‌های فضایی و غلبه فرهنگ خودمحوری مواجه است (Zhang et al., 2025; Nurse et al., 2025; Badakhshan et al., 2025).

ب) گردشگری محله - محور و پیوند با شهر ۱۵ دقیقه‌ای

گردشگری محله‌محور به عنوان شاخه‌ای نوظهور از گردشگری شهری، بر خلاف الگوهای سنتی که گردشگر را به «مقاصد فراشهری» هدایت می‌کردند، بر ظرفیت‌های نهفته در زیست‌بوم روزمره محله‌ها تأکید دارد (Lin et al., 2025; Richards, 2018). در این چارچوب، «ظرفیت گردشگری محله‌محور» به آستانه‌ای اطلاق می‌شود که یک محله مسکونی می‌تواند فعالیت گردشگری را تحمل کند، بدون آنکه انسجام اجتماعی، هویت فرهنگی یا کیفیت زندگی ساکنان آسیب ببیند و در عین حال تجربه‌ای معنادار برای گردشگران و منافع عادلانه برای جامعه محلی فراهم آورد (Chaney & Séraphin, 2023; Vongvisitsin et al., 2024). این مفهوم بر جامعه ساکن به عنوان میزبان تمرکز دارد و تابعی از ترتیبات حکمروایی، تحمل ساکنان و توزیع منافع و هزینه‌هاست (Vongvisitsin et al., 2024; Andereck et al., 2025). از آنجا که اصول شهر ۱۵ دقیقه‌ای بستر فضایی و زیرساختی لازم برای گردشگری محله‌محور را فراهم می‌آورند، این مفهوم پیوندی ذاتی با آن دارد (Moreno, 2024; Allam et al., 2022). این پیوند دوسویه است؛ از یک سو، شهر ۱۵ دقیقه‌ای با تأمین نزدیکی، تنوع کاربری و دسترسی پیاده، شرایط لازم برای گردشگری محله‌محور را مهیا می‌کند؛ و از سوی دیگر، گردشگری محله‌محور با حمایت از کسب‌وکارهای کوچک، تقویت دلبستگی مکانی و فعال‌سازی فضاهای عمومی، به پویایی شهر ۱۵ دقیقه‌ای کمک می‌کند (Lin et al., 2025; Andereck et al., 2025). با این حال، این پیوند نباید خودکار فرض شود؛ تجاری‌سازی گردشگری می‌تواند به جابه‌جایی ساکنان و فرسایش اصالت فرهنگی منجر شود (Chaney & Séraphin, 2023; Vongvisitsin et al., 2024). بنابراین، الگوی یکپارچه باید گردشگری محله‌محور را به عنوان کاربرد اجتماع‌محور برنامه‌ریزی مبتنی بر مجاورت در نظر بگیرد که با ساکنان هم‌آفرینی می‌شود (Mozaffaree Pour & Moayedfar, 2026; Nurse et al., 2025).

ج) بافت‌های تاریخی به مثابه کهن الگوهای شهر ۱۵ دقیقه‌ای

یکی از جذاب‌ترین نکاتی که در سال‌های اخیر در ادبیات شهر ۱۵ دقیقه‌ای ظهور یافته است، توجه به این واقعیت است که اصول این نظریه یعنی «نزدیکی»، «تنوع کارکردی» و «قابلیت پیاده‌مداری» در بافت‌های تاریخی بسیاری از شهرهای جهان، به‌ویژه در شرق، از پیش وجود داشته‌اند (Mozaffaree Pour & Moayedfar, 2026; Bobic & Akhavan, 2022). به بیان مورتون، آنچه امروز «شهر ۱۵ دقیقه‌ای» می‌نامیم، در واقع بازخوانی یک «میراث همجواری» است که در شهرهای پیشاصنعتی، جایی که مسجد، بازار، حمام عمومی و خانه‌های مسکونی در یک شبکه فشرده و پیاده‌مدار در کنار هم قرار داشتند، به‌نحوی طبیعی تحقق یافته بود (Moreno, 2024). این موضوع

در بافت‌های تاریخی شهرهای ایران نیز به خوبی قابل مشاهده است. مطالعات اخیر تأکید می‌کنند که بافت‌های تاریخی ایران، علی‌رغم نداشتن برنامه‌ریزی مدرن، به طور ذاتی واجد ویژگی‌های شهر ۱۵ دقیقه‌ای بوده‌اند (Mansourihanis et al., 2026; Mozaffaree Pour & Moayedfar, 2026). این ویژگی‌ها، همان اصول شهر ۱۵ دقیقه‌ای هستند که بستر گردشگری محله‌محور را فراهم می‌آورند؛ از یک سو، شهر ۱۵ دقیقه‌ای با تأمین نزدیکی، تنوع و پیاده‌مداری، شرایط لازم برای گردشگری محله‌محور را مهیا می‌کند؛ و از سوی دیگر، گردشگری محله‌محور با تقویت سرزندگی، دلبستگی مکانی و حمایت از کسب‌وکارهای کوچک، به پویایی شهر ۱۵ دقیقه‌ای در بافت تاریخی کمک می‌کند. با این حال، گردشگری محله‌محور در بافت‌های تاریخی با چالش‌های جدی نیز مواجه است. پژوهش‌های بین‌المللی نشان داده‌اند که فرآیندهای «گردشگری زدگی» و «ساکن‌زدایی اجباری» دو تهدید اصلی برای هم‌زیستی مسالمت‌آمیز ساکنان و گردشگران در بافت‌های تاریخی هستند (Osorio-Arjona & Albarrán-Periáñez, 2026; Chaney & Séraphin, 2023). به عبارت دیگر، زمانی یک محله تاریخی به طور فزاینده‌ای به مقصد گردشگران تبدیل می‌شود، اجاره‌بها افزایش می‌یابد، مغازه‌های سنتی جای خود را به سوغاتی‌فروشی‌ها و کافه‌های زنجیره‌ای می‌دهند، و ساکنان اصلی به ناچار به حومه‌های شهر مهاجرت می‌کنند (Lin et al., 2025). سه شاخص کلیدی سنجش این تعارض شامل «نسبت جمعیت ساکن به گردشگر روزانه»، «نرخ اعیان‌سازی» و «دسترسی ساکنان به خدمات در ایام شلوغی گردشگری» می‌شود (Osorio-Arjona & Albarrán-Periáñez, 2026). علاوه بر این، «نبود شفافیت در تقسیم منافع اقتصادی گردشگری»، «ضعف مشارکت ساکنان در تصمیم‌سازی‌های مرتبط با گردشگری» و «نبود چارچوب‌های قانونی مناسب برای حفاظت از حقوق ساکنان» از جمله چالش‌های مدیریتی - نهادی هستند که در بسیاری از بافت‌های تاریخی جهان مشاهده می‌شود (Andereck et al., 2025; Nurse et al., 2025). این چالش‌ها نشان می‌دهد که تبیین ظرفیت گردشگری محله‌محور در بافت‌های تاریخی، نیازمند نظریه‌هایی فراتر از چارچوب شهر ۱۵ دقیقه‌ای است. در چنین بستری، دو نظریه مکمل می‌توانند به تبیین عمیق‌تر ظرفیت گردشگری محله‌محور در بافت‌های تاریخی کمک کنند: نظریه «فضای قابل دفاع» (Newman, 1972) که بر نقش نظارت طبیعی و قلمروپایی در احساس امنیت ساکنان و گردشگران تأکید دارد، و نظریه «تصویر ذهنی شهر» (Lynch, 1960) که بر خوانایی، نشانه‌های شهری و کیفیت ادراکی محیط برای عابران پیاده متمرکز است.

از منظر نظری، ظرفیت‌های گردشگری محله‌محور در چارچوب شهر ۱۵ دقیقه‌ای بر پایه شش بعد اصلی قابل سنجش است که از واکاوی ادبیات نظری و پیشینه پژوهش استخراج شده‌اند (جدول ۱). انتخاب این شش بعد، بر اساس دو معیار انجام شد: نخست، پوشش کامل شش رکن شهر ۱۵ دقیقه‌ای (زندگی، کار، تأمین، درمان، آموزش، فرهنگ و فراغت) (Moreno, 2024)؛ و دوم، انطباق با چهار اصل این نظریه (نزدیکی، تنوع، تراکم و نظام‌مندی توزیع) (Allam et al., 2022). این ابعاد، از دو نظریه مکمل نیز بهره می‌گیرند؛ به گونه‌ای که نظریه «فضای قابل دفاع» (Newman, 1972) چارچوب تحلیل بعد امنیتی و نظریه «تصویر ذهنی شهر» (Lynch, 1960) مبنای تحلیل بعد تجربی -

ادراکی را شکل می‌دهد. بر این اساس، شش بعد اصلی پژوهش به شرح زیر قابل‌سنجش هستند: نخست، بعد کالبدی-فضایی که به کیفیت زیرساخت‌های پیاده‌روی و آسایش محیطی اشاره دارد و در آن، اصل «نزدیکی» شهر ۱۵ دقیقه‌ای بازتاب می‌یابد؛ دوم، بعد کالبدی-میراثی که بر جاذبه‌های تاریخی و نشانه‌های هویت‌بخش تأکید می‌کند و در آن، اصل «تراکم» بافت تاریخی بازتاب می‌یابد؛ سوم، بعد اجتماعی-فرهنگی که به دلبستگی مکانی، آگاهی تاریخی و تعاملات اجتماعی ساکنان با گردشگران مربوط می‌شود و در آن، اصل «نظام‌مندی توزیع» در سطح اجتماعی بازتاب می‌یابد؛ چهارم، بعد امنیتی که احساس امنیت و نظارت‌پذیری فضاهای عمومی را در بر می‌گیرد و در آن، اصل «نظام‌مندی توزیع» در سطح کالبدی-امنیتی، بر پایه نظارت طبیعی ساکنان بازتاب می‌یابد؛ پنجم، بعد اقتصادی-عملکردی که به زیرساخت‌های اقامتی، خدمات فراغتی و عدالت در توزیع خدمات می‌پردازد و در آن، اصل «تنوع» کاربری‌های زمین بازتاب می‌یابد؛ و ششم، بعد تجربی-ادراکی که بر جذابیت بصری، خوانایی فضا و تجربه‌ی حسی عابران پیاده متمرکز است و در آن، اصل «نظام‌مندی توزیع» در سطح ادراکی، بر پایه خوانایی و نشانه‌های شهری بازتاب می‌یابد.

جدول ۱. ابعاد مؤلفه‌های ظرفیت گردشگری محله‌محور در چارچوب شهر ۱۵ دقیقه‌ای

منبع	مؤلفه‌ها	بعد
Mansourihanis et al. (۱۴۰۱)؛ عابدینی و همکاران (۲۰۲۶)؛ al. شیخی و همکاران (۱۴۰۳)؛ Sit et al.؛ Allam et al. (2022)؛ Moreno (2024)؛ al. (2025)؛ Lin et al. (2025)؛ احمدپور شمایی و همکاران (۱۴۰۴)؛ Yarahmadi et al. (2026)؛ دهقان منشادی و صالحی (۱۴۰۴)؛ Newman (1972)	کیفیت پیاده‌روها (S1) یمنی عابران (S2) آسایش اقلیمی (S3) اختلاط کاربری‌ها (S4) تراکم فعالیت‌های تجاری (S5) ادراک از کیفیت دسترسی پیاده به فضای سبز (S6) ادراک از کیفیت دسترسی پیاده به فروشگاه حداکثر تا ۱۵ دقیقه (S7) ادراک از کیفیت دسترسی پیاده به درمانگاه حداکثر تا ۱۵ دقیقه (S8) ادراک از کیفیت دسترسی پیاده به مدرسه حداکثر تا ۱۵ دقیقه (S9)	کالبدی-فضایی
؛Mozaffaree Pour & Moayedfar (2026)؛ Mansourihanis et al. (2026)؛ نصری و همکاران (۱۳۹۹)؛ مودت و لرزننگه (۱۳۹۹)	شاخصیت خانه‌های تاریخی (H1) وضعیت مساجد کهن (H2) حفظ الگوی تاریخی بازارها (H3)	کالبدی-میراثی
Vongvisitsin et al.؛ Lin et al. (2025)؛ Osorio-Arjona & Albarrán- (2024)؛ Nikolaou et al. (2025)؛ Perriáñez (2026)؛ Chaney & Andereck et al. (2025)؛ Séraphin (2023)	دلبستگی ساکنان (SC1) آگاهی تاریخی (SC2) برگزاری رویدادهای فرهنگی و اجتماع‌پذیر برای گردشگران (SC3) فشار گردشگر بر زندگی محله (SC4) اختلال در خدمات روزمره ساکنان (SC5)	اجتماعی-فرهنگی
شیخی و همکاران (۱۴۰۳)؛ Newman (1972)	روشنایی معابر (SEC1) جداره‌های فعال (SEC2) احساس امنیت شبانه در کوچه‌ها (SEC3)	امنیتی
Lin et al. (2025)؛ احمدپور شمایی و همکاران (۱۴۰۴)؛ Andereck et al. (2025)؛ دهقان منشادی و صالحی (۱۴۰۴)؛ Osorio-Arjona & Albarrán-Perriáñez (2026)	کفایت اقامتگاه‌های گردشگری (E1) تناسب خدمات فراغتی (E2) ادراک از عدالت توزیع خدمات (E3)	اقتصادی-عملکردی

Zhang et al. (2024)؛ Lynch (1960) Mozaffaree Pour & Moayedfar al. (2025) (2026)	جذابیت بصری پیاده‌روها (EX1) امکانات استراحت در محله (EX2) خوانایی فضا (EX3) تناسب مقیاس انسانی کوچه‌ها (EX4) هماهنگی نماهای جدید با بافت تاریخی (EX5)	تجربی-ادراکی
--	---	---------------------

روش‌شناسی پژوهش

محدوده مورد مطالعه

بافت تاریخی مرکز شهر سنندج

شهر سنندج، مرکز استان کردستان، در منطقه کوهستانی زاگرس قرار گرفته است (قادرمزی و احمدی، ۱۳۹۷) و بافت تاریخی آن به‌عنوان هسته اولیه و هویت شهر شناخته می‌شود (عبودی و همکاران، ۱۴۰۳). این بافت به‌دلیل دارا بودن قدمت، میراث کالبدی و ارزش‌های فرهنگی، مهم‌ترین بستر کالبدی-فضایی شهر محسوب می‌شود (نصری و همکاران، ۱۳۹۹). بافت تاریخی مرکز سنندج متشکل از شش محله کهن (سرپوله، چهارباغ، میان‌قلعه، آغ‌زمان، قطارچیان و ژاندارم‌ری) است (عبودی و همکاران، ۱۴۰۳). از میان این شش محله، دو محله قطارچیان و سرپوله به‌عنوان محدوده مورد مطالعه و نمونه‌های پژوهش انتخاب شدند؛ همان‌گونه که در مقدمه اشاره شد، این دو محله بر اساس سه معیار (قرارگیری در بافت تاریخی واحد، تفاوت در نسبت کاربری گردشگری به سکونتی، و فاصله متفاوت از قطب‌های عملکردی اصلی) انتخاب شده‌اند.

محله قطارچیان

محله قطارچیان در مرکز شهر سنندج واقع شده و دارای کوی رزان در حاشیه است (شکل ۱، سمت راست). فاصله مرکز تا حاشیه بین ۱۹۵ تا ۳۷۴ متر متغیر بوده و به‌دلیل بافت ریزدانه، متراژ پایین پلاک‌ها و تراکم بالا، محله‌ای نسبتاً کوچک محسوب می‌شود (سعیدی و همکاران، ۱۴۰۳؛ حبیبی و کاکه‌جوب، ۱۳۹۴). استقرار بر دامنه تپه، بافتی پلکانی و کوچه‌های پریچ‌وخم پدید آورده که رفت‌وآمد خودروها را دشوار ساخته و بستری طبیعی برای ترویج پیاده‌مداری فراهم کرده است. قطارچیان از غنی‌ترین محله‌های سنندج است و عمارت‌های شاخصی همچون وکیل‌الملک، غیائی، گرمابه وکیل، گرمابه پاشا خان، مسجد قوله، مسجد طوبی خانم و منازل تاریخی متعدد را در خود جای داده است (مودت و لرزنگنه، ۱۳۹۹). سینما بهمن، کتابخانه عمومی و پارک سپیدار از مهم‌ترین فضاهای فرهنگی - تفریحی محله هستند (نسترن و همکاران، ۱۳۹۳). همچنین مجتمع تجاری آینه، هتل‌های آیدر، کاج و دیاکو، رستوران‌ها و کافه‌های متعدد و زورخانه پهلوان نادر، تنوع بالای کاربری‌های تجاری - خدماتی را بازتاب می‌دهد (مودت و لرزنگنه، ۱۳۹۹). کلینیک عمومی معراج نیز به‌عنوان مرکز درمانی در محله فعال است و دسترسی به مرکز شهر در این محله از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است (حبیبی و کاکه‌جوب، ۱۳۹۴).

محله سرپوله

محلۀ سرتپوله در مرکز بافت قدیم سنندج واقع شده و از شمال به جورآباد، از جنوب به خیابان امام خمینی، از شرق به طالقانی و چهارباغ و از غرب به قلعه چوارلان و مسجد جامع محدود می‌شود (شکل ۱، سمت چپ) (نصری و همکاران، ۱۳۹۹؛ بهرامی و همکاران، ۱۳۹۷). بافت آن عمدتاً مسکونی است (قادرمزی و احمدی، ۱۳۹۷) و آثار شاخصی از دوره صفویه تا معاصر دارد، از جمله عمارت آصف دیوان (موزه مردم‌شناسی)، عمارت مشیر دیوان، حمام شجاع لشگر، منزل و مسجد خورشید لقا خانم، عمارت ملک‌التجار، عمارت امجدالاشراف، امامزاده هاجر خاتون (قطب زیارتی محلۀ و بازارچه سرتپوله (یکی از شریان‌های اصلی اقتصادی و فرهنگی شهر) مساجد محلۀ شامل پری ناس خانم، ملاجلال و زینلی است و حسینه نیز از فضاهای مذهبی-اجتماعی محلۀ به شمار می‌رود (نصری و همکاران، ۱۳۹۹). چندین مدرسه، مرکز بهداشت سنندج و پارکینگ شهدا در محدوده فعال هستند (نصری و همکاران، ۱۳۹۹). علاوه بر بازارچه، در خیابان‌های امام خمینی، طالقانی و شهدا مغازه‌های تجاری متعددی دیده می‌شود. در زمینه خدمات گردشگری و پذیرایی، فقط یک اقامتگاه بوم‌گردی (زاگرس)، یک کافه (خانه قجری) و یک رستوران (ماد) در محدوده فعال است (نصری و همکاران، ۱۳۹۹؛ اصلانی و همکاران، ۱۴۰۴).



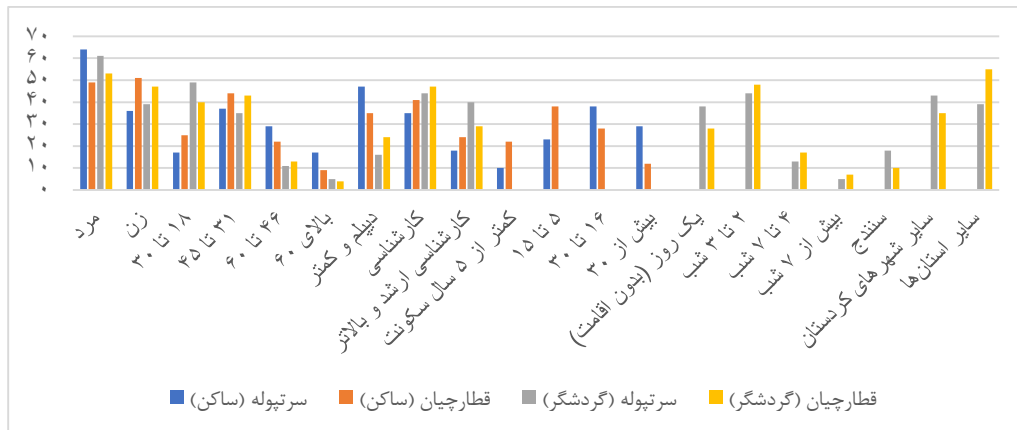
شکل ۱. محدوده مورد مطالعه، محلۀ قطارچیان (سمت راست) و سرتپوله (سمت چپ) شهر سنندج، منبع: نگارندگان

روش^۱

این پژوهش کاربردی با هدف تحلیل ظرفیت‌های گردشگری محلۀ محور در تحقق اصول شهر ۱۵ دقیقه‌ای، به مقایسه تطبیقی دو محلۀ قطارچیان و سرتپوله در بافت تاریخی مرکز سنندج پرداخته است. مطالعه با رویکرد ترکیبی (کمی - کیفی) و بر پایه تلفیق دو کارکرد «زیست‌پذیری برای ساکن» و «جاذبیت برای گردشگر» طراحی شد. جامعه آماری شامل ساکنان دو محلۀ و گردشگران بازدیدکننده از بافت تاریخی در دو بازه‌ی زمانی مهر تا آذر ۱۴۰۴ و اردیبهشت تا تیر ۱۴۰۵ است. بر اساس سرشماری ۱۳۹۵، جمعیت سرتپوله ۱۲۰۱ و قطارچیان ۲۷۹۶ نفر برآورد شد و با فرمول

کوکران برای جوامع محدود، حداقل حجم نمونه به ترتیب ۲۹۱ و ۳۳۸ نفر محاسبه گردید؛ به منظور افزایش دقت، ۳۱۴ و ۳۶۸ پرسش‌نامه توزیع و پس از پالایش، ۳۰۰ و ۳۵۰ پرسش‌نامه‌ی صحیح بازیابی شد. برای ساکنان از نمونه‌گیری تصادفی ساده با مراجعه درب منازل و برای گردشگران به دلیل سیال بودن جامعه، از نمونه‌گیری در دسترس با رعایت پراکندگی فضایی (نقاط، ساعات و روزهای متفاوت) استفاده شد (Zhao et al., 2026)؛ از ۴۰۰ پرسش‌نامه‌ی توزیع‌شده میان گردشگران، ۳۵۵ پرسش‌نامه‌ی صحیح (۲۲۰ از قطارچیان و ۱۳۵ از سرتپوله) بازگردانده شد. معیار انتساب گردشگران به هر محله، محله‌ای بود که گردشگر آن را به عنوان مقصد اصلی بازدید خود اعلام می‌کرد؛ این اطلاعات از طریق پرسش مستقیم از پاسخ‌دهنده در ابتدای پرسش‌نامه جمع‌آوری شد. در مجموع، ۱۰۸۴ پرسش‌نامه میان ساکنان و گردشگران توزیع و ۱۰۰۵ پرسش‌نامه‌ی قابل تحلیل گردآوری شد. ابزار گردآوری داده‌های کمی، پرسش‌نامه‌ی محقق ساخته با ۲۸ گویه در شش بعد اصلی (کالبدی - فضایی، کالبدی - میراثی، اجتماعی - فرهنگی، امنیتی، اقتصادی - عملکردی و تجربی - ادراکی) بود که بر اساس مبانی نظری و پیشینه استخراج و متناسب با بافت تاریخی سنندج بومی‌سازی شد. پرسش‌نامه‌ها به صورت حضوری درب منازل و نقاط پرتردد گردشگری (عمارت آصف، بازارچه سرتپوله، پیاده‌راه فردوسی، بازار تاریخی و میدان انقلاب) توزیع گردید. تحلیل داده‌های کمی با SPSS انجام شد و به دلیل عدم تأیید نرمال بودن توزیع داده‌ها (آزمون کولموگروف - اسمیرنوف)، از آزمون ناپارامتریک من‌وینس برای مقایسه دو گروه مستقل ساکنان و نیز دیدگاه گردشگران در دو محله استفاده گردید. روایی محتوایی با نظر ۱۰ متخصص و محاسبه CVI و CVR (میانگین به ترتیب ۰/۸۴ و ۰/۹۱) تأیید شد و ۲۸ گویه حفظ گردید. پایایی با آلفای کرونباخ برای کل پرسش‌نامه (۰/۸۱۳) و ابعاد (کالبدی - فضایی (۰/۷۹)، کالبدی - میراثی (۰/۸۲)، اجتماعی - فرهنگی (۰/۸۵)، امنیتی (۰/۷۶)، اقتصادی - عملکردی (۰/۸۱) و تجربی - ادراکی (۰/۸۴)) محاسبه شد که همگی بالاتر از ۰/۷ و مطلوب بودند. در کنار پیمایش پرسش‌نامه‌ای، برای سنجش شاخص‌های عینی کالبدی، از مشاهده میدانی با چک‌لیست ساختار یافته استفاده شد؛ این بخش کیفی پژوهش به دلیل ماهیت ادراکی پرسش‌نامه و ضرورت سنجش مستقیم شرایط محیطی انتخاب گردید. چک‌لیست مذکور صرفاً برای سنجش مؤلفه‌های کیفیت پیاده‌روها، ایمنی عابران، آسایش محیطی و کیفیت بصری، بر اساس اصول چهارگانه شهر ۱۵ دقیقه‌ای (نزدیکی، تنوع، تراکم و نظام‌مندی توزیع) (Moreno, 2024; Allam et al., 2022) طراحی شده است؛ از این رو، ابعاد اجتماعی - فرهنگی، اقتصادی - عملکردی و کالبدی - میراثی که مبتنی بر ادراکات ذهنی هستند، صرفاً از طریق پرسش‌نامه بررسی شدند. مشاهده میدانی توسط ۲ مشاهده‌گر آموزش‌دیده در سه بازه زمانی (صبح، بعدازظهر، شب) و در روزهای کاری و تعطیلات به مدت ۳ هفته (هر بازدید ۳-۴ ساعت) انجام شد. پایایی چک‌لیست با روش توافق بین دو مشاهده‌گر (ضریب ۰/۸۷) تأیید گردید. چک‌لیست بر اساس پروتکل استاندارد ارزیابی کیفیت محیط شهری و با طیف چهاردرجه‌ای لیکرت (۴: کاملاً مطلوب، ۳: نسبتاً مطلوب، ۲: نامطلوب، ۱: بسیار نامطلوب تدوین شد. لازم به ذکر است که داده‌های حاصل از مشاهده میدانی ماهیتاً مبتنی بر قضاوت مشاهده‌گر هستند. در نهایت، یافته‌های پرسش‌نامه و مشاهده

میدانی تلفیق و نتایج آزمون من ویتنی همراه با شواهد کیفی مشاهدات، مورد تحلیل قرار گرفت و دو محله از نظر «ظرفیت گردشگری محله محور» و «میزان تحقق اصول شهر ۱۵ دقیقه‌ای» مقایسه و رتبه‌بندی شدند.



نمودار ۱. توزیع درصد فراوانی پاسخ‌دهندگان بر اساس گروه، محله و ویژگی‌های جمعیت‌شناختی

یافته‌ها

به منظور شناسایی تفاوت‌های معنادار میان دو محله قطارچیان و سرتپوله از دیدگاه ساکنان، از آزمون ناپارامتریک من ویتنی (Mann-Whitney U) استفاده شد. انتخاب این آزمون به دلیل عدم احراز پیش فرض نرمال بودن توزیع داده‌ها (بر اساس آزمون کولموگرووف-اسمیرنوف) صورت گرفت. برای سنجش اهمیت عملی تفاوت‌ها فراتر از سطح معناداری، اندازه اثر (r) بر اساس فرمول ۱ محاسبه شد:

$$r = \frac{|Z|}{N}$$

فرمول ۱. محاسبه اندازه اثر (r) برای آزمون من ویتنی، r اندازه اثر، |Z| قدر مطلق آماره Z، N تعداد کل نمونه.

شایان ذکر است که در سه بعد کالبدی - فضایی، امنیتی و تجربی - ادراکی، داده‌های حاصل از مشاهده میدانی به عنوان روش مکمل، یافته‌های آزمون من ویتنی را پشتیبانی کرده‌اند. نتایج این تحلیل در قالب ابعاد شش گانه پژوهش به شرح زیر ارائه می‌گردد.

بعد کالبدی - فضایی

در این بعد، شاخص‌های مرتبط با کیفیت زیرساخت‌های پیاده‌روی و آسایش محیطی که برای هر دو گروه ساکنان و گردشگران حائز اهمیت است، به صورت مشترک سنجیده شده‌اند. در مقابل، شاخص‌های ادراک از کیفیت دسترسی پیاده به خدمات پایه درون محله‌ای (درمانگاه، کلینیک، خانه بهداشت، مدرسه و فروشگاه) صرفاً از ساکنان پرسیده شده‌اند. یافته‌های حاصل از آزمون من‌ویتنی (جدول ۲) نشان داد که در تمامی شاخص‌های مشترک این بعد شامل کیفیت پیاده‌روها (S1)، ایمنی عابران (S2)، آسایش اقلیمی (S3) و دسترسی پیاده به فضای سبز (S6)، تفاوت معناداری میان دو محله قطارچیان و سرتپوله وجود دارد ($p < 0.05$). برای قضاوت درباره اهمیت عملی این تفاوت‌ها، اندازه اثر (r) نیز محاسبه و گزارش شد. بر این اساس، بزرگ‌ترین اندازه اثر در این بعد به شاخص آسایش اقلیمی (S3) با $r = 0.427$ تعلق دارد که نشان‌دهنده تفاوتی متوسط است. پس از آن، شاخص‌های دسترسی پیاده به فضای سبز (S6) با $r = 0.418$ ، دسترسی پیاده به مدرسه (S9) با $r = 0.417$ ، ایمنی عابران (S2) با $r = 0.380$ و کیفیت پیاده‌روها (S1) با $r = 0.321$ قرار دارند. بررسی میدانی با چک‌لیست مشاهده (جدول‌های ۳ و ۴) با یافته‌های پیمایش همسو است و زمینه‌های عینی این تفاوت‌ها را آشکار می‌سازد. بر اساس نتایج جدول ۲، محله قطارچیان در شاخص کیفیت پیاده‌روها (S1) از دید ساکنان (میانگین رتبه ۳۷۷/۹۷ در برابر ۲۶۴/۲۹) و از دید گردشگران (میانگین رتبه ۲۱۰/۷۸ در برابر ۱۲۴/۵۸) برتری دارد ($r = 0.321$ برای ساکنان و $r = 0.430$ برای گردشگران). با این حال، مشاهدات میدانی (جدول‌های ۳ و ۴) نشان می‌دهد که در هر دو محله، کف‌سازی اکثر معابر نامناسب، عرض گذرها کم و پیاده‌روهای استاندارد وجود ندارد. نکته قابل تأمل آنکه در محله سرتپوله (جدول ۴) علاوه بر مشکلات یادشده، نفوذپذیری بافت کمتر از ۳۰ درصد برآورد شده که دسترسی و تردد را با دشواری مضاعفی مواجه می‌سازد. در شاخص ایمنی عابران (S2)، قطارچیان با میانگین رتبه ۳۸۶/۹۷ (ساکنان) و ۲۲۱/۹۵ (گردشگران) در مقابل ۲۵۳/۷۸ و ۱۰۹/۳۷ سرتپوله، برتری دارد ($r = 0.380$ برای ساکنان و $r = 0.578$ برای گردشگران). مشاهدات میدانی با این برتری همسو است: در قطارچیان، تداخل مسیر سواره و پیاده در برخی معابر به دلیل عرض کم مشاهده می‌شود، اما در سرتپوله وضعیت بحرانی‌تر است. عرض کم معابر در بخش مرکزی، نفوذپذیری پایین، وجود معابر بن‌بست متعدد و شیب نامناسب برخی گذرها، تردد ایمن عابران را با اختلال جدی مواجه ساخته و امکان دسترسی وسایل نقلیه امدادی را در مواقع بحران محدود کرده است. هرچند در حاشیه محله سرتپوله (خیابان‌های طالقانی و امام خمینی) به دلیل عرض مناسب‌تر، ایمنی عابران نسبی ارزیابی می‌شود. بارزترین تفاوت میان دو محله در شاخص آسایش اقلیمی (S3) ثبت شده است. آزمون من‌ویتنی (جدول ۲) نشان می‌دهد که قطارچیان با میانگین رتبه ۳۹۵/۳۶ (ساکنان) و ۲۲۰/۷۳ (گردشگران) در برابر ۲۴۴/۰۰ و ۱۰۸/۳۷ سرتپوله، تفاوتی با اندازه اثر متوسط ($r = 0.427$) برای ساکنان و $r = 0.560$ برای گردشگران) را رقم زده است. مشاهدات میدانی این شکاف را تبیین می‌کند: در محله قطارچیان (جدول ۳)، سایه‌اندازی درختان در پارک سپیدار و بلوار کردستان، آسایش اقلیمی مطلوبی را برای عابران فراهم آورده است. در مقابل، در محله سرتپوله، درختان محدود تنها در حاشیه شرقی و جنوبی و نیز به صورت پراکنده در معدودی از منازل تاریخی و دو عمارت آصف و مشیردیوان مشاهده می‌شود و اکثر معابر داخلی محله فاقد هرگونه فضای سبز و

سایه‌اندازی منظم هستند. در شاخص دسترسی پیاده به فضای سبز (S6) نیز قطارچیان برتری دارد. قطارچیان با میانگین رتبه ۳۹۳/۵۸ (ساکنان) و ۲۲۳/۱۹ (گردشگران) در برابر ۲۴۶/۰۷ و ۱۰۴/۳۵ سرتپوله، اندازه اثر متوسطی را در میان ساکنان ($r = 0.418$) و گردشگران ($r = 0.597$) ثبت کرده است. این تفاوت در مشاهده میدانی نیز همسو است: پارک سپیدار و بلوار کردستان در قطارچیان، فضاهای سبز عمومی قابل دسترسی برای ساکنان و گردشگران را فراهم کرده‌اند، در حالی که سرتپوله فاقد فضای سبز عمومی در محدوده داخلی است. در میان شاخص‌های مختص ساکنان، تفاوت معناداری در اختلاط کاربری‌ها ($p = 0.819$) (S4) مشاهده نشد. اما در شاخص تراکم فعالیت‌های تجاری (S5)، تفاوت میان دو محله معنادار شد ($p = 0.019$, $r = 0.092$)؛ با این حال، اندازه اثر کوچک آن نشان می‌دهد که این تفاوت از نظر عملی چندان قابل توجه نیست. به عبارت دیگر، دو محله از نظر اختلاط کاربری‌ها دارای شباهت هستند، اما در تراکم فعالیت‌های تجاری تفاوت جزئی دارند. مشاهدات میدانی این یافته را تأیید می‌کند: هر دو محله بیشترین مساحت خود را به کاربری مسکونی اختصاص داده‌اند و تنوع کاربری‌ها عمدتاً در حاشیه محله‌ها متمرکز است. با این حال، در سرتپوله (جدول ۴)، پراکندگی کاربری تجاری شامل بازارچه سرتپوله در قلب محله است و کاربری تجاری ۷/۲۴ درصد از مساحت محله را به خود اختصاص داده است. همچنین در شاخص‌های دسترسی پیاده به فروشگاه (S7) ($p = 0.148$) تفاوت معناداری مشاهده نشد. در مقابل، در شاخص‌های دسترسی پیاده به درمانگاه (S8) و دسترسی پیاده به مدرسه (S9)، الگو به نفع محله سرتپوله تغییر می‌کند. سرتپوله در دسترسی به درمانگاه (S8) با میانگین رتبه ۳۷۳/۵۴ در برابر ۲۸۴/۳۲ و در دسترسی به مدرسه (S9) با میانگین رتبه ۴۰۳/۲۹ در برابر ۲۵۸/۸۳ برتری دارد ($r < 0.05$; $p = 0.258$ برای S8 و $r = 0.417$ برای S9). این یافته بیانگر آن است که ادراک ساکنان سرتپوله از دسترسی به خدمات درمانی و آموزشی، مطلوب‌تر از ساکنان قطارچیان است.

جدول ۲. نتایج آزمون من‌ویتنی بعد کالبدی - فضایی، (قطارچیان (۱)، سرتپوله (۲))

شاخص	گروه	ساکنان						گردشگران	
		میانگین رتبه	آزمون یو من‌ویتنی	Z	اندازه اثر (r)	معنی‌داری	میانگین رتبه	آزمون یو من‌ویتنی	معنی‌داری
S1	۱	۳۷۷/۹۷	۳۴۱۳۶/۰۰۰	-۸/۱۸۴	۰/۳۲۱	۰/۰۰۰	۲۱۰/۷۸	۷۶۳۸/۰۰۰	۰/۴۳۰
	۲	۲۶۴/۲۹					۱۳۴/۵۸		
S2	۱	۳۸۶/۹۷	۳۰۹۸۴/۰۰۰	-۹/۶۸۳	۰/۳۸۰	۰/۰۰۰	۲۲۱/۹۵	۵۱۸۰/۵۰۰	۰/۵۷۸
	۲	۲۵۳/۷۸					۱۰۶/۳۷		
S3	۱	۳۹۵/۳۶	۲۸۰۵۰/۵۰۰	-۱۰/۸۹۱	۰/۴۲۷	۰/۰۰۰	۲۲۰/۷۳	۵۴۵۰/۰۰۰	۰/۵۶۰
	۲	۲۴۴/۰۰					۱۰۸/۳۷		
S4	۱	۳۲۶/۸۸	۵۲۰۱۷/۰۰۰	-۰/۲۲۹	۰/۰۰۹	—	—	—	—
	۲	۳۲۳/۸۹					—		
S5	۱	۳۱۱/۰۲	۴۷۴۳۲/۰۰۰	-۲/۳۳۶	۰/۰۹۲	۰/۰۱۹	—	—	—
	۲	۳۴۲/۳۹					—		
S6	۱	۳۹۳/۵۸	۲۸۶۷۲/۰۰۰	-۱۰/۶۵۸	۰/۴۱۸	۰/۰۰۰	۲۲۳/۱۹	۴۹۰۷/۵۰۰	۰/۵۹۷
	۲	۲۴۶/۰۷					۱۰۴/۳۵		

—	—	—	—	—	۰/۱۴۸	۰/۰۵۷	-۱/۴۴۷	۴۹۳۷۲/۵۰۰	۳۱۶/۵۶	۱	S7
				—					۳۳۵/۹۳	۲	
—	—	—	—	—	۰/۰۰۰	۰/۲۵۸	-۶/۵۸۵	۳۸۰۸۸/۰۰۰	۲۸۴/۳۲	۱	S8
				—					۳۷۳/۵۴	۲	
—	—	—	—	—	۰/۰۰۰	۰/۴۱۷	-۱۰/۶۲۵	۲۹۱۶۴/۰۰۰	۲۵۸/۸۳	۱	S9
				—					۴۰۳/۲۹	۲	

جدول ۳. چک‌لیست مشاهده میدانی، تحلیل بعد کالبدی - فضایی محله قطارچیان

مؤلفه	شاخص قابل مشاهده	امتیاز	تشریح مشاهدات
قابلیت پیاده‌مداری	کیفیت پیاده‌روها	۲	کف‌سازی اکثر معابر نامناسب، عرض کم گذرها و فقدان پیاده‌روهای استاندارد.
	ایمنی عابران	۳	تداخل مسیر سواره و پیاده در برخی معابر به دلیل عرض کم
	آسایش اقلیمی	۴	سایه‌اندازی درختان در پارک سپیدار و بلوار کردستان
تنوع کاربری زمین	اختلاط کاربری‌ها	۴	بیشترین مساحت محله متعلق به کاربری مسکونی، تنوع کاربری‌ها متمرکز در حاشیه محله
	تراکم فعالیت‌های تجاری	۴	پراکندگی کاربری تجاری در سطح محله

جدول ۴. چک‌لیست مشاهده میدانی، تحلیل بعد کالبدی - فضایی محله سرتپوله

مؤلفه	شاخص قابل مشاهده	امتیاز	تشریح مشاهدات
قابلیت پیاده‌مداری	کیفیت پیاده‌روها	۲	کف‌سازی نامناسب اکثر معابر، عرض کم گذرها، فقدان پیاده‌روهای استاندارد
	ایمنی عابران	۳	عرض کم معابر و نفوذپذیری پایین در بخش مرکزی، معابر بن‌بست و شیب نامناسب، تردد ایمن عابران با اختلال، محدودیت دسترسی وسایل امدادی در بحران، ایمنی نسبی در حاشیه
	آسایش اقلیمی	۲	درختان محدود در حاشیه شرقی (طالقانی) و جنوبی (امام خمینی)، درختان پراکنده در معدودی از منازل تاریخی و دو عمارت آصف و مشیردیوان، اکثر معابر داخلی فاقد فضای سبز و سایه‌اندازی
تنوع کاربری زمین	اختلاط کاربری‌ها	۴	بیشترین مساحت متعلق به کاربری مسکونی، تنوع کاربری‌ها شامل تجاری، فرهنگی، مذهبی، درمانی، اداری و بایر، کاربری‌های شاخص در حاشیه و بافت مرکزی
	تراکم فعالیت‌های تجاری	۴	پراکندگی کاربری تجاری شامل بازارچه سرتپوله در قلب محله و کاربری‌های تجاری حاشیه‌ای، سهم ۷,۲۴ درصدی کاربری تجاری از مساحت محله

بعد کالبدی - میراثی

با توجه به ماهیت دو گانه بناهای تاریخی که هم به عنوان جاذبه ای برای گردشگران و هم به عنوان عنصر هویت بخش برای ساکنان عمل می کنند، هر سه شاخص این بعد از دیدگاه هر دو گروه مورد سنجش قرار گرفته اند. نتایج آزمون من ویتنی حاکی از آن است که در هر سه شاخص این بعد ($H1$ ، $H2$ ، $H3$) و در هر دو گروه مورد بررسی (ساکنان و گردشگران)، تفاوت هایی معنادار ($p < 0.05$) میان دو محله قطارچیان و سرپوله به مشاهده شد (جدول ۵). جهت بررسی اهمیت عملی این تفاوت ها، اندازه اثر (r) نیز محاسبه و گزارش شد. بر این اساس، بزرگ ترین اندازه اثر در این بعد به شاخص شاخصیت خانه های تاریخی ($H1$) با $r = 0.854$ تعلق دارد که نشان دهنده تفاوتی بزرگ است. پس از آن، شاخص های حفظ الگوی تاریخی بازارها ($H3$) با $r = 0.824$ و وضعیت مساجد کهن ($H2$) با $r = 0.817$ قرار دارند. بر اساس دیدگاه ساکنان، در مؤلفه شاخصیت خانه های تاریخی ($H1$)، میانگین رتبه کسب شده توسط قطارچیان ($468/57$) در مقایسه با سرپوله ($158/59$) اختلافی آشکار را نشان می دهد. این برتری برای وضعیت مساجد کهن ($H2$) نیز صادق است، جایی که قطارچیان با میانگین رتبه $462/58$ ، سرپوله ($165/58$) را پشت سر گذاشته است ($r = 0.817$). در شاخص حفظ الگوی تاریخی بازارها ($H3$) نیز قطارچیان ($463/34$) عملکردی به مراتب بهتر از سرپوله ($164/69$) داشته است. در گروه گردشگران نیز همین الگو مشاهده می شود، اما اندازه اثر تفاوت ها بزرگ تر است. در شاخص $H1$ ، میانگین رتبه قطارچیان ($239/80$) در برابر سرپوله ($77/30$) قرار دارد ($r = 0.813$). این وضعیت در $H2$ (قطارچیان $239/48$ در مقایسه با $77/80$) و سرپوله ($r = 0.803$) و $H3$ ($238/28$ در برابر $79/77$ ؛ $r = 0.801$) نیز با شدتی مشابه تکرار شده است.

جدول ۵. نتایج آزمون من ویتنی بعد کالبدی - میراثی، (قطارچیان (۱)، سرپوله (۲))

شاخص	گروه	ساکنان					گردشگران				
		میانگین رتبه	آزمون من ویتنی	Z آماره	اندازه اثر (r)	معنی داری	میانگین رتبه	آزمون من ویتنی	Z آماره	اندازه اثر (r)	معنی داری
H1	۱	۴۶۸/۵۷	۲۴۲۵/۵۰۰	-۲۱/۷۸۱	۰/۸۵۴	۰/۰۰۰	۲۳۹/۸۰	۱۲۵۵/۰۰۰	-۱۵/۳۱۰	۰/۸۱۳	۰/۰۰۰
	۲	۱۵۸/۵۹					۷۷/۳۰				
H2	۱	۴۶۲/۵۸	۴۵۲۲/۵۰۰	-۲۰/۸۳۹	۰/۸۱۷	۰/۰۰۰	۲۳۹/۴۸	۱۳۲۳/۵۰۰	-۱۵/۱۳۶	۰/۸۰۳	۰/۰۰۰
	۲	۱۶۵/۵۸					۷۷/۸۰				
H3	۱	۴۶۳/۳۴	۴۲۵۷/۵۰۰	-۲۱/۰۰۴	۰/۸۲۴	۰/۰۰۰	۲۳۸/۲۸	۱۵۸۹/۰۰۰	-۱۵/۰۹۷	۰/۸۰۱	۰/۰۰۰
	۲	۱۶۴/۶۹					۷۹/۷۷				

بعد اجتماعی - فرهنگی

شاخص های اجتماعی - فرهنگی، ریشه در تجربه زیسته و تعلق مکانی ساکنان داشته و صرفاً از این گروه قابل دریافت هستند؛ از این رو تمامی شاخص های این بعد تنها در میان ساکنان مورد سنجش قرار گرفته اند. بر اساس خروجی آزمون من ویتنی (جدول ۶)، تمامی شاخص های پنج گانه این بعد ($SC1$ تا $SC5$) حاکی از وجود تفاوت معنادار ($p < 0.05$) میان دو محله قطارچیان و سرپوله هستند.

برای درک عمق تفاوت‌های مشاهده‌شده، اندازه اثر (r) به‌عنوان مکمل آزمون معناداری محاسبه و ارائه شد. بر این اساس، بزرگ‌ترین اندازه اثر در این بعد به شاخص فشار گردشگر بر زندگی محله (SC4) با $r = 0.719$ تعلق دارد که نشان‌دهنده تفاوتی بزرگ است. پس از آن، شاخص اختلال در خدمات روزمره (SC5) با $r = 0.708$ قرار دارد. در مقابل، شاخص‌های دلبستگی ساکنان (SC1) با $r = 0.285$ ، آگاهی تاریخی (SC2) با $r = 0.258$ و برگزاری رویدادهای فرهنگی (SC3) با $r = 0.166$ اندازه اثر کوچکی دارند. در مولفه هویتی و تعلق مکانی، سرتپوله عملکردی برتر از قطارچیان از خود نشان داده است. برای نمونه، در سنجش دلبستگی ساکنان (SC1)، میانگین رتبه این محله (۳۷۸/۸۱) فراتر از قطارچیان (۲۷۹/۸۱) قرار گرفته است. همچنین در آگاهی تاریخی (SC2)، سرتپوله با ثبت میانگین رتبه ۳۷۴/۶۸، از قطارچیان (۲۸۳/۳۵) پیشی گرفته است. بررسی میزان برگزاری رویدادهای فرهنگی و اجتماع‌پذیر برای گردشگران (SC3) نیز گویای همین برتری است؛ به‌گونه‌ای که سرتپوله (۳۵۶/۹۶) نسبت به قطارچیان (۲۹۸/۵۳) امتیاز بالاتری کسب کرده است ($p = 0.008$; $r = 0.166$). از سوی دیگر، در شاخص‌های مرتبط با پیامدهای منفی حضور گردشگر، الگو کاملاً معکوس می‌شود و قطارچیان وضعیت بحرانی‌تری را تجربه می‌کند. در شاخص فشار گردشگر بر زندگی محله (SC4)، میانگین رتبه قطارچیان (۲۰۵/۳۶) در مقایسه با سرتپوله (۴۶۵/۶۷) پایین‌تر است که نشان‌دهنده اختلال بیشتر در این محله می‌باشد ($r = 0.719$). این وضعیت برای اختلال در خدمات روزمره ساکنان (SC5) نیز صادق است؛ به‌گونه‌ای که قطارچیان (۲۰۶/۹۷) در برابر سرتپوله (۴۶۳/۷۸) امتیاز ضعیف‌تری کسب کرده است ($r = 0.708$). لازم به ذکر است که اندازه اثر بزرگ در شاخص‌های SC4 و SC5 نشان می‌دهد که تفاوت دو محله در تجربه پیامدهای منفی گردشگری، از نظر عملی قابل توجه است.

جدول ۶. نتایج آزمون من‌ویتنی بعد اجتماعی - فرهنگی: (قطارچیان (۱)، سرتپوله (۲))

شاخص	گروه	ساکنان					گردشگران				
		میانگین رتبه	آزمون یو من‌ویتنی	آماره Z	اندازه اثر (r)	معنی‌داری	میانگین رتبه	آزمون یو من‌ویتنی	آماره Z	اندازه اثر (r)	معنی‌داری
SC1	۱	۲۷۹/۸۱	۳۶۵۰۸/۰۰۰	-۷/۲۵۸	۰/۲۸۵	۰/۰۰۰	—	—	—	—	—
	۲	۳۷۸/۸۱	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SC2	۱	۲۸۳/۳۵	۳۷۷۴۶/۰۰۰	-۶/۵۷۷	۰/۲۵۸	۰/۰۰۰	—	—	—	—	—
	۲	۳۷۴/۶۸	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SC3	۱	۲۹۸/۵۳	۴۳۰۶۲/۰۰۰	-۴/۲۲۳	۰/۱۶۶	۰/۰۰۰	—	—	—	—	—
	۲	۳۵۶/۹۶	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SC4	۱	۲۰۵/۳۶	۱۰۴۵۰/۰۰۰	-۱۸/۳۴۱	۰/۷۱۹	۰/۰۰۰	—	—	—	—	—
	۲	۴۶۵/۶۷	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SC5	۱	۲۰۶/۹۷	۱۱۰۱۶/۰۰۰	-۱۸/۰۴۱	۰/۷۰۸	۰/۰۰۰	—	—	—	—	—
	۲	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

بعد امنیتی

احساس امنیت در فضاهای شهری، نیازی همگانی است که هم ساکنان برای تردد شبانه و هم گردشگران برای کشف محیطی ناآشنا به آن نیاز دارند؛ از این رو شاخص‌های این بعد برای هر دو

گروه مورد سنجش قرار گرفته‌اند. نتایج آزمون من‌ویتنی (جدول ۷) حاکی از آن است که هر سه شاخص امنیت (روشنایی معابر SEC1، جداره‌های فعال SEC2 و احساس امنیت شبانه در کوچه‌ها SEC3) در هر دو گروه ساکنان و گردشگران، اختلافی معنادار میان دو محله قطارچیان و سرتپوله نشان می‌دهند ($p < 0.05$). جهت ارزیابی اهمیت عملی تفاوت‌ها، اندازه اثر (r) در کنار سطح معناداری گزارش گردید. بر این اساس، بزرگ‌ترین اندازه اثر در این بعد به شاخص جداره‌های فعال (SEC2) با $r = 0.577$ تعلق دارد که نشان‌دهنده تفاوتی متوسط است. پس از آن، شاخص‌های روشنایی معابر (SEC1) با $r = 0.424$ و احساس امنیت شبانه (SEC3) با $r = 0.382$ قرار دارند. یافته‌های حاصل از مشاهده میدانی (جدول‌های ۸ و ۹) نیز با این تفاوت‌ها همسو است و زمینه‌های عینی بروز آن‌ها را آشکار می‌سازد. در حوزه روشنایی معابر (SEC1)، قطارچیان وضعیت به مراتب بهتری دارد. ساکنان این محله میانگین رتبه ۳۹۵/۱۱ را ثبت کرده‌اند، در حالی که این مقدار برای سرتپوله ۲۴۴/۲۹ است. گردشگران نیز همین ارزیابی را نشان می‌دهند (قطارچیان ۲۱۰/۷۸ در برابر ۱۲۴/۵۸ سرتپوله؛ $r = 0.430$). بر اساس یافته‌های مشاهده میدانی، هر دو محله از کمبود روشنایی در معابر داخلی رنج می‌برند، اما آنچه وضعیت سرتپوله را بحرانی‌تر می‌سازد، تجمع فضاهای بی‌دفاع و مخروبه در بافت آن است که در برداشت میدانی به ثبت رسیده است. جداره‌های فعال (SEC2) بیشترین اندازه اثر را میان دو محله رقم زده‌اند. ساکنان قطارچیان با میانگین رتبه ۴۱۹/۹۶ در برابر ۲۱۵/۲۹ سرتپوله و گردشگران با میانگین رتبه ۲۲۸/۰۸ در مقابل ۹۶/۳۹ سرتپوله، برتری آشکاری را نشان می‌دهند ($r = 0.577$ برای ساکنان و $r = 0.666$ برای گردشگران). مشاهدات عینی در محله قطارچیان نشان می‌دهد که جداره‌های مرکز محله (درهای بسته با پنجره‌های کوچک) در کنار جداره‌های شفاف‌تر حاشیه، ترکیبی نسبتاً متعادل از نظارت طبیعی را فراهم آورده است. در مقابل، آنچه در برداشت میدانی از سرتپوله به دست آمده حاکی از آن است که علاوه بر الگوی مشابه، وجود اداره دخانیات با دیوارهای صلب و بسته رو به محله، مانعی جدی بر سر راه نظارت ساکنان بر فضاهای عمومی ایجاد کرده است. احساس امنیت شبانه در کوچه‌ها (SEC3) نیز روایتی مشابه دارد. قطارچیان در این مؤلفه از دید ساکنان (میانگین رتبه ۳۸۸/۱۴ در برابر ۲۵۲/۴۲) و گردشگران (۲۱۶/۵۰ در مقابل ۱۱۵/۲۶) برتری دارد ($r = 0.382$ برای ساکنان و $r = 0.504$ برای گردشگران). یافته‌های مشاهده میدانی، زمینه‌های عینی این تفاوت را در ساختار کالبدی دو محله جستجو می‌کند. در قطارچیان، معابر بن‌بست تنها به بخش‌های جنوبی و مرکز محله محدود می‌شوند. اما در سرتپوله، داده‌های حاصل از برداشت میدانی نشان می‌دهد که کوچه‌های باریک و کم‌عرض در بخش شرقی، زمین خالی میانه محله (که روزگاری محل بیتوته معتادان بوده) و فضاهای بی‌دفاع متعدد، بستری برای کاهش نظارت طبیعی و افزایش احساس ناامنی فراهم ساخته‌اند. نکته درخور تأمل آنکه در هر سه شاخص، اندازه اثر تفاوت‌ها در ارزیابی گردشگران بزرگ‌تر از ساکنان است؛ گواهی بر آنکه بازدیدکنندگان، حساسیت بیشتری نسبت به مؤلفه‌های امنیتی در فضای شهری دارند.

جدول ۷. نتایج آزمون من‌ویتنی بعد امنیتی، (قطارچیان (۱)، سرتپوله (۲))

شاخص	گروه	ساکنان	گردشگران
------	------	--------	----------

میانگین رتبه	آزمون یو من ویتنی	آماره Z	اندازه اثر (r)	معنی داری	میانگین رتبه	آزمون یو من ویتنی	آماره Z	اندازه اثر (r)	معنی داری
۱	۳۹۵/۱۱	۲۸۱۳۶/۰۰۰	-۱۰/۸۲۲	۰/۴۲۴	۰/۰۰۰	۲۱۰/۷۸	۷۶۳۸/۰۰۰	-۸/۱۱۲	۰/۴۳۰
۲	۲۴۴/۲۹				۱۲۴/۵۸				
۱	۴۱۹/۹۶	۱۹۴۳۸/۰۰۰	-۱۴/۷۰۰	۰/۵۷۷	۰/۰۰۰	۲۲۸/۰۸	۳۸۳۳/۰۰۰	-۱۲/۵۴۱	۰/۶۶۶
۲	۲۱۵/۲۹				۹۶/۳۹				
۱	۳۸۸/۱۴	۳۰۵۷۷/۰۰۰	-۹/۷۳۶	۰/۳۸۲	۰/۰۰۰	۲۱۶/۵۰	۶۳۸۰/۰۰۰	-۹/۴۹۳	۰/۵۰۴
۲	۲۵۲/۴۲				۱۱۵/۲۶				

جدول ۸. چک لیست مشاهده میدانی، تحلیل بعد امنیتی محله قطارچیان

مؤلفه	شاخص قابل مشاهده	امتیاز	تشریح مشاهدات
کیفیت بصری و نظارت پذیری	روشنایی معابر	۲	عدم تأمین روشنایی کافی در معابر داخلی
	شفافیت	۳	در مرکز محله جداره‌ها شامل درهای خانه‌ها با پنجره‌های کمتر، در حاشیه و جداره‌های مجاور خیابان‌های اصلی ساختمان‌های جدیدتر با شفافیت جداره بیشتر
	نظارت	۲	نظارت پذیری نامطلوب در بخش‌های جنوبی و مرکز محله به دلیل کوچه‌های بن‌بست

جدول ۹. چک لیست مشاهده میدانی، تحلیل بعد امنیتی محله سر تپوله

مؤلفه	شاخص قابل مشاهده	امتیاز	تشریح مشاهدات
کیفیت بصری و نظارت پذیری	روشنایی معابر	۲	عدم تأمین روشنایی کافی در معابر داخلی، وجود فضاهای بی‌دفاع و مخروبه در بافت
	شفافیت جداره	۳	جداره‌های قدیمی مرکز محله با شفافیت کم (درهای بسته، پنجره‌های کوچک)، جداره‌های جدیدتر حاشیه با شفافیت بیشتر، اداره دخیانیت با دیوارهای صلب و بسته
	نظارت عمومی	۳	کوچه‌های باریک و کم‌عرض در بخش شرقی، کاهش نظارت طبیعی ساکنین، زمین خالی میانه محله (محل سابق بیتوته معتادین) و فضاهای بی‌دفاع دیگر

بعد اقتصادی-عملکردی

شاخص‌های مرتبط با اقامتگاه‌ها و خدمات فراغتی (E1 و E2)، ماهیتاً به نیازهای موقت گردشگران وابسته‌اند و تنها این گروه می‌توانند کیفیت آن‌ها را ارزیابی کنند؛ در مقابل، ادراک از عدالت در توزیع خدمات پایه (E3)، مفهومی است که صرفاً از منظر ساکنانی که به‌طور مستمر از این خدمات بهره می‌برند، قابل سنجش است. نتایج آزمون من ویتنی (جدول ۱۰) بیانگر آن است که تمامی شاخص‌های این بعد (E1, E2, E3) تفاوت معناداری ($p < 0.05$) بین دو محله قطارچیان و سر تپوله نشان می‌دهند. برای سنجش میزان تأثیر واقعی تفاوت‌ها، اندازه اثر (r) نیز محاسبه و ارائه شد. بر این اساس، بزرگ‌ترین اندازه اثر در این بعد به شاخص کفایت اقامتگاه‌های گردشگری (E1) با $r =$

0.758 تعلق دارد که نشان‌دهنده تفاوتی بزرگ است. پس از آن، شاخص تناسب خدمات فراغتی (E2) با $r = 0.738$ و شاخص ادراک از عدالت توزیع خدمات (E3) با $r = 0.241$ قرار دارند. از منظر گردشگران، محله قطارچیان در هر دو شاخص مرتبط با زیرساخت‌های گردشگری برتری دارد. در مؤلفه اقامتگاه‌های بوم‌گردی و هتل‌ها (E1)، میانگین رتبه قطارچیان (۲۳۶/۱۸) در مقایسه با سرپوله (۸۳/۱۹) قرار دارد ($r = 0.758$). این الگو برای تناسب خدمات فراغتی (E2) نیز تکرار می‌شود؛ به گونه‌ای که قطارچیان (۲۳۴/۰۵) در برابر سرپوله (۸۶/۶۶) عملکرد بهتری داشته است ($r = 0.738$). در سوی مقابل، ارزیابی ساکنان تصویر متفاوتی را نشان می‌دهد. در شاخص ادراک از عدالت توزیع خدمات (E3)، سرپوله با میانگین رتبه ۳۷۱/۱۳، از قطارچیان (۲۸۶/۳۹) پیشی گرفته است ($r = 0.241$). این یافته بیانگر آن است که ادراک ساکنان سرپوله از عدالت در توزیع فرصت‌ها، مطلوب‌تر از ساکنان قطارچیان است.

جدول ۱۰. نتایج آزمون من‌ویتنی بعد اقتصادی - عملکردی، (قطارچیان (۱)، سرپوله (۲))

شاخص	گروه	ساکنان					گردشگران				
		میانگین رتبه	آزمون یو من‌ویتنی	آماره Z	اندازه اثر (r)	معنی‌داری	میانگین رتبه	آزمون یو من‌ویتنی	آماره Z	اندازه اثر (r)	معنی‌داری
E1	۱	—	—	—	—	—	۲۳۶/۱۸	۲۰۵۰/۰۰۰	-۱۴/۲۷۶	۰/۷۵۸	۰/۰۰۰
	۲	—	—	—	—	—	۸۳/۱۹	—	—	—	—
E2	۱	—	—	—	—	—	۲۳۴/۰۵	۲۵۱۸/۵۰۰	-۱۳/۹۱۱	۰/۷۳۸	۰/۰۰۰
	۲	—	—	—	—	—	۸۶/۶۶	—	—	—	—
E3	۱	۲۸۶/۳۹	۳۸۸۱۲/۰۰۰	-۶/۱۵۰	۰/۲۴۱	۰/۰۰۰	—	—	—	—	—
	۲	۳۷۱/۱۳	—	—	—	—	—	—	—	—	—

بعد تجربی- ادراکی

شاخص‌های بعد تجربی-ادراکی، با توجه به اینکه به کیفیت حسی و ادراکی فضای پیاده‌مدار بازمی‌گردند و از آنجاکه هر دو گروه ساکنان و گردشگران به عنوان عابر پیاده در محله حضور دارند، این شاخص‌ها برای هر دو گروه به صورت مشترک سنجیده شده‌اند. بر اساس خروجی آزمون من‌ویتنی (جدول ۱۱)، هر پنج شاخص این بعد (EX1 تا EX5) در هر دو گروه ساکنان و گردشگران، اختلافی معنادار میان دو محله قطارچیان و سرپوله را نشان می‌دهند. به منظور تعیین بزرگی تفاوت‌ها فراتر از معناداری آماری، اندازه اثر (r) محاسبه و گزارش شد. بر این اساس، بزرگ‌ترین اندازه اثر در این بعد به شاخص جذابیت بصری پیاده‌روها (EX1) با $r = 0.583$ تعلق دارد که نشان‌دهنده تفاوتی متوسط است. پس از آن، شاخص خوانایی فضا و نشانه‌ها (EX3) با $r = 0.505$ ، تناسب مقیاس انسانی کوچه‌ها (EX4) با $r = 0.388$ ، امکانات استراحت در محله (EX2) با $r = 0.334$ و هماهنگی نماهای جدید با بافت تاریخی (EX5) با $r = 0.297$ قرار دارند. داده‌های حاصل از مشاهده میدانی (جدول‌های ۱۲ و ۱۳) نیز با این تفاوت‌ها همسو است و زمینه‌های عینی آن را آشکار می‌سازد. در حوزه جذابیت بصری پیاده‌روها (EX1)، قطارچیان عملکرد بهتری داشته است. ساکنان این محله میانگین رتبه ۴۲۱/۰۱ را به ثبت رسانده‌اند، در حالی که این رقم برای سرپوله

۲۱۴/۰۷ است. گردشگران نیز همین ارزیابی را نشان می‌دهند (قطارچیان ۲۲۷/۹۳ در برابر ۹۶/۶۴ سرتپوله؛ $r = 0.664$). بر اساس یافته‌های مشاهده میدانی، در قطارچیان یکدستی نسبی نماهای آجری قدیمی در امتداد پیاده‌روها و وجود سکوها و نیمکت‌های پارک سپیدار، جذابیت بصری مطلوبی را برای عابران فراهم آورده است. اما در سرتپوله، ترکیب نماهای آجری اصیل بناهای تاریخی در کنار نماهای سیمانی بی‌کیفیت ابنیه جدید و فقدان مبلمان شهری مناسب، جذابیت بصری پیاده‌روها را کاهش داده است. امکانات استراحت در محله (EX2) نیز فاصله قابل توجهی میان دو محله ایجاد کرده است. ساکنان قطارچیان با میانگین رتبه ۳۸۰/۱۸ در برابر ۲۶۱/۷۱ سرتپوله و گردشگران با میانگین رتبه ۲۱۷/۹۶ در مقابل ۱۱۲/۸۷ سرتپوله، برتری دارند ($r = 0.334$ برای ساکنان و $r = 0.524$ برای گردشگران). آنچه در برداشت میدانی از قطارچیان به دست آمده، حاکی از آن است که سکوها و نیمکت‌های پارک سپیدار، امکانات استراحت مناسبی را برای عابران فراهم کرده است. در مقابل در سرتپوله، اگرچه امامزاده هاجره خاتون (قطب زیارتی)، بازارچه سرتپوله (مرکز تجاری)، عمارت آصف دیوان (موزه مردم‌شناسی) و عمارت مشیر دیوان (بنای تاریخی و مرکز آموزش صنایع دستی) علاوه بر کاربری اصلی خود، به‌عنوان نقاط مکث و استراحت نیز عمل می‌کنند، اما فقدان مبلمان شهری مناسب مانند نیمکت، کیفیت این نقاط را کاهش داده است. خوانایی فضا و نشانه‌ها (EX3) نیز روایتی مشابه دارد. قطارچیان در این مؤلفه از دید ساکنان (میانگین رتبه ۴۰۸/۰۳ در برابر ۲۲۹/۲۲) و گردشگران (۲۱۸/۶۴ در مقابل ۱۱۱/۷۷) برتری دارد ($r = 0.505$ برای ساکنان و $r = 0.534$ برای گردشگران). یافته‌های مشاهده میدانی، زمینه‌های عینی این تفاوت را در ساختار کالبدی دو محله جستجو می‌کند. در قطارچیان، پارک سپیدار، عمارت وکیل و سینما بهمن به عنوان مهم‌ترین نشانه‌های محله عمل می‌کنند و وجود تابلوهای معرفی کوچه‌ها در ورودی محلات به خوانایی کمک کرده است، هرچند شباهت کالبدی معابر همچنان باعث سردرگمی برخی افراد غیرساکن می‌شود. اما در سرتپوله، بازارچه سرتپوله، عمارت آصف و پاساژ دیاکو مهم‌ترین نشانه‌های محله هستند، اما بافت قدیمی و مشابه بخش‌های مرکزی و شرق محله، خوانایی را در این نواحی پایین آورده است. در شاخص تناسب مقیاس انسانی کوچه‌ها (EX4)، قطارچیان از دید ساکنان (میانگین رتبه ۳۸۸/۳۷ در برابر ۲۵۲/۱۵) و گردشگران (۲۱۵/۷۸ در مقابل ۱۱۶/۴۴) برتری دارد ($r = 0.388$ برای ساکنان و $r = 0.494$ برای گردشگران). بر اساس یافته‌های مشاهده میدانی، در قطارچیان ارتفاع ساختمان‌ها نسبتاً یکسان بوده و خط آسمانی منظم و هماهنگی در معابر اصلی دیده می‌شود. اما در سرتپوله، اغلب ساختمان‌ها یک و دو طبقه هستند و هماهنگی محسوسی در نسبت ارتفاع به عرض معبر میان بافت مرکزی و حاشیه به چشم می‌خورد. هماهنگی نماهای جدید با بافت تاریخی (EX5) آخرین مؤلفه‌ای است که در آن قطارچیان برتری دارد. ساکنان قطارچیان با میانگین رتبه ۳۷۳/۶۷ در برابر ۲۶۹/۳۰ سرتپوله و گردشگران با میانگین رتبه ۲۲۰/۵۳ در مقابل ۱۰۸/۷۰ سرتپوله، این برتری را نشان می‌دهند ($r = 0.297$ برای ساکنان و $r = 0.553$ برای گردشگران). بر اساس یافته‌های مشاهده میدانی، در قطارچیان نماهای جدید تا حدودی با بافت تاریخی هماهنگ ساخته شده‌اند، اما در سرتپوله بیشترین تجمع نمای آجری در بناهای تاریخی محله مشاهده می‌شود و ابنیه جدید عمدتاً از مصالح سیمانی با نماهای نامتجانس استفاده کرده‌اند. نکته

۲۶ | مطالعات مدیریت گردشگری | سال ؟ | شماره ؟ | فصل

قابل توجه اینکه در تمامی شاخص های این بعد، اندازه اثر تفاوت ها در ارزیابی گردشگران بزرگ تر از ساکنان به دست آمده است؛ حکایت از آن دارد که بازدیدکنندگان فضا، نسبت به مؤلفه های ادراکی و تجربی حساسیت بیشتری نشان می دهند.

جدول ۱۱. نتایج آزمون من ویتنی بعد تجربی - ادراکی، (قطارچیان (۱)، سرپوله (۲))

شاخص	گروه	ساکنان					گردشگران				
		میانگین رتبه	آزمون یو من ویتنی	آماره Z	اندازه اثر (r)	معنی داری	میانگین رتبه	آزمون یو من ویتنی	آماره Z	اندازه اثر (r)	معنی داری
EX1	۱	۴۲۱/۰۱	۱۹۰۷۰/۰۰۰	-۱۴/۸۵۹	۰/۵۸۳	۰/۰۰۰	۲۲۷/۹۳	۳۸۶۶/۰۰۰	-۱۲/۵۱۰	۰/۶۶۴	۰/۰۰۰
	۲	۲۱۴/۰۷					۹۶/۶۴				
EX2	۱	۳۸۰/۱۸	۳۳۳۶۱/۵۰۰	-۸/۵۲۰	۰/۳۳۴	۰/۰۰۰	۲۱۷/۹۶	۶۰۵۸/۰۰۰	-۹/۸۷۳	۰/۵۲۴	۰/۰۰۰
	۲	۲۶۱/۷۱					۱۱۲/۸۷				
EX3	۱	۴۰۸/۰۳	۲۳۶۱۶/۰۰۰	-۱۲/۸۷۵	۰/۵۰۵	۰/۰۰۰	۲۱۸/۶۴	۵۹۰۹/۵۰۰	-۱۰/۰۵۹	۰/۵۳۴	۰/۰۰۰
	۲	۲۲۹/۲۲					۱۱۱/۷۷				
EX4	۱	۳۸۸/۳۷	۳۰۴۹۴/۵۰۰	-۹/۹۰۱	۰/۳۸۸	۰/۰۰۰	۲۱۵/۷۸	۶۵۳۹/۰۰۰	-۹/۳۱۲	۰/۴۹۴	۰/۰۰۰
	۲	۲۵۲/۱۵					۱۱۶/۴۴				
EX5	۱	۳۷۳/۶۷	۳۵۶۳۹/۰۰۰	-۷/۵۶۴	۰/۲۹۷	۰/۰۰۰	۲۲۰/۵۳	۵۴۹۴/۵۰۰	-۱۰/۴۱۵	۰/۵۵۳	۰/۰۰۰
	۲	۲۶۹/۳۰					۱۰۸/۷۰				

جدول ۱۲. چک لیست مشاهده میدانی، تحلیل شاخص های تجربی - ادراکی محله قطارچیان

مؤلفه	شاخص قابل مشاهده	امتیاز	تفویج مشاهدات
حفظ مقیاس انسانی	نسبت ارتفاع به عرض معبر	۴	ارتفاع ساختمان ها در محله نسبتاً یکسان بوده و خط آسمانی منظم و هماهنگ در معابر اصلی مشاهده می شود.
	نماهای نامتجانس	۳	یکدستی نسبی نماهای آجری قدیمی در اکثر پلاک ها در کنار فرسودگی بافت و وجود ابنیه مخروبه و خالی از سکنه
کیفیت تجربه عابر	نقاط مکث و استراحت	۴	سکوها و نیمکت های پارک سپیدار
	خوانایی فضا	۴	پارک سپیدار، عمارت وکیل و سینما بهمن مهم ترین نشانه های محله وجود، تابلوهای معرفی کوچه ها در ورودی محلات، عدم خوانایی مطلوب طراحی جداره و بناها، سردرگمی افراد غیر ساکن در مسیریابی به سبب شباهت کالبدی معابر و درج نشدن نام برخی کوچه ها

جدول ۱۳. چک لیست مشاهده میدانی، تحلیل شاخص های تجربی - ادراکی محله سرپوله

مؤلفه	شاخص قابل مشاهده	امتیاز	تشریح مشاهدات
	نسبت ارتفاع به عرض معبر	۳	اغلب ساختمان های محله یک و دو طبقه، معابر مرکز بسیار باریک و حاشیه دارای عرض مناسب، ناهماهنگی در نسبت ارتفاع به عرض معبر بین بافت مرکزی و حاشیه

	بناهای تاریخی با نمای آجری اصیل در کنار ابنیه کم‌دوام با مصالح سیمانی، بیشترین تجمع نمای آجری در بناهای تاریخی محله	۳	نماهای نامتجانس	حفظ مقیاس انسانی
	امامزاده هاجره خاتون (زیارتی)، بازارچه سرپوله (تجاری)، عمارت آصف (موزه)، مشیر دیوان (تاریخی-آموزشی) بازارچه سرپوله، عمارت آصف دیوان و پاساژ دیاکو مهم‌ترین نشانه‌های محله، خوانایی پایین در بخش‌های مرکزی و شرق محله به دلیل بافت قدیمی و مشابه	۴ ۳	نقاط مکث و استراحت خوانایی فضا	کیفیت تجربه عابر

بحث و نتیجه‌گیری

یافته‌ها نشان می‌دهد که ظرفیت‌های گردشگری محله محور در دو محله قطارچیان و سرپوله تفاوت معنادار و نظام‌مندی دارند که عمدتاً در امتداد محور «تمرکز جاذبه‌های میراثی و زیرساخت‌های گردشگری» در مقابل «غنای مؤلفه‌های اجتماعی- فرهنگی و عدالت در توزیع خدمات پایه» قابل صورت‌بندی است. این تفاوت با پژوهش مورنو و همکاران (Moreno et al., 2025) درباره نابرابری‌های فضایی در دسترسی به سایت‌های فرهنگی و میراثی هم‌راستا است.

قطارچیان در ابعاد کالبدی- میراثی، اقتصادی- عملکردی، امنیتی و تجربی- ادراکی برتری دارد. این برتری با نقش تمرکز عناصر میراثی و تنوع خدمات گردشگری در جذب بازدیدکننده همسو است (Mansourihanis et al., 2026; Mozaffaree Pour & Moayedfar, 2026)؛ زیرا تمرکز عناصر میراثی (نظیر عمارت‌های تاریخی) و تنوع خدمات گردشگری (نظیر هتل‌ها و رستوران‌ها) در این محله، آن را به مقصدی جذاب برای گردشگران تبدیل کرده و در نتیجه، ظرفیت گردشگری محله محور را در ابعاد کالبدی- میراثی، اقتصادی- عملکردی و تجربی- ادراکی افزایش داده است. همچنین برتری قطارچیان در مؤلفه‌های امنیتی (بر اساس پرسش‌نامه و مشاهده میدانی) با یافته‌های شیخی و همکاران (شیخی و همکاران، ۱۴۰۳) درباره نقش ایمنی و زیرساخت پیاده در انطباق‌پذیری با شهر ۱۵ دقیقه‌ای همسو است. با این حال، در شاخص‌های پیامدهای منفی حضور گردشگر (فشار بر زندگی محله و اختلال در خدمات روزمره)، الگو معکوس می‌شود و قطارچیان وضعیت بحرانی‌تری دارد. این یافته نشان می‌دهد که جذابیت گردشگری در غیاب سازوکارهای مدیریتی و مشارکت ساکنان، می‌تواند به عاملی برای افزایش فشار بر جامعه میزبان تبدیل شود. بالاتر بودن ادراک فشار گردشگری در قطارچیان، نشانه‌ای هشداردهنده از فشار بر جامعه میزبان است. این یافته با پژوهش اوسوریو-آرخونا و آلباران-پریانیز (Osorio-Arjona & Albarrán-Periáñez, 2026) درباره تأثیر فرآیندهای توریستی‌سازی بر عدم انطباق با مدل شهر ۱۵ دقیقه‌ای همسو است.

در زمینه مؤلفه‌های اجتماعی- فرهنگی و عدالت توزیع خدمات پایه، سرپوله عملکردی برتر دارد. ساکنان سرپوله دلبستگی مکانی، آگاهی تاریخی و برگزاری رویدادهای فرهنگی بالاتری گزارش کرده‌اند. این برتری با ماهیت غالباً مسکونی محله همسو است؛ به گونه‌ای که تعاملات همسایگی را تقویت کرده و فقدان تمرکز بالای خدمات فراغتی- تجاری، اگرچه از منظر جذابیت

گردشگری ضعف محسوب می‌شود، اما به حفظ هویت محله و دلبستگی ساکنان انجامیده است (Lin et al., 2025). همچنین، ادراک ساکنان سرپوله از دسترسی به درمانگاه و مدرسه بهتر از قطارچیان است که با پژوهش‌های پیشین درباره همبستگی اجتماعی قوی‌تر در محله‌های مسکونی‌تر همسو است (Osorio-Arjona & Albarrán-Periáñez, 2026; Nikolaou et al., 2025). همکاران، ۱۴۰۳؛ عابدینی و همکاران، ۱۴۰۱). محله سرپوله در شاخص ادراک از عدالت توزیع خدمات نیز میانگین رتبه بالاتری کسب کرده که با تأکید دهقان منشادی و صالحی (دهقان منشادی و صالحی، ۱۴۰۴) بر عدالت و تاب‌آوری به‌عنوان اصول بنیادین شهر ۱۵ دقیقه‌ای همسو است. یکی از یافته‌های مهم پژوهش آن است که در ارزیابی کاربران (پرسش‌نامه)، قطارچیان در شاخص‌های کالبدی مانند کیفیت پیاده‌روها و کف‌سازی معابر به‌طور معناداری برتری دارد. این در حالی است که بر اساس مشاهدات میدانی، هر دو محله از نظر کیفیت پیاده‌روها و کف‌سازی معابر وضعیت نامطلوب و مشابهی دارند. این نشان می‌دهد که آنچه در تجربه زیسته اهمیت دارد، صرفاً کیفیت فیزیکی نیست، بلکه زمینه‌های معنایی (نشانه‌های تاریخی، جذابیت بصری جداره‌ها و احساس امنیت) نیز نقش آفرین است؛ یافته‌ای که با پژوهش‌های پیشین در تأکید بر کیفیت ادراکی فراتر از صرف وجود تسهیلات در محدوده ۱۵ دقیقه همسو است (Liu et al., 2024; Zhang et al., 2025). احمدپور شمایی و همکاران، ۱۴۰۴؛ Qi et al., 2026؛ اصلانی و همکاران، ۱۴۰۴؛ شیخی و باباخانی، ۱۴۰۱).

بر اساس یافته‌های این پژوهش، ظرفیت گردشگری و فشار گردشگری دو سازه متمایزند: نخست به توان یک محله برای میزبانی اشاره دارد و دوم پیامدهای منفی حضور گردشگر بر زندگی ساکنان را در بر می‌گیرد. بنابراین، افزایش ظرفیت گردشگری لزوماً به افزایش زیست‌پذیری ساکنان منجر نمی‌شود؛ بلکه در غیاب سازوکارهای مدیریتی، می‌تواند به کاهش آن بیانجامد. این الگوی دوگانه نشان می‌دهد که ظرفیت گردشگری محله‌محور، سازه‌ای چندبعدی و زمینه‌محور است که نمی‌توان آن را به یک شاخص واحد تقلیل داد. این تفکیک مفهومی، به‌عنوان پیامد نظری پژوهش، با تأکید چنی و سرافین (Chaney & Séraphin, 2023) بر ضرورت تمایز میان ظرفیت و پیامدهای منفی گردشگری همسو است و آن را به سطح محله گسترش می‌دهد. این الگوی دوگانه در دو محله مورد مطالعه به‌صورت تجربی قابل مشاهده است؛ در قطارچیان، تمرکز بر ابعاد کالبدی - عملکردی، اگرچه به جذب گردشگر انجامیده، اما به کاهش زیست‌پذیری ساکنان در ابعاد اجتماعی - فرهنگی منجر شده است. در مقابل، در سرپوله، حفظ ابعاد اجتماعی - فرهنگی، اگرچه به انسجام محلی کمک کرده، اما به عقب‌ماندگی در زیرساخت‌های گردشگری انجامیده است. از منظر شاخص‌های بررسی‌شده در این پژوهش، هیچ‌یک از دو محله به‌تنهایی الگوی کامل «گردشگری محله‌محور در چارچوب شهر ۱۵ دقیقه‌ای» را محقق نمی‌سازند؛ بلکه هر یک بخشی از این الگو را تحقق بخشیده‌اند. این یافته با پژوهش شیخی و همکاران (شیخی و همکاران، ۱۴۰۳) که بافت جدید را منطبق‌تر از بافت قدیم با اصول شهر ۱۵ دقیقه‌ای دانستند، تفاوت دارد؛ زیرا نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که بافت تاریخی سنندج، علی‌رغم فرسودگی، بخشی از ظرفیت‌های گردشگری محله‌محور را در خود جای داده است.

این پژوهش از دو منظر دارای دستاورد علمی است. نخست، با وارد کردن گردشگران به عنوان گروه ذی نفع مستقل در چارچوب شهر ۱۵ دقیقه‌ای، به ادبیات این حوزه کمک می‌کند؛ چراکه مطالعات پیشین (نظیر -Osorio-Arjona & Albarrán-Nikolaou et al., 2025; Liu et al., 2024; Periañez, 2026؛ عابدینی و همکاران، ۱۴۰۳) گردشگری را صرفاً به عنوان یک کارکرد در کنار سایر عملکردهای شهری در نظر گرفته‌اند و ادراک گردشگران را به عنوان یک گروه مستقل مورد سنجش قرار نداده‌اند. دوم، با ارائه تصویری مستند از تفاوت دو محله در یک بافت تاریخی واحد، امکان مقایسه تطبیقی دو الگوی متفاوت از تلفیق سکونت و گردشگری را فراهم می‌آورد؛ الگویی که در آن، یک محله به سمت گردشگری تجاری-تفریحی و محله دیگر به سمت حفظ سکونت و انسجام اجتماعی متمایل شده است. این دستاورد، به‌ویژه برای برنامه‌ریزان شهری و سیاست‌گذاران حوزه گردشگری، چارچوبی عملی برای شناسایی نقاط قوت و ضعف هر الگو و تدوین مداخلات متناسب فراهم می‌کند.

بر پایه این دستاورد، پیشنهادهاى اجرایی زیر برای دو محله ارائه می‌شود: در قطارچیان، با رعایت ملاحظات مالکیتی و حفاظتی، امکان افزایش شفافیت جداره‌ها در معابر بن‌بست بررسی شود تا نظارت طبیعی و امنیت شبانه بهبود یابد؛ همچنین با مدیریت ساعات فعالیت مراکز پرتردد، فشار بر ساکنان کاسته شود. در سرتپوله، احیای فضاهای بی‌دفاع با کاربری‌های فرهنگی-تفریحی یا فضای سبز، نصب نشانه‌های شهری خوانا در ورودی‌ها و نقاط کلیدی، و کارگذاری مبلمان شهری مناسب در مسیرهای پرتردد، می‌تواند کیفیت تجربه‌ی پیاده‌روی و جذابیت گردشگری را افزایش دهد. توزیع عادلانه‌تر خدمات فراغتی و اقامتی و تقویت مشارکت ساکنان در تصمیم‌سازی‌های گردشگری نیز به عنوان راهبردهای مکمل، می‌تواند به همگرایی دو کارکرد «سکونت» و «بازدید» کمک کند. با این حال، تعمیم‌پذیری یافته‌ها به سایر بافت‌های تاریخی نیازمند احتیاط است؛ چراکه داده‌ها فقط در بازه‌ی مهر تا آذر و اردیبهشت تا تیر جمع‌آوری شده و فصول دیگر را پوشش نمی‌دهد. افزون بر این، انتخاب تنها دو محله از شش محله بافت تاریخی، امکان تعمیم‌پذیری کامل یافته‌ها به کل بافت را محدود می‌سازد. بر این اساس، پیشنهاد می‌شود پژوهش‌های آتی با به کارگیری تحلیل فضایی (GIS) و در بازه‌های زمانی گسترده‌تر، این محدودیت‌ها را برطرف ساخته و با بررسی تطبیقی سایر محلات بافت تاریخی مرکز شهر سنجند، امکان تعمیم‌پذیری یافته‌ها را فراهم آورند.

تضاد منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند که هیچ گونه تعارض منافع مرتبط با نگارش یا انتشار این مقاله وجود ندارد.

منابع

احمدپور شمامی، سارا؛ پاشا، علی؛ برنافر، مهدی و محمدپور، صابر. (۱۴۰۴). برنامه‌ریزی راهبردی با به کارگیری رویکرد شهر ۱۵ دقیقه‌ای (مورد پژوهی: محله حمیدیان شهر رشت). نشریه علمی-پژوهشی دانشگاه گیلان.

- امیرفخریان، مصطفی و رجبی، ابوالحسن. (۱۴۰۳). ارزیابی قابلیت‌های منطقه ۹ شهر مشهد از منظر رویکرد شهر ۱۵ دقیقه. مطالعات جغرافیایی مناطق خشک، دانشگاه حکیم سبزواری. <https://doi.org/10.22034/jargs.2025.485622.1154>
- اصلانی، پرویز؛ حبیب، فرح و شاهچراغی، آزاده. (۱۴۰۴). نقش مؤلفه‌های زیبایی‌شناسی زیستی در پیش‌بینی ادراک از کیفیت محیط مسکونی (مورد پژوهی: محلات منتخب شهر سنندج). نشریه باغ نظر، ۲۲(۱۴۷)، ۶۷-۸۰. <https://doi.org/10.22034/bagh.2025.518868.5799>
- بهرامی، سیروان؛ سرور، رحیم و اسدیان، فریده. (۱۳۹۶). تحلیلی بر وضعیت تاب‌آوری محلات شهر سنندج (مطالعه موردی: محلات سرتپوله، شالمان و حاجی‌آباد). فصلنامه مطالعات محیطی هفت حصار، ۶(۲۲)، ۴۵-۶۲.
- حبیبی، کیومرث و رحیمی، آرمان. (۱۳۹۴). کاربست شاخص جای پای بوم‌شناختی در سنجش پایداری محلات شهری از منظر عوامل اجتماعی-اقتصادی (نمونه مطالعاتی محله قطارچیان شهر سنندج). فصلنامه آمایش جغرافیایی فضا، ۵(۱۶)، ۳۷-۵۲.
- دهقان منشادی، مریم و صالحی، اسماعیل. (۱۴۰۴). معرفی شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای و مروری بر مفاهیم مرتبط با آن. مطالعات محیط انسان ساخت. <https://doi.org/10.30487/hmes.2025.2045411.1058>
- سعیدی، مهدی، حبیبی، کیومرث، سیاری، شادی، و خلیقی، نینا. (۱۴۰۳). بافت‌های چهارگانه شهر سنندج و الگوهای فضایی جرم علیه اموال (سرقت): شناسایی عوامل مؤثر بر جرم‌خیزی. نشریه معماری و شهرسازی پایدار، ۱۲(۲)، ۱۶۹-۱۹۰. <https://doi.org/10.22061/jsad.2025.11502.2276>
- شیخی، فاطمه و باباخانی، ملیحه. (۱۴۰۱). شهرسازی پسا کرونا: به کارگیری رویکرد شهر ۱۵ دقیقه‌ای در شهرهای ایران (نمونه موردی: مهرشهر کرج). نشریه گفت‌وگو طراحی شهری، ۳(۲)، ۹۷-۱۱۴.
- شیخی، فاطمه؛ باباخانی، ملیحه و عادل، زینب. (۱۴۰۳). بررسی انطباق‌پذیری رویکرد شهر ۱۵ دقیقه‌ای در بافت قدیم و جدید با به کارگیری روش فرایند تحلیل شبکه‌ای (نمونه موردی: محله ملاصدرا و آقاکبیر در قزوین). نشریه کارافن، دانشگاه فنی و حرفه‌ای، ۲۱(۶۹)، ۱۳۹-۱۶۷.
- عابدینی، اصغر؛ نقیبی، فریدون؛ حسنی، هانیه؛ جباری فرخی، مونا و یگانه، رضا. (۱۴۰۱). تحلیل نقش جاذبه‌های گردشگری در ایجاد شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای، مورد مطالعه: محدوده بافت تاریخی ارومیه. نشریه گردشگری شهری، دانشگاه تهران، ۹(۴)، ۱۰۵-۱۱۹. <https://doi.org/10.22059/jut.2022.333651.974>
- عابدینی، اصغر؛ نقیبی، فریدون؛ عبدود، محسن؛ جبارپور مهرآباد، فاطمه و اسدی آیدنلو، مانده. (۱۴۰۳). توان‌سنجی تبدیل محلات بافت تاریخی به محلات خلاق گردشگری شهری با رویکرد شهرهای ۱۵ دقیقه‌ای (نمونه موردی: بافت تاریخی ارومیه). پژوهش‌های جغرافیای انسانی، دانشگاه تهران. <https://doi.org/10.22059/jhgr.2023.332089.1008392>
- فرخ عبودی، محمد؛ پاکدل فرد، محمدرضا و ستاری ساربانقلی، حسن. (۱۴۰۳). بررسی مؤلفه‌های بازآفرینی معماری مسکن در بافت فرسوده شهری با رویکرد آینده‌پژوهی - نمونه موردی: شهر سنندج. نشریه فضای زیست، ۴(۲)، ۶۹-۷۱.
- قادرمرزی، حامد و احمدی دهرشید، عاطفه. (۱۳۹۷). تحلیلی بر الگوهای بهینه مدیریت بافت‌های فرسوده شهری (مطالعه موردی: محله سرتپوله سنندج). فصلنامه جغرافیا، ۱۶(۵۶)، ۱۳۸.
- مودت، الیاس و لرزننگنه، مجتبی. (۱۳۹۹). نقش ساختار شبکه معابر شهری در شکل‌گیری فضاهای بی‌دفاع شهری نمونه موردی: محله قطارچیان شهر سنندج. فصلنامه پدافند غیرعامل، ۱۱(۳)، ۷۹-۹۱.

نسترن، مهین؛ حبیبی، کیومرث و محمدی، مهرداد. (۱۳۹۳). سنجش پایداری محله‌های شهری در بافت‌های سکونت‌ی با استفاده از سیستم استنتاج منطق فازی (نمونه موردی: محلات شهر سنجندج). نشریه مطالعات ساختار و کارکرد شهری، ۲(۷)، ۵۵-۸۷. <https://doi.org/20.1001.1.23830832.1393.2.7.3.8>

نصری، سحر؛ زمانی، بهادر و مسعود، محمد. (۱۳۹۹). خوانش و سنجش بافت شهر/محله به مثابه متن. مطالعه موردی: محله تاریخی سرپوله سنجندج. نشریه مرمت و معماری ایران، ۱۰(۲۱)، ۴۵-۶۲.

References

- Allam, Z., Bibri, S. E., Chabaud, D., & Moreno, C. (2022). The theoretical, practical, and technological foundations of the 15-minute city model: proximity and its environmental, social and economic benefits for sustainability. *Energies*, 15(16), 6042. <https://doi.org/10.3390/en15166042>
- Andereck, K. L., Vogt, C. A., & Pham, K. (2025). Community stakeholders' perceptions of tourism impacts and sustainability initiatives. *Journal of Hospitality and Tourism Insights*, 8(10), 3625-3642. <https://doi.org/10.1108/JHTI-07-2024-0625>
- Arshad, S., Abbas, S., & Ahmad, S. R. (2025). Examining access to daily functions through the lens of the 15-minute city concept in a highly populated city (Lahore). *Geocarto International*, 40(1). <https://doi.org/10.1080/10106049.2025.2487636>
- Arslan, O., & Laporte, G. (2025). The 15-minute city concept: An operations research perspective and a research agenda. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 202, 104287. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2025.104287>
- Badakhshan, B., Sharifi, A., & Ramezani, S. (2025). The 15-minute city in the Global South: Modeling spatial accessibility and measuring social equity across seven major Iranian cities. *Journal of Urban Mobility*, 8, 100168. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2025.100168>
- Bobic, S., & Akhavan, M. (2022). Tourism gentrification in Mediterranean heritage cities. The necessity for multidisciplinary planning. *Cities*, 124, 103616. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2022.103616>
- Chaney, D., & Séraphin, H. (2023). A systematic literature review and lexicometric analysis on overtourism: Towards an ambidextrous perspective. *Journal of Environmental Management*, 347, 119123. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2023.119123>
- Lin, B., Zhang, Y. C., & Lee, W. (2025). Tourists' perceptions of proximity tourism: Insights from sentiment analysis and fsQCA. *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, 49, 100848. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2024.100848>
- Liu, D., Kan, Z., & Lee, J. (2024). The proposal of a 15-minute city composite index through integrating GPS trajectory data-inferred urban function attraction based on the Bayesian framework. *Applied Geography*, 173, 103451. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2024.103451>
- Liu, J., Koomen, E., & Verhoef, E. (2026). Do nearby activities result in short trips? Examining the relationship between spatial accessibility and travel behaviour in 15-minute neighbourhoods. *Journal of Transport Geography*, 113, 104150. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2026.104150>
- Liu, S., & Wang, M. (2025). Manoeuvring under territoriality: Strategic compliance in China's micro-regeneration. *Transactions in Planning and Urban Research*, 27541223251399072. <https://doi.org/10.1177/27541223251399072>
- Mansourihanis, O., Soltani, A., & RoohaniQadikolaei, M. (2026). Promoting sustainable urban tourism in Historic Sari, Iran through GIS-based walkability planning. *Scientific Reports*, 16(1), 5746. <https://doi.org/10.1038/s41598-024-63807-0>
- Megahed, G., Elshater, A., Elrefaie, M. A., & Afifi, S. (2025). Chrono-urbanism and liveable urban forms: A morphological analysis of alternative x-minute city models in Rosetta City. *Cities*, 167, 106313. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2025.106313>
- Minaei, M., Salar, Y. S., Zwierzchowska, I., Azinmoghaddam, F., & Hof, A. (2025). Exploring inequality in green space accessibility for women-Evidence from Mashhad, Iran. *Sustainable Cities and Society*, 126, 106406. <https://doi.org/10.1016/j.scs.2025.106406>
- Moreno, C. (2024). *The 15-Minute city: a solution to saving our time and our planet*. John Wiley & Sons.
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). Introducing the "15-Minute City": Sustainability, resilience and place identity in future post-pandemic cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>
- Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., & Pratlong, F. (2025). Assessing accessibility of cultural sites through the 15-minute city framework in Seoul. *International Journal of Urban Sciences*, 29(2), 156-178. <https://doi.org/10.1080/12265934.2025.2462820>

- Mozaffaree Pour, N., & Moayedfar, S. (2026). Timeless urban design: the 15-Minute City and Yazd's historic Fahadan neighborhood. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 1-25. <https://doi.org/10.1080/17549175.2026.2636762>
- Lynch, K. (1960). The image of the city (Vol. 11).
- Newman, O. (1972). Defensible space: Crime prevention through urban design.
- Nikolaou, P., Basbas, S., & Ioannou, I. (2025). Assessing the readiness for 15-minute cities: Spatial analysis of accessibility and urban sprawl in Limassol, Cyprus. *Urban Science*, 9(12), 509. <https://doi.org/10.3390/urbansci9120509>
- Nurse, A., Koksas, C., & Sherriff, G. (2025). Beyond the 15-minute city: Methodological lessons for proximity-based planning from two English case studies. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 32, 101520. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2025.101520>
- Osorio-Arjona, J., & Albarrán-Periáñez, J. D. (2026). Assessing the multidimensionality of the 15-min city in Seville through open geospatial data. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 14(12), 472. <https://doi.org/10.3390/ijgi14120472>
- Pervaiz, S., Tariq, F., Jamil, F., Khilat, F., Tariq, S., & Basheer, M. A. (2025). Placemaking for social cohesion and economic vitality: The role of urban design in transforming local markets in Pakistan. *Frontiers of Architectural Research*, 14(4), 1035-1047. <https://doi.org/10.1016/j.foar.2024.10.003>
- Pinto, F., & Akhavan, M. (2022). Scenarios for a Post-Pandemic City: urban planning strategies and challenges of making "Milan 15-minutes city". *Transportation Research Procedia*, 60, 370-377. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.048>
- Richards, G. (2018). Tourism, an underestimated driving force for the creative economy. *Revista Turismo em Análise*, 29(3), 387-395. <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v29i3p387-395>
- Sit, K. Y., Chen, W. Y., Ng, K. Y., Koh, K., & Zhang, H. (2025). Unveiling environmental inequalities in high-density Asian city: City-scaled comparative analysis of green space coverage within 10-minute walk from private, public, and rural housing. *Landscape and Urban Planning*, 253, 105225. <https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2024.105225>
- Vongvisitsin, T. B., Huang, W. J., & King, B. (2024). Urban community-based tourism development: A networked social capital model. *Annals of Tourism Research*, 106, 103759. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2024.103759>
- Wang, Y., & Wu, F. (2025). Micro-regeneration and participatory governance: a local social governance experiment in China. *Journal of Chinese Governance*, 10(3), 394-418. <https://doi.org/10.1080/23812346.2025.2493988>
- Yarahmadi, M., Saraei, M., & Nikpour, A. (2026). Integrating population preferences into the 15-minute city index: A study of spatial accessibility and equity in the historic city of Yazd. *Journal of Transport & Health*, 46, 102223. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2025.102223>
- Zhang, X., Poliakov, A., Tenkanen, H., & Arcaute, E. (2025). Recurrent visitations expose the paradox of human mobility in the 15-Minute City vision. *arXiv preprint, arXiv:2509.00919*. <https://arxiv.org/abs/2509.00919>
- Zhao, S., Zhang, Y., Niu, Y., & Marzuki, A. (2026). The threshold of authenticity and the limits of cultural involvement: A non-linear perspective on heritage tourist loyalty. *Sustainability*, 18 (5), 2226. <https://doi.org/10.3390/su18052226>

References [In Persian]

- Abedini, A., Naghibi, F., Hasani, H., Jabbari Farrokhi, M., & Yeganeh, R. (2022). Analysis of the role of tourist attractions in creating 15-minute cities (Case study: The scope of the historical context of Urmia). *Journal of Urban Tourism*, 9(4), 105-119. [In Persian]
- Abedini, A., Naghibi, F., Abdovad, M., Jabbarpour Mehrabad, F., & Asadi Aydenlou, M. (2024). Feasibility study of converting historical texture neighborhoods to creative urban tourism neighborhoods with 15-minute cities approach (Case study: Urmia historical texture). *Human Geography Research Quarterly*, 56(129), 35-56. [In Persian]
- Ahmadpour Shemami, S., Pasha, A., Bornafar, M., & Mohammadpour, S. (2026). Strategic planning utilizing the 15-minute city approach (Case study: Hamidiyan neighborhood, Rasht city). *Journal of Sustainable Urban and Regional Development Studies*, 7(2), 314-335. [In Persian]
- Amirfakhrian, M., & Rajabi, A. (2025). Evaluation of the capabilities of district 9 in Mashhad city from the perspective of the 15-minute city approach. *Journal of Arid Regions Geographic Studies*. [In Persian]

- Aslani, P., Habib, F., & Shahcheraghi, A. (2025). The role of bio-aesthetic components in predicting the perceptions of residential environment quality (Case study: Selected neighborhoods in Sanandaj City). *Bagh-e Nazar*, 22(147), 67–80. [In Persian]
- Bahrami, S. (2018). An analysis of the resilience situation in the neighborhoods of Sanandaj (The case study: Sartapoleh, Shalman and Hajiabad neighborhoods). *Haft Hesar Journal of Environmental Studies*, 6(22), 45–62. [In Persian]
- Dehghan Manshadi, Z., & Salehi, E. (2025). Introduction of 15-minute cities and an overview of related concepts. *Human Environment Studies*. [In Persian]
- E. Mavedat, M. Lorzangeneh, (2020). The Role of Urban Streets Network Structure in Creation of Urban Defenseless Spaces, Case study: Qatarchian Neighborhood in the City of Sanandaj, *Passive Defense Quarterly*, 11(3), 79-91. [In Persian]
- Farokh Obodi, M., Pakdel Fard, M., & Sattari Sarbangholi, H. (2025). Analysis of housing architectural regeneration components in urban decayed fabrics with a foresight approach – Case study: Sanandaj City. *Journal of Life Space*, 4(2), 69–71. [In Persian]
- G. Marzi, A. Ahmadi, (2018). Survey management solutions of urban effete fabrics and exhibition optimal pattern in intervention (Case study: Quarter of Sartapole in Sanandaj city), *Geography*, 16(56), 138. [In Persian]
- Habibi, K., & Rahimi, A. (2015). Application of Ecological Footprint Indicator for Evaluating the Sustainability of Urban Neighborhoods from the Perspective of Social-Economical Factors: The Case of Qtarchyan Neighborhood, Sanandaj. *Geographical Planning of Space Quarterly Journal*, 5(16), 37–52. [In Persian]
- Nasri, S., Zamani, B., & Masoud, M. (2020). Reading and assessing the city/neighborhood fabric as a text: Case study: Sar-Tapulah historical neighbourhood in Sanandaj. *Maremat & Memari-e Iran*, 10(21), 45–62. [In Persian]
- Nastaran, M., Habibi, K., & Mohammadi, M. (2014). Assessing the sustainability of urban neighborhoods in residential contexts using fuzzy logic inference system (Case study: Neighborhoods of Sanandaj city). *Journal of Urban Structure and Function Studies*, 2(7), 55-87. [In Persian]
- Saidi, M., Habibi, K., Sayari, S., & Khalighi, N. (2024). The four fabric types of Sanandaj and the spatial patterns of property crimes (theft): Identifying the factors effectively influencing criminal activity. *Journal of Sustainable Architecture and Urban Design*, 12(2), 169-190. [In Persian]
- Sheykhi, F., & Babakhani, M. (2022). Post-pandemic urban planning: Applying the 15-minute city approach in Iranian cities (Case study: Mehrshahr, Karaj). *Scientific Journal Urban Design Discourse*, 3(2), 97-114. [In Persian]
- Sheykhi, F., Babakhani, M., & Adeli, Z. (2025). Examining the adaptability of the 15-minute city approach in the old and new context by using the analytic network process method (Case study: MollaSadra and AghaKabir neighborhoods in Qazvin). *Karafan*, 21(69), 139-167. [In Persian]