



مجله

جغرافیا و توسعه فضای شهری

(نشریه علمی)

سال هشتم، شماره ۲ | پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

- عوامل متمایزکننده الگوهای انتخاب محل اقامت مردشگران داخلی در شهر مشهد
آرش تهران، احمدضا اصغریور ماسوله، امید علی خوارزمی، محسن نوغانی دخت بهمنی، حسین اکبری
(۱-۱۹)
- واکنش سازوکار انقباض شهری و وابستگی آن با فرهنگ برنامه ریزی (مورد پژوهی: منطقه ۸ کلانشهر تبریز)
پویا جودی، سمانه حبیبی، سروش مختاری افندی
(۲۱-۳۷)
- تحلیلی بر برنامه ریزی توسعه پایدار بخش مرکزی کلانشهر تهران با محوریت حمل و نقل شهری (منطقه ۱۲ شهرداری تهران)
ابیرحسین خادمی، محمداجزاء شکوهی، احمدپوراحمد، محمدرحیم رهنما
(۳۹-۶۳)
- بررسی ویژگی ها و ابعاد رویکردهای مختلف نظریه داده بنیاد در برنامه ریزی شهری: یک مطالعه مروری نظام مند
اسماعیل کلانه رحمانی، کوروش افضل، جواد معین الدینی
(۶۵-۸۰)
- تحلیل اقتصادی ارتقاء زیست پذیری مجتمع های مسکونی آنبوه با به کارگیری رهیافت مشارکت عمومی - خصوصی (محلله یار شهر اصفهان)
فرزانه دهقانی گیشی، داریوش مرادی چادگان
(۸۱-۱۰۱)
- بررسی عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه های آسیب پذیر در تقاطع های شهری (نمونه موردی: سه راه تهران پارس)
سارا رضائی، احمد شامیوندی
(۱۰۳-۱۲۳)
- رتبه بندی زمین های شبکه شهرهای خلاق یونسکو برای شهر تبریز
خدیجه صالحی ابر، پرویز محمدزاده، داوود بهبودی
(۱۲۳-۱۴۱)
- ارزیابی نقش میانجی هویت در مفهوم زیست پذیری با استفاده از مدل سازی معادلات ساختاری (مطالعه موردی: بخش مرکزی شهر بجنورد)
فروغ خزاعی نژاد، سکینه یگی، عاطفه گلپان وثوقی
(۱۴۳-۱۵۹)
- تأثیر صرفه های ناشی از تجمع و شهرنشینی بر رشد اقتصادی صنایع غذایی و آشامیدنی
ترک صالح نیا، محمدعلی مقصودپور
(۱۶۱-۱۷۷)
- ارزیابی تحقق پذیری شاخص های کیفیت فضاهای عمومی شهری بر مبنای دیدگاه کرمونا (مطالعه موردی: شهر تبریز)
مسعود تویچی خسروشاهی، آرش تقی اصل، داریوش ستارزاده، حسن ستاری ساریاقلی
(۱۷۹-۱۹۶)
- تبیین تأثیر ارتفاع و فرم گونه های مسکونی مبتنی بر ایجاد آسایش حرارتی فضاهای باز جمعی (نمونه مورد مطالعه: مجتمع های مسکونی شهر شیراز)
نازنین دهناد، باقر کریمی، جمال الدین مهدی نژاد
(۱۹۷-۲۱۷)
- تحلیل سیاست های کالبدی و اقتصادی بازآفرینی شهری مسکن مینا، مورد مطالعه محله جفره ماهینی شهر یوشهر
کرامت اله زبیری، سید علی حبیبی، علی گودرزی
(۲۱۹-۲۴۰)

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۷۵۵۱۱-۱



دانشکده ادبیات و علوم انسانی

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری

سال هشتم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

صاحب امتیاز: دانشگاه فردوسی مشهد

مدیر مسئول: دکتر براتعلی خاکپور

سرمدیر: دکتر محمد رحیم رهنما

هیئت تحریریه (به ترتیب حروف الفبا):

عیسی ابراهیمزاده آکباد - استاد دانشگاه سیستان و بلوچستان (دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری)
 محمد اجزاء شکوهی - دانشیار دانشگاه فردوسی مشهد (دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری)
 براتعلی خاکپور - دانشیار دانشگاه فردوسی مشهد (دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری)
 محمدرحیم رهنما - استاد دانشگاه فردوسی مشهد (دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری)
 عباس سعیدی - استاد دانشگاه شهید بهشتی (دکتری جغرافیای روستایی)
 محمد سلیمانی مهرنجانی - دانشیار دانشگاه خوارزمی (دکتری جغرافیای شهری)
 زهره فنی - دانشیار دانشگاه شهید بهشتی (دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری)
 علی اکبر عنایتی - استاد دانشگاه فردوسی مشهد (دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی)
 عزت‌الله مافی - دانشیار دانشگاه فردوسی مشهد (دکتری جغرافیای شهری)
 اصغر نظریان - استاد دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران (دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری)

مقالات نمودار آرای نویسندگان است و به ترتیب وصول و تصویب درج می‌شود.

مدیر داخلی: دکتر مصطفی امیرفخریان	کارشناس اجرایی دفتر مجله: زهرا بنی‌اسد
ویراستار ادبی: دکتر شیرین صباغی آبکوه	مترجم انگلیسی: مرکز ویراستاری انگلیسی دانشکده ادبیات و علوم انسانی
ویراستاران این شماره: عبدالله نوروزی	حروف‌نگاری و صفحه‌آرایی: الهه تجویدی
نشانی: مشهد، دانشگاه فردوسی مشهد، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دکتر علی شریعتی، کد پستی ۹۱۷۹۴۸۸۳، نمابر: ۰۵۱۳۸۸۰۷۰۶۰	شمارگان: ۳۰ نسخه
تلفن: ۰۵۱۳۸۸۰۶۷۳۴، سرمدیر: ۰۵۱۳۸۸۰۵۲۷۵	
بها: داخل کشور: ۲۰۰۰ ریال (تک‌شماره) خارج کشور: ۲۵ دلار (آمریکا - سالانه)، ۲۰ دلار (سایر کشورها - سالانه)	
نشانی اینترنتی مجله: http://jgusd.um.ac.ir	E-mail: jud@um.ac.ir

این مجله در جلسه کمیسیون بررسی نشریات علمی کشور مورخ ۱۳۹۳/۶/۱۰، رتبه علمی - پژوهشی دریافت و طی نامه شماره ۳/۱۸/۱۳۷۲۲۷ در تاریخ ۱۳۹۳/۷/۲۸ ابلاغ گردیده است.

بر اساس مصوبه وزارت عتف از سال ۱۳۹۸، کلیه نشریات دارای درجه "علمی - پژوهشی" به نشریه "علمی" تغییر نام یافتند.

این مجله در پایگاه‌های زیر نمایه می‌شود:

- پایگاه اطلاعات علمی جهاد دانشگاهی (SID)
- پایگاه بانک اطلاعات نشریات کشور (Magiran)
- پایگاه استنادی علوم جهان اسلام (ISC)

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شرایط پذیرش مقاله

برای سرعت بخشیدن به امر داوری و چاپ مقالات، از همه پژوهشگرانی که مایل به چاپ مقالات علمی خود در این نشریه هستند، درخواست می شود به نکات زیر توجه کافی داشته باشند:

۱. مقاله ارسال شده نباید قبلاً در هیچ نشریه داخلی یا خارجی چاپ شده باشد. هیأت تحریریه انتظار دارد نویسندگان محترم تا هنگامی که جواب پذیرش از نشریه نرسیده است، مقاله خود را به مجله دیگری برای چاپ ارسال نفرمایند.

۲. مقالات فارسی با قلم بی لوتوس نازک ۱۳ و مقالات انگلیسی با قلم نازک Times New Roman 12 با نرم افزار Word تهیه شود. مقالات، روی کاغذ A4 (با حاشیه از بالا ۴ و پایین ۳ و راست ۳ و چپ ۳ سانتی متر) تایپ شود. متن به صورت دستونی با رعایت فاصله ۱ سانتی متر بین دو ستون و فواصل بین خطوط به صورت Single باشد.

۳. حجم مقاله نباید از حدود ۷۰۰۰ کلمه و یا حداکثر ۲۰ صفحه چاپی به قطع نشریه بیشتر باشد (با در نظر گرفتن محل جداول، اشکال، خلاصه فارسی و کتابشناسی).

۴. برای مقالات فارسی، عنوان مقاله با در نظر گرفتن فواصل بین کلمات نباید از ۲۰ حرف تجاوز کند و با قلم بی لوتوس سیاه ۱۳ بولد تایپ شود.

۵. نام نویسنده (نویسندگان) مقاله با قلم بی لوتوس سیاه ۱۰، عنوان علمی یا شغلی او نیز با قلم بی لوتوس سیاه ۱۰ مشخص شود.

۶. برای مقالات انگلیسی، عنوان با قلم Times New Roman 13، نام نویسنده مقاله با قلم سیاه Times New Roman 10 عنوان علمی یا شغلی او با قلم Times New Roman 10 در زیر عنوان مقاله ذکر شود؛ همچنین آدرس الکترونیکی و شماره تلفن نویسنده مسئول در پاورقی آورده شود.

۷. چکیده مقاله برای مقالات فارسی با قلم بی لوتوس نازک ۱۲ و برای مقالات انگلیسی با قلم نازک Times New Roman 11 به صورت تک ستونی باشد.

۸. شکل ها و نمودارهای مقاله حتماً اصل و دارای کیفیت مطلوب باشد. فایل اصلی اشکال (تحت Excel, Word, PDF) و با دقت ۶۰۰ dpi ارایه شود. اندازه قلم ها به خصوص در مورد منحنی ها (legend) به گونه ای انتخاب شوند که پس از کوچک شدن مقیاس شکل برای چاپ نیز خوانا باشند (زیر نویس اشکال، بی لوتوس سیاه ۱۲ و سطر چین).

۹. ساختار مقاله شامل عناصر زیر است:

۹.۱. صفحه عنوان: در صفحه شناسنامه باید عنوان مقاله، نام و نام خانوادگی نویسنده (نویسندگان)، درجه علمی، نشانی دقیق (کد پستی، تلفن، دورنگار و پست الکترونیکی)، محل انجام پژوهش، مسئول مقاله و تاریخ ارسال) درج شود. نویسنده مسئول باید مشخص شود.

۹.۲. چکیده: شامل: ۱. چکیده فارسی که شرح مختصر و جامعی از محتوای مقاله با تأکید بر طرح مسأله، هدف ها، روش ها، نتیجه گیری و کلمات کلیدی (۳ تا ۵ واژه) است. چکیده در یک پاراگراف و حداکثر ۲۵۰ کلمه تنظیم شود. این بخش از مقاله در عین اختصار، باید گویای روش کار و برجسته ترین نتایج، بدون استفاده از کلمات اختصاری تعریف نشده، جدول، شکل و منابع باشد. چکیده انگلیسی باید مطابقت کامل با چکیده فارسی داشته باشد.

۹.۳. مقدمه: شامل ۱- طرح مسأله (مطالب مربوط به اهمیت و ضرورت، اهداف، سوال ها و فرضیه ها)، پیشینه تحقیق و مبانی نظری

۹.۴. روش شناسی تحقیق: در برگزیده ۱- روش پژوهش و مراحل آن (روش تحقیق، جامعه آماری، روش نمونه گیری، حجم نمونه و روش تعیین آن، ابزار گردآوری داده ها و اعتبارسنجی آن ها)؛ ۲- متغیر ها و شاخص های پژوهش؛ ۴- قلمرو جغرافیایی پژوهش

۹.۵. یافته های پژوهش: ارایه نتایج دقیق از یافته های مهم با رعایت اصول علمی و با استفاده از جداول و نمودارهای لازم.

۹.۶. بحث: حاوی تفسیر نتایج و مقایسه یافته های مطالعه با مطالعات پیشین و برجسته کردن نوآوری پژوهش

۹.۷. نتیجه گیری و پیشنهادها: شامل خلاصه ای از یافته ها، توضیح قابلیت تعمیم پذیری و کاربرد علمی یافته ها و ارایه رهنمودهای لازم برای ادامه پژوهش در ارتباط با موضوع، نتیجه گیری و توصیه ها و پیشنهاد های احتمالی.

۱۰. نحوه ارجاعات: منابع و مأخذ باید به صورت درون متنی و همچنین در پایان مقاله ذکر شود.

۱۰.۱. ارجاعات در متن مقاله باید به شیوه داخل پرانتز (APA) نسخه ۶ باشد؛ به گونه ای که ابتدا نام مؤلف یا مؤلفان، سال انتشار و صفحه ذکر شود. شایان ذکر است که ارجاع به کارهای چاپ شده فقط به زبان فارسی بوده و در اسامی لاتین معادل آن در زیر نویس همان صفحه ارایه شود؛ به عنوان نمونه: (شکوئی، ۱۳۸۷، ص. ۵۰) یا (وودز، ۲۰۰۵، ص. ۲۷). ۱۰.۲. در پایان مقاله، منابع مورد استفاده در متن مقاله، به ترتیب الفبایی نام خانوادگی نویسنده بر اساس الگوی فهرست نویسی APA نسخه ۶ تنظیم شود. (عناوین کتاب ها و مجلات ایتالیک/ مورب شود).

نمونه فارسی:

- رضوانی، م. ر. (۱۳۹۰). برنامه ریزی توسعه روستایی در ایران. چاپ چهارم. تهران: نشر قومس.

- عنایتانی، ع. ا، شایان، ح. و، بنیادداشت، ا. (۱۳۹۰). بررسی نقش اعتبارات بر تغییر الگوی مسکن در نواحی روستایی (مطالعه موردی: شهرستان بهمنی). مجله برنامه ریزی فضایی. ۱(۳)، ۸۰-۶۳.

نمونه انگلیسی:

- Boume, L. S. (1981). *The geography of housing*. London: Edward Arnold.

- Turgat, H. (2001). Culture, continuity and change: Structural analysis of the housing pattern in squatter settlement. *Global Environment Research (GBER)*. 1(1), 17-25.

۱۰. ۳. انواع نقل قول‌ها (مستقیم و غیر مستقیم)، نقل به مضمون و مطالب به‌دست‌آمده از منابع و مآخذ، با حروف نازک و استفاده از نشانه‌گذاری‌های مرسوم، مشخص شود و نام صاحبان آثار، تاریخ و شماره صفحات منابع و مآخذ، بلافاصله در میان پراکنش نوشته شود.
۱۰. ۴. مقالات برگرفته از رساله و پایان‌نامه دانشجویان با نام استاد راهنما، مشاوران و دانشجویان با هم و با مسئولیت استاد راهنما منتشر می‌شود.
۱۰. ۵. چنانچه مخارج تحقیق یا تهیه مقاله توسط مؤسسه‌ای تأمین مالی شده باشد، باید نام مؤسسه در صفحه اول درج شود.
۱۰. ۶. تمام منابع فارسی به انگلیسی ترجمه شده و به همراه چکیده مبسوط انگلیسی ارائه شود.
۱۱. شیوه ارزیابی مقالات: مقالات ارسالی که شرایط پذیرش را احراز کنند، برای داوران خبره در آن موضوع ارسال می‌شوند. داوران محترم، جدای از ارزشیابی کیفی مقالات، راهبردهای سازنده‌ای پیشنهاد می‌کنند. پیشنهادهای داوران محترم به طور کامل؛ اما بدون نام و نشان داور، برای نویسنده مقاله ارسال خواهد شد.
۱۲. مجله حق رد یا قبول و نیز ویراستاری مقالات را برای خود محفوظ می‌دارد و مقالات مسترد نمی‌شود. اصل مقالات رد یا انصراف داده‌شده، پس از سه ماه از مجموعه آرشیو مجله خارج خواهد شد و مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری هیچ مسئولیتی در این ارتباط نخواهد داشت.
۱۳. مسئولیت ارایه صحیح مطالب مقاله بر عهده نویسندگان مقاله است. از این‌رو، نسخه‌ای از مقاله آماده چاپ برای انجام آخرین تصحیحات احتمالی به نشانی الکترونیکی نویسنده ارسال خواهد شد، چنانچه ظرف مدت یک هفته پاسخی از سوی نویسندگان دریافت نشود، به معنای موافقت آن‌ها با اصلاحات انجام‌شده تلقی و نسبت به چاپ آن اقدام می‌شود.
۱۴. دریافت مقاله صرفاً از طریق سامانه مجله (<http://jgusd.um.ac.ir>) خواهد بود و مجله از پذیرش مقالات دستی یا پستی معذور خواهد بود.
۱۵. مقالاتی که مطابق فرمت مجله تهیه نشده باشند به نویسنده بازگردانده شده و در فرآیند ارزیابی قرار نخواهد گرفت.
۱۶. فایل‌های ضروری برای ارسال از طریق سامانه عبارت‌ند از:
الف) فایل مشخصات نویسندگان: در محیط Word شامل اسامی و مشخصات نویسندگان به فارسی و انگلیسی.
ب) فایل اصلی مقاله بدون مشخصات: در محیط Word شامل متن اصلی مقاله بدون اسامی و مشخصات نویسندگان همراه با چکیده مبسوط انگلیسی.
ج) فایل چکیده مبسوط (مکمل) مقاله: در محیط Word شامل چکیده مبسوط انگلیسی به همراه اصل نسخه فارسی آن و برگردان منابع فارسی به انگلیسی در قالب یک فایل.
۱۷. شرایط جزئی‌تر و دقیق‌تر نیز در فایل راهنمای نگارش و ارسال مقاله توسط نویسندگان ارائه شده است.

آدرس پستی: مشهد، دانشگاه فردوسی مشهد، دانشکده ادبیات و علوم انسانی دکتر علی شریعتی، کد پستی: ۹۱۷۹۴۸۸۳، نمابر: ۰۵۱۳/۸۱۰۷۰۶۰

کد پستی: ۹۱۷۹۴۸۸۳ پست الکترونیکی jud@um.ac.ir

وب سایت: <http://jgusd.um.ac.ir>

فرم اشتراک (یک ساله / دو شماره) مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری

این جانب..... شغل..... با ارسال فیش بانکی به مبلغ..... ریال به حساب جاری شماره ۴۲۵۲۹۹۶۳۸ بانک تجارت شعبه دانشگاه مشهد کد ۴۲۵۰ به نام عواید اختصاصی دانشکده ادبیات و علوم انسانی، متقاضی اشتراک دو فصلنامه از شماره..... هستم.....

چنانچه صاحبان مقالات منتشر شده متقاضی دریافت مجله و تیراژی آن از طریق پست پیش‌تاز باشند، باید هزینه‌ی آن را به شماره حساب مذکور واریز و اصل فیش پرداختی را به نشانی دفتر مجله ارسال کنند.

نشانی:..... کد پستی:.....

داوران این شماره به ترتیب حروف الفبا

دکتر پاکزاد آزادخانی (استادیار جغرافیا دانشگاه باختر ایلام)
دکتر روح اله اسدی (استادیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد)
دکتر محمد اسکندری ثانی (دانشیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه بیرجند)
دکتر کمال امیدوار (استاد اقلیم شناسی دانشگاه یزد)
دکتر مصطفی امیرفخریان (استادیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد)
دکتر علی اصغر پیله ور (دانشیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه بجنورد)
دکتر معصومه توانگر (استادیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری جهاددانشگاهی خراسان رضوی)
دکتر شهریار خالدی (استاد اقلیم شناسی دانشگاه شهید بهشتی)
دکتر امیدعلی خوارزمی (استادیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد)
دکتر محمدعلی خلیجی (استادیار گروه شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی اهواز)
دکتر محمدرحیم رهنما (استاد جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد)
دکتر یعقوب زنگنه (دانشیار جغرافیا دانشگاه حکیم سبزواری)
دکتر مهدی سقایی (استادیار برنامه ریزی روستایی موسسه غیرانتفاعی حکیم جرجانی گرگان)
دکتر رستم صابری فر (دانشیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه تربیت مدرس)
دکتر مریم قاسمی (استادیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد)
دکتر صدیقه لطفی (استاد جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه مازندران)
دکتر علیرضا محمدی (دانشیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه محقق اردبیلی)
دکتر میرنجف موسوی (استاد جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه ارومیه)
دکتر حسین نظم فر (استاد گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه محقق اردبیلی)

فهرست مندرجات

صفحه	عنوان
(۱-۱۹)	■ عوامل متمایزکننده الگوهای انتخاب محل اقامت گردشگران داخلی در شهر مشهد آرش قهرمان، احمدضا اصغریور ماسوله، امید علی خوارزمی، محسن نوغانی دخت بهمنی، حسین اکبری
(۲۱-۳۷)	■ واکاوی سازوکار انقباض شهری و وابستگی آن با فرهنگ برنامه ریزی (مورد پژوهی: منطقه ۸ کلانشهر تبریز) پویا جودی، سمانه حبیبی، سروش مختاری اقدمی
(۳۹-۶۳)	■ تحلیلی بر برنامه ریزی توسعه پایدار بخش مرکزی کلانشهر تهران با محوریت حمل و نقل شهری (منطقه ۱۲ شهرداری تهران) امیرحسین خادمی، محمداجزاء شکوهی، احمدپوراحمد، محمدرحیم رهنما
(۶۵-۸۰)	■ بررسی ویژگی ها و ابعاد رویکردهای مختلف نظریه داده بنیاد در برنامه ریزی شهری: یک مطالعه مروری نظام مند اسماعیل کلاته رحمانی، کوروش افضلی، جواد معین الدینی
(۸۱-۱۰۱)	■ تحلیل اقتصادی ارتقاء زیست پذیری مجتمع های مسکونی انبوه با به کارگیری رهیافت مشارکت عمومی - خصوصی (محلّه بهار شهر اصفهان) فرزانه دهقانی گیشی، داریوش مرادی چادگانی
(۱۰۳-۱۲۲)	■ بررسی عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه های آسیب پذیر در تقاطع های شهری (نمونه موردی: سه راه تهران پارس) سارا رضائی، احمد شاهپوندی
(۱۲۳-۱۴۱)	■ رتبه بندی زمین های شبکه شهرهای خلاق یونسکو برای شهر تبریز خدیجه صالحی ابر، پرویز محمدزاده، داوود بهبودی
(۱۴۳-۱۵۹)	■ ارزیابی نقش میانجی هویت در مفهوم زیست پذیری با استفاده از مدل سازی معادلات ساختاری (مطالعه موردی: بخش مرکزی شهر بجنورد) فروغ خراعی نژاد، سکینه بیگی، عاطفه گلپان و ثوقی
(۱۶۱-۱۷۷)	■ تأثیر صرفه های ناشی از تجمع و شهرنشینی بر رشد اقتصادی صنایع غذایی و آشامیدنی نرگس صالح نیا، محمدعلی مقصودپور
(۱۷۹-۱۹۶)	■ ارزیابی تحقق پذیری شاخص های کیفیت فضاهای عمومی شهری بر مبنای دیدگاه کرمونا (مطالعه موردی: شهر تبریز) مسعود توپچی خسروشاهی، آرش تقفی اصل، داریوش ستارزاده، حسن ستاری ساریانقلی
(۱۹۷-۲۱۷)	■ تبیین تأثیر ارتفاع و فرم گونه های مسکونی مبتنی بر ایجاد آسایش حرارتی فضاهای باز جمعی (نمونه مورد مطالعه: مجتمع های مسکونی شهر شیراز) نازنین دهناد، باقر کریمی، جمال الدین مهدی نژاد
(۲۱۹-۲۴۰)	■ تحلیل سیاست های کالبدی و اقتصادی بازآفرینی شهری مسکن مینا، مورد مطالعه محله جفره ماهینی شهر بوشهر کرامت اله زیاری، سید علی حسینی، علی گودرزی



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال هشتم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

عوامل متمایزکننده الگوهای انتخاب محل اقامت گردشگران داخلی در شهر مشهد

آرش قهرمان (دانشجوی دکتری جامعه‌شناسی اقتصادی و توسعه، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران)

ghahreman@acecr.ac.ir

احمدضا اصغریپور ماسوله (استادیار گروه جامعه‌شناسی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران، نویسنده مسئول)

asgharpour@um.ac.ir

امید علی خوارزمی (استادیار گروه جغرافیا، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران)

kharazmi@um.ac.ir

محسن نوغانی دخت بهمنی (دانشیار گروه جامعه‌شناسی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران)

noghani@um.ac.ir

حسین اکبری (دانشیار گروه جامعه‌شناسی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران)

h-akbari@um.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۳۹۹/۰۶/۰۳

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۱۲/۰۳

صص ۱۹-۱

چکیده

با توجه به تعداد زیاد گردشگران و زائران با سلايق و ذائفه‌های اقامتی متفاوت، در یک دهه اخیر مراکز اقامتی مختلفی، اعم از رسمی و غیررسمی، در شهر مشهد ایجاد شده است. در واقع، گردشگرانی که از تأسیسات اقامتی استفاده می‌کنند، بیشترین تأثیر اقتصادی را بر مقصد می‌گذارند. به طوری که هزینه اقامتگاه عمدتاً اولویت اول هزینه‌های سفر گردشگران در مشهد را بر می‌گیرد که بیانگر اهمیت این موضوع می‌باشد. این پژوهش با استفاده از تکنیک تحلیل تشخیصی درصد شناسایی الگوهای تمایزبخش انتخاب محل اقامت گردشگران در شهر مشهد است. روش پژوهش پیمایشی و ابزار مورد استفاده برای جمع‌آوری داده‌ها پرسشنامه محقق ساخته بوده است. جامعه آماری تحقیق، گردشگران و زائران بومی شهر مشهد در فصل زمستان سال ۱۳۹۷ است. یافته‌های تحقیق نشان داد که انتخاب محل اقامت گردشگران مشهدی به شیوه غیرنهادی (۶۸ درصد) و بر اساس تصمیم جمعی (۸۸ درصد) صورت می‌گیرد. بررسی عوامل تمایزگذار در انتخاب محل اقامت نیز نشان داد که اگرچه پایگاه اجتماعی گردشگران در انتخاب محل اقامت نقش دارد، اما تنها عامل تعیین‌کننده نیست؛ بلکه ارزش‌های اقامتی گردشگران و نظام ترجیحات آنان در سفر و انگیزه سفر نیز در انتخاب محل اقامت گردشگران در شهر مشهد تأثیرگذار است. بر اساس یافته‌های این پژوهش، انتخاب محل اقامت تنها بعد اقتصادی ندارد، بلکه متضمن معنایی اجتماعی نیز است. اقامت افزون بر آنکه تابع درآمد است؛ تابع پایگاه اجتماعی و سبک زندگی گردشگر نیز می‌باشد. اکثریت گردشگران مشهدی را طبقه متوسط رو به پایین تشکیل می‌دهند، بنابراین مدیریت

گردشگری شهر مشهد و برنامه‌ریزان حوزه اقامت در توسعه مراکز اقامتی، باید بر بعد عملگرایی تمرکز بیشتری داشته باشند تا بعد نمادین

کلیدواژه‌ها: ارزش‌های اقامتی، اقامت، انگیزه سفر، تحلیل تمایزی. گردشگری، مشهد

۱. مقدمه

هر عمل ارادی که انسان انجام می‌دهد، نتیجه‌ی یک تصمیم است و در فرایند تصمیم‌گیری، عوامل متعددی دخیل هستند. مطالعات نشان داده است که معیارهای مختلفی از جمله کیفیت خدمات، موقعیت جغرافیایی-مکانی، امکانات (جاودان و فتحی زاده، ۱۳۹۵، ص. ۴۳) امنیت، رفاه و آرامش، هزینه و قیمت خدمات (سهرابی و دیگران، ۱۳۹۱، ص. ۱۸) در انتخاب نوع محل اقامت گردشگران تاثیرگذار است. وجود امکانات پذیرایی، یکی از الزامات اولیه‌ی هر مکانی است که پذیرای گردشگران است. به عبارت دیگر، هر فرد گردشگر برای خواب و استراحت و تأمین غذا، به عنوان اصلی‌ترین نیازها در سفر، نیاز به پذیرایی دارد. پذیرایی شامل مجموعه‌ای از تشکیلات خوابگاهی می‌شود که امکان دارد به صورت استراحتگاه‌های بسیار مجلل یا حتی تنها محدود به یک تخت خواب معمولی و صبحانه‌ی ساده باشد (گی^۱، ۱۳۸۴، ص. ۱۱۲ و ۱۱۱). به عبارتی دومین نقطه‌ی ثقل گردشگری (بعد از جاذبه‌های گردشگری به عنوان نقاط پیوندگاهی که سایر نقاط و عناصر گردشگری را با خود در یک الگوی فضایی شهری - گردشگری تنظیم می‌کند) محل اقامت گردشگر است. اقامتگاه‌ها نقطه‌ی شروع حرکت و پایان روزانه‌ی گردشگران در شهر، به عنوان نقاط پیوندی در شهر و از اجزای مهم الگوی فضایی شهری - گردشگری و در صورت برجستگی بیشتر، به عنوان گره اصلی از الگوی فضایی شهر محسوب می‌شود (موحد، ۱۳۸۶، ص. ۴۲).

با توجه به تعداد زیاد گردشگران با سلايق و ذائفه‌های اقامتی متفاوت، در یک دهه اخیر مراکز اقامتی مختلفی، اعم از رسمی و غیررسمی، در شهر مشهد ایجاد شده است. در واقع، گردشگرانی که از تأسیسات اقامتی استفاده می‌کنند، بیشترین تأثیر اقتصادی را بر گردشگری می‌گذارند؛ به طوری که برای ۸۲ درصد زائران مشهد، اسکان اولویت اول در حوزه امکانات و خدمات است و هزینه اقامتگاه عمدتاً اولویت اول هزینه‌های سفر گردشگران را در بر می‌گیرد (رفیعی، ۱۳۸۸، توانگر، ۱۳۹۰، رضوی‌زاده و فروغ‌زاده، ۱۳۹۳). همچنین اکثر زائران آن نوع از واحدهای اقامتی را انتخاب می‌کنند که جا و مکان همه اعضای خانواده یا گروه را تأمین کند و هزینه کمتری را برای خانواده به همراه داشته باشد. بالا بودن هزینه واحدهای اقامتی، وجود تنوع در واحدهای اقامتی، گسترش واحدهای اقامتی غیرمجاز و میزان درآمد سالانه زائران، از جمله دلایلی است که می‌توان برای توجیه این وضعیت مطرح نمود (بدری و طیبی، ۱۳۹۱).

مطالعه‌ی نظام خرید مصرف در گردشگری و سفر ناظر بر افزایش درک روابط میان سفر به یک مقصد در برابر مقصدهای دیگر در طی یک سفر، سفر بوسیله هواپیما، اتوبوس، قطار، یا ماشین شخصی، یا استفاده از وسایل حمل

و نقل عمومی، اقامت در هتل یا خانه‌ی دوستان، صرف غذا در رستوران یا خرید هدیه، بازدید از جاذبه‌های مقصد و مانند آن است که در مجموع قابل دسته‌بندی به سه دسته متغیرهای مربوط به تفکر و برنامه‌ریزی قبل از سفر، متغیرهای مربوط به رفتار و تصمیم خاصی در سفر و متغیرهای مربوط به ارزیابی رویدادهای خاص و تجربیات پس از سفر است که معمولاً دوره‌ی نزدیک به اتمام سفر را در بر می‌گیرد. جهت توصیف رفتار گردشگری مجموعه‌ای از متغیرها به نام "متغیرهای سفر" به کار می‌رود که به توصیف نقش‌ها و انتخاب‌های گردشگران می‌پردازد (پیرس^۱، ۱۳۹۵، ص ۱۴).

صنعت گردشگری وابسته به کشش سفر از سوی کنشگران است. نیروی محرک کشش، انگیزه است. بنابراین بقای صنعت گردشگری به وجود انگیزه‌ی سفر در افراد بالقوه گردشگری بستگی دارد که با سفر کردن و تقاضای خدمات گردشگری، این صنعت را به جریان می‌اندازند. انگیزه نیروی محرکی است که افراد را به انجام کاری و می‌دارد (مایو و جارویس^۲، ۱۰، ص ۱۹۸۱؛ ایزوآهولا^۳، ۱۹۸۲). موتینهو^۴ (۲۰۰۰) انگیزه را شرایط یا نیازی می‌داند که فرد را به سوی فعالیت خاصی سوق می‌دهد که احتمالاً باعث بوجود آمدن رضایت در وی می‌شود. کرامپتون^۵ (۱۹۷۹) هفت انگیزه اجتماعی - روانشناختی را برای سفر شناسایی کرد: گریز از محیط روزمره، گشت و گذار، استراحت، پرستیژ، بازگشت به گذشته، بهبود روابط خویشاوندی، تسهیل روابط اجتماعی.

پس از انگیزه سفر، تصمیم‌گیری برای سفر از متغیرهای اصلی در شناخت رفتار گردشگران است. یکی از مهمترین عناصر و مولفه‌های برنامه‌ریزی بازاریابی صنعت گردشگری، فرایند رفتار مصرف‌کننده است. مدل‌های تصمیم‌گیری در گردشگری با مدل‌های اصلی تصمیم‌گیری در رفتار مصرف‌کننده گره خورده است. از همین رو، به نظر می‌رسد برای ورود به مبحث رفتار تصمیم در گردشگری باید از دروازه بررسی مدل‌های تصمیم‌گیری مصرف‌کننده گذشت. این پروسه خطی و منطقی مراحل را که یک فرد برای انتخاب یک محصول تجربه می‌کند را توصیف می‌نماید. این مراحل را به تصمیم‌گیری‌های خانوادگی نیز می‌توان تعمیم داد. مدل جدیدی که توسط انگل^۶ و همکاران (۱۹۹۰) ارائه شد شامل مراحل زیر است: ۱- انگیزه و تشخیص نیاز، ۲- جستجو برای اطلاعات، ۳- ارزیابی جایگزین، ۴- خرید، ۵- پیامدها. انگل و همکاران (۱۹۹۰) همچنین توضیح می‌دهند که مواردی استثنایی وجود دارد که افراد در هنگام تصمیم‌گیری برخی موارد بالا را نادیده می‌انگارند. گان^۷ (۱۹۸۸) تصمیم‌گیری برای سفر را به سه مرحله تقسیم می‌کند. در مرحله اول فرد در مورد انتخاب مقصد تصمیم‌گیری می‌نماید. مرحله دوم مرحله‌ای است که فرد انتخاب می‌کند چه اقداماتی در مقصد انجام دهد و یا از چه جاذبه‌هایی دیدن نماید. مرحله

1. Pearce
2. Mayo and Jarvis
3. Iso-Ahola
4. Moutinho
5. Crompton
6. Engel
7. Gunn

سوم تصمیماتی است که فرد در مقصد سفر خود و با توجه به شرایط اتخاذ می‌کند. افراد در هنگام تصمیم برای سفر، اگر تجربیات کافی داشته باشند به داشته‌ها و اطلاعات درونی خود اکتفا می‌کنند. اما اگر اطلاعات درونی آنها کافی نباشد به اطلاعات بیرونی مراجعه می‌کنند. تصمیم‌گیری برای سفر، عمدتاً همراه با جستجوی اطلاعات در ارتباط با مقصد و چگونگی انجام سفر است. گردشگران بندرت از یک منبع واحد برای تمامی اطلاعات مورد در برنامه سفر خود استفاده می‌کنند: ۱- بستگان، دوستان و آشنایان، ۲- اطلاعات مکتوب در مورد مقصدهای مختلف ۳- رسانه‌ها و ۴- مشاوران گردشگری، چهار منبع بیرونی مناسب هستند که افراد عموماً برای کسب اطلاعات در مورد مقصدهای مختلف و تصمیم‌گیری برای انتخاب یکی از آنها استفاده می‌کنند. در ادبیات گردشگری فعالیت‌های انتخابی به عنوان مکانیسم رابط میان انگیزه‌های گردشگران و مقصد توصیف می‌شود (نقل از موذن هوجقان، ۱۳۹۱، ص. ۶۸).

تصمیم‌گیری در انتخاب محل اقامت (همانند هر نوع انتخابی در سفر) تابعی از انگیزه‌ها و سلیق گردشگر و سایر ویژگی‌های سفر اوست. انگیزه‌های زیارتی، تفریحی و کاری و درمانی در نوع اقامتگاه و حتی محدوده مکانی اقامتگاه تاثیرگذار است. همچنین سلیق و ذائقه گردشگران در انتخاب محل اقامت در سفر متفاوت است. اقامتگاه در اولین نگاه، محلی برای استراحت و خواب دیده می‌شود، در حالی که امروزه به مکانی چند کارکردی تبدیل شده است. از یک سوی با فراهم شدن امکانات تفریحی و سرگرمی و خرید درون مراکز اقامتی، بخشی از اوقات فراغت گردشگر در اقامتگاه‌ها سپری می‌شود. همچنین نه تنها سفر بلکه تمامی زنجیره خدمات گردشگری از جمله اقامتگاه‌ها امکانی برای بازنمایی طبقاتی و کسب پرستیژ گردشگران را فراهم می‌آورد. به تعبیر ویلن تمایل انسان به چشم و همچشمی، مصرف کالا را به صورت وسیله‌ای برای مقایسه رشک درآورده، و از این رو مصرف کالا را با فایده دومی آمیخته که نشانه‌ای از توانایی مصرف کننده در خرج کردن پول است. این فایده دوم یا غیرمستقیم کالاهای مصرفی، خصالتی محترمانه به مصرف کالاهایی می‌دهد که منظور چشم و همچشمی را به خوبی برآورده می‌کنند (ویلن^۱، ۱۳۸۳، ص. ۱۸۰). بوردیو^۲ نیز مصرف را با هویت طبقاتی در ارتباط می‌بیند و آن را با مفهوم ریختار طبقاتی (عادت واره) در ارتباط قرار می‌دهد. از نظر وی ریختار همان جبر و ضرورتی است که درونی شده و تبدیل به طبع و قریحه گشته است که کردوکارهای معنادار و تلقی‌های معنابخش ایجاد می‌کند. از نظر بوردیو، سلیقه‌ها محصول انتخاب‌های کشگرانی هستند که در شرایط اقتصادی و اجتماعی خاصی قرار دارند، در عین حال سلیقه‌ها طبقه‌بندی کننده کشگران هستند. سلیقه عامل واقعی تبدیل کردن هر چیز به نشانه‌های تشخیص و تمایز است (بوردیو، ۱۳۹۱، ص. ۲۴۸). این ترجیحات ممکن است در خرده فضاهای نمادین معینی مانند سفر خود را نشان دهد. بوردیو تمایز در عاداتواره‌های طبقاتی را بر اساس میزان گونه‌های مختلف سرمایه (سرمایه اقتصادی، سرمایه اجتماعی، سرمایه فرهنگی و سرمایه نمادین) که برای عاملان در یک فضای اجتماعی خاص در دسترس است، ترسیم می‌کند (همان، ص. ۲۷). لذا سلیق و ترجیحات گردشگران در سفر، تابعی از سرمایه‌های فرهنگی، اقتصادی آنهاست. جستجوی

1. Veblen

2. Bourdieu

سوابق تجربی در حوزه اقامت گردشگری نشان داد که اغلب پژوهش‌ها در رابطه مراکز اقامتی مفاهیمی چون رضایت و یا شکاف انتظارات و ادراک واقعی خدمات مراکز اقامتی (فیض و دیگران، ۱۳۹۰، واشقانی فراهانی، ۱۳۹۳) و وفاداری به مراکز اقامتی (تاج‌زاده نمین و دیگران، ۱۳۹۰؛ رحیم نیا و دیگران، ۱۳۹۱؛ ابراهیم پور و دیگران، ۱۳۹۱؛ حقیقی کفاش و باقری، ۱۳۹۱؛ بهاری و دیگران، ۱۳۹۶) را مورد بررسی قرار داده‌اند. مهمترین نتایج حاصل از بررسی مطالعات تجربی در مورد اقامتگاه زائران در شهر مشهد در چند محور اصلی خلاصه شده است:

۱. **نوع اقامتگاه:** مسافرخانه، منزل اقوام، مهمان‌پذیر و هتل اولویت‌های اول انتخاب اقامتگاه در بین زائران ایرانی شهر مشهد می‌باشد و به اسکان در منازل زواری، حسینه‌ها و حاشیه خیابان‌ها کمتر تمایل دارند. میزان استفاده از هر یک از مراکز اقامتی در فصول مختلف متفاوت بوده است. چنانکه میزان استفاده از مسافرخانه در فصول بهار و زمستان بیشتر است، این میزان در تابستان به حداقل خود می‌رسد همچنین کمترین میزان جذب مسافر را به خود اختصاص داده است. کمترین میزان نوسان متعلق به منزل اقوام می‌باشد، میزان مراجعه به هتل نیز در فصل پاییز به بیشترین میزان و در تابستان به کمترین میزان خود می‌رسد (موسوی، ۱۳۸۱ و فروغ‌زاده، ۱۳۹۱). هتل و هتل-آپارتمان به ترتیب رایج‌ترین نوع اقامتگاه زائران خارجی است (شرفی، ۱۳۸۹).

۲. **زمان تصمیم‌گیری:** یافته‌ها نشان داده است که معمولاً زائرین بعد از مراجعه به مشهد اقدام به انتخاب محل برای اسکان می‌نمایند. بخش زیادی از گردشگران تجربه سفر به مشهد را داشته‌اند. اغلب این افراد از طریق سستی یعنی پرس و جو از دوستان و آشنایان اطلاعاتی در مورد مقصد سفر خود کسب کرده‌اند (بخشی، ۱۳۹۶).

۳. **معیار انتخاب محل اقامت:** مهمترین معیار انتخاب، فاصله اقامتگاه تا حرم می‌باشد، از دیگر ملاک‌ها به ترتیب هزینه پایین، امکانات، امنیت، راحتی، داشتن استقلال، تمیزی و بهداشت، بزرگی، نزدیکی به بازار، شناخت قبلی و زیبایی در انتخاب مکان اقامت دارای اهمیت می‌باشد (شرفی، ۱۳۸۵؛ مظهری، ۱۳۹۰). البته معیار انتخاب محل اقامت با انگیزه زائر رابطه دارد. بدین معنا که زائرانی که قصدشان دیدن اقوام دوستان و یا انجام کار شخصی بوده، ترجیح می‌دهد در اقامتگاهی دور از حرم اسکان نمایند و زائرانی که انجام زیارت برایشان در رده اول اهمیت بوده است و همچنین کسانی که از سفر قبلی‌شان رضایت داشته‌اند، در تصمیم‌گیریشان برای انتخاب محدوده محل اقامت، نزدیک حرم را مطلوب می‌دانند (فروغ‌زاده، ۱۳۹۲).

۴. **نحوه جستجوی اقامتگاه:** عمدتاً به صورت مراجعه حضوری و اتفاقی اعلام شده است بعد از آن به ترتیب از طریق دوستان و آشنایان، تجربه سفرهای قبل، دلال‌ها، شهرداری محل اسکان خود را انتخاب می‌نمایند (رضوی زاده و فروغ‌زاده، ۱۳۹۳، بخشی، ۱۳۹۶، چیت ساز، ۱۳۹۱).

۵. **نگرش نسبت به اماکن اقامتی شهر مشهد:** نیمی از زائران نگرش مثبتی نسبت به اماکن اقامتی شهر مشهد ندارند

(مجدی، ۱۳۷۴)

۶. **ویژگی‌های جمعیت شناختی زائران در اقامتگاه‌ها:**

- ساکنان در هتل‌ها عمدتاً افراد جوانتر با بعد خانوار کمتر تشکیل می‌دهند (مجدی، ۱۳۷۴).

- بیشترین اقامت در هتل مربوط به مسافری خارج کشور و سپس سایر استان‌ها است (بهروان، ۱۳۸۶).
- بیشترین اقامت در منزل بستگان مربوط به مسافرانی از سایر شهرهای خراسان رضوی است (بهروان، ۱۳۸۶).
- کسانی که در خانه‌های زواری مشهد اقامت داشته‌اند عمدتاً دارای درآمد پایین (مجدی، ۱۳۷۴؛ رضوانی، ۱۳۸۴؛ چیت ساز، ۱۳۹۱) و میانگین سنی بیشتری برخوردار بوده‌اند (مجدی، ۱۳۷۴).
۷. عوامل موثر بر انتخاب نوع اقامتگاه: پایگاه اقتصادی-اجتماعی (میزان درآمد، نوع شغل، تحصیلات)، تعداد همراهان، نوع حرکت (کاروانی، خانوادگی) و طول دوره اقامت شبانه در شهر مشهد، انگیزه سفر بر انتخاب زائران در خصوص مکان و نوع واحدهای اقامتی تاثیرگذار است (بدری و طیبی، ۱۳۹۱).
۸. عوامل موثر بر مدت اقامت: بین میزان درآمد و رضایت از مکان اقامتی و مدت اقامت رابطه مثبت وجود دارد (مجدی، ۱۳۷۴).
۹. مهمترین مشکلات زائران در حیطه مکان اقامتی: گرانی مسکن، کمبود مسکن، گیر نیابردن اتاق خالی (مجدی، ۱۳۷۴)، شلوغی و کیفیت پایین آن (شرفی، ۱۳۸۵، چیت ساز، ۱۳۹۱).
- بررسی سوابق تجربی جهانی نیز بیانگر آن است که هزینه اقامتگاه یکی از مولفه‌ها در انتخاب محل اقامت و مدت اقامت در سفر است (هانگ^۱ و شیائو^۲، ۲۰۰۰؛ نیکولا^۳، ۲۰۱۱؛ سایمن^۴ و جیمینز^۵، ۲۰۱۳). منطقه زندگی گردشگران (هانگ و شیائو، ۲۰۰۰) (به لحاظ سطح توسعه اقتصادی، بین سطح توسعه اقتصادی محل زندگی گردشگران و نوع محل اقامت رابطه مثبت وجود دارد) و انگیزه سفر (گردشگران با انگیزه‌های کاری و تجاری، هزینه بیشتری برای اقامت می‌پردازند و گردشگران تفریحی مراکز ارزان قیمت را ترجیح می‌دهند) (چو^۶ و چو^۷، ۲۰۰۰) و ویژگیهای جمعیت شناختی گردشگران (سن و شغل، میزان تحصیلات) بر انتخاب اقامتگاه تاثیرگذارند (هانگ و شیائو، ۲۰۰۰؛ چن^۸ و دیگران، ۲۰۱۷). امروزه بخش زیادی از مطالعات خارجی در حوزه اقامتگاه گردشگری، بر مراکز اقامتی غیررسمی (کارلسن^۹ و جوفربلی^{۱۰}، ۲۰۰۳) و خانه‌های اجاره‌ای اشتراکی و سایت‌هایی که این نوع اقامت را فراهم می‌آورد، متمرکز شده است (وود^{۱۱} و هاگس^{۱۲}، ۲۰۰۶؛ نش^{۱۳} و دیگران، ۲۰۰۶). اقامتگاه‌های اشتراکی شباهت بسیاری به خانه‌های اجاره‌ای در مشهد دارد، با این تفاوت که اقامتگاه‌های اشتراکی به صورت رسمی ثبت شده است

1. Huang
2. Xiao
3. Nicolau
4. Saayman
5. Jiménez
6. Chu
7. choi
8. Chen
9. Carlsen
10. Jaufeerally
11. Wood
12. Hughes
13. Nash

و توسط سایت‌های ویژه‌ای مانند Airbnb به گردشگران پیشنهاد می‌شوند. پژوهش‌ها نشان داده است که این نوع از خانه‌ها گونه جدیدی از گردشگری را رقم زده است و بر کیفیت سفر از نظر انتخاب مقصد، مدت سفر، فعالیت‌های مشارکتی در مقصد، نوع رابطه با جامعه میزبان و وفاداری به مقصد تاثیرگذار است (گانتساگ^۱، ۲۰۱۵؛ تاسیاده^۲، ۲۰۱۵؛ تاسیاده، ۲۰۱۶). در حال حاضر در شهر مشهد واحدهای اقامتی متعددی چه در قالب واحدهای رسمی و چه در قالب واحدهای غیررسمی مشغول به فعالیت می‌باشند؛ هتل، هتل آپارتمان، مهمانپذیر- مسافرخانه، کمپ‌ها، منازل استیجاری، زائرسراها، حسینیه‌ها، اقامتگاه‌های بوم گردی، مدارس و مراکز فرهنگی، مهمانسراهای دولتی، زائرسراهای آستان قدس و زائرسراها از جمله مراکزی هستند که زائران و گردشگران مدت زمان حضور خود در این استان را در آنها سپری می‌کنند و زائران با ویژگیهای مختلف و با سلیق و ترجیحات متفاوت، واحد اقامتی خود را انتخاب می‌کنند. این تحقیق درصدد بررسی این امر است که علاوه بر توان مالی چه عواملی الگوهای انتخاب محل اقامت گردشگران در شهر مشهد را از یکدیگر متمایز می‌کند؟

۲. متدولوژی

۲.۱. روش پژوهش

روش پژوهش پیمایشی و ابزار مورد استفاده برای جمع آوری داده‌ها پرسشنامه محقق ساخته بوده است. جامعه آماری تحقیق، گردشگران و زائران داخلی مشهد در فصل زمستان سال ۱۳۹۷ است، که حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران ۳۸۴ نفر محاسبه شد (ضریب اطمینان در سطح ۹۵٪/ $t=1/96$)، (پیش برآورد واریانس متغیر وابسته $S^2=0/5$ ، دقت احتمالی مطلوب $d=0/95$). از آنجایی که پرسشنامه با استفاده از تبلت و نرم افزارهای آنلاین اجرا گردید، حدود ۵۰ پرسشنامه داده‌های آن مخدوش گردید و در نهایت ۳۳۲ پرسشنامه معتبر مبنای تحلیل قرار گرفت. بر حسب مطالعات انجام شده از جمله طرح پژوهشی رضوی زاده در سال ۱۳۹۷ و طرح پژوهشی فروغ زاده در سال ۱۳۹۲ (که گردشگران فصل زمستان شهر مشهد را مورد مطالعه قرار داده اند)، این تعداد حجم نمونه قابل قبول است. ملاک انتخاب پاسخگویان، مسافران بالای ۱۵ سال بوده است که از هزینه‌های سفر و محل اقامت مطلع بوده‌اند. شیوه نمونه‌گیری به صورت تصادفی بوده است. به لحاظ زمانی، نمونه‌گیری زمانی در روزهایی انجام شده است که با مناسبت‌های مذهبی و ملی تقارنی نداشته باشد. برای تامین روایی ابزار از روایی صوری استفاده شده است، بدین ترتیب که محقق پس از تهیه ابزار سنجش با مشورت افراد متخصص (اساتید و محققان حوزه گردشگری و جامعه‌شناسی) روایی ابزار را تا حد امکان ارتقا داده است. در این پژوهش به منظور تحلیل عوامل موثر بر سنخ‌های اقامتی متفاوت، از روش تحلیل تشخیصی استفاده شده است.

۲.۲. متغیرها و قلمرو پژوهش

محدوده مورد مطالعه در پژوهش حاضر، شهر مشهد است متغیرهای پژوهش در جدول زیر به طور خلاصه گزارش شده است:

جدول ۱. متغیرهای پژوهش

ویژگیهای جمعیت شناختی	ویژگیهای سفر	کنش اقامتی
سن	دفعات سفر به مشهد	نوع اقامتگاه
وضعیت تاهل	وسیله سفر	درجه اقامتگاه
قومیت	شیوه سفر (تور یا شخصی)	هزینه اقامتگاه
مبدأ محل سکونت	مدت اقامت	وفاداری به انتخاب محل اقامتی پیشین
پایگاه اجتماعی	همراهان	منبع جستجوی اطلاعات اقامتگاه
	محل اقامت	معیارهای انتخاب محل اقامت
	انگیزه سفر	ترجیحات سفر
	رضایت از سفر	
	ترجیحات سفر	

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

۳. یافته‌های پژوهش

۳.۱. ویژگی‌های سفر گردشگران به مشهد

اکثریت گردشگران تجربه قبلی سفر به مشهد را داشته‌اند. تنها ۷ درصد پاسخگویان اولین بار است که به مشهد سفر کرده‌اند، ۳۳ درصد بین ۲ تا ۵ بار تجربه سفر به مشهد داشته‌اند، ۲۰ درصد بین ۵ تا ۱۰ بار به مشهد سفر کرده‌اند و حدود ۴۰ درصد نیز افراد پرسفر (بیش از ۱۰ بار) به مشهد محسوب می‌شوند. اکثریت (۶۳ درصد) گردشگران به صورت شخصی به مشهد سفر کرده‌اند و ۳۲ درصد با تور یا کاروان آمده‌اند و تنها ۴ درصد با امکانات و تسهیلات اداره یا محل کارشان به مشهد آمده‌اند. بیشترین خدماتی که تورها به گردشگران ارائه کرده‌اند، شامل اسکان، صبحانه، ناهار، شام و حمل و نقل بین شهری بوده است. در حالی که میزان خدمات در بخش بازدید از جاذبه‌ها و حمل و نقل درون شهری کمتر بوده است. ۱۹ درصد از پاسخگویان به تنهایی به سفر آمده‌اند و ۸۱ درصد همسفر (خانواده یا خویشاوندان یا دوستان) داشته‌اند، بدین ترتیب اقتضائات سفر گروهی توسط خدمات رسانیان باید دیده شود. از ۲۱۶ پاسخگویی که به همراه خانواده خود به سفر آمده‌اند، نیمی از خانواده‌ها دارای فرزند و نیمی بدون فرزند بوده‌اند. همچنین ۴۰ درصد پاسخگویان با اتوبوس به مشهد آمده‌اند، ۲۶ درصد با قطار، ۲۵ درصد با وسیله شخصی و ۸ درصد نیز با هواپیما به سفر آمده‌اند. از پاسخگویان انگیزه اصلی‌شان از سفر به مشهد پرسیده شده است. اکثریت پاسخگویان (۹۱ درصد) انگیزه اصلی‌شان را زیارت ذکر کرده‌اند. ۳ درصد با انگیزه درمان و ۳ درصد نیز به دلیل مامویت کاری، کمتر از ۱ درصد نیز با انگیزه تفریح و سیاحت به مشهد سفر کرده‌اند. ۸۴ درصد پاسخگویان اولین

مکانی که در مشهد مراجعه کرده‌اند، حرم بوده است. حدود ۴ درصد به خانه اقوام، ۳ درصد به مراکز درمانی و ۱ درصد به محل کارشان مراجعه کرده‌اند. همچنین اولویت‌بندی اهداف سفر گردشگران مورد بررسی قرار گرفته است، اولین هدف اکثر پاسخگویان از آمدن مشهد زیارت بوده است و اولویت دوم آنها تفریح و سیاحت بوده است. اغلب گردشگران در هتل اقامت داشته‌اند (۲۴ درصد)، ۲۱ درصد در میهمان‌پذیر و ۲۰ درصد نیز در منزل اقوام و دوستان خود سکونت داشته‌اند. میزان اقامت در سایر مراکز اقامتی به ترتیب بدین شرح بوده است: ۱۱ درصد هتل آپارتمان، ۱۱ درصد خانه کرایه‌ای، ۵ درصد مهمانسرای دولتی، ۳ درصد حسینه و ۳ درصد نیز در سایر مراکز اقامتی (از جمله اقامتگاه داخل حرم) ساکن بوده‌اند.

جدول ۲. نوع محل اقامت گردشگران

محل اقامت	فراوانی درصدی
هتل	۲۴/۴
میهمان پذیر	۲۱/۴
منزل اقوام و دوستان	۱۹/۹
خانه کرایه‌ای	۱۱/۴
هتل آپارتمان	۱۱/۱
مهمانسرای دولتی	۴/۵
حسینه	۲/۷
خانه شخصی	۱/۸
سایر	۲/۷
جمع کل	۱۰۰

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

به لحاظ محدوده محل اقامت، اکثریت پاسخگویان (حدود ۸۲ درصد) در مراکز اقامتی اطراف حرم اقامت داشته‌اند. حدود ۱۴ درصد در اقامتگاه‌های مرکز شهر ساکن بوده‌اند و تنها ۳ درصد در مراکز اقامتی سایر نقاط شهر ساکن بوده‌اند که عمدتاً از حرم مطهر دورتر بوده‌اند. حدود ۲ درصد نیز شب در حرم مطهر اقامت داشته‌اند. محل اقامتگاه گردشگران با ملاک‌های اصلی گردشگران در انتخاب محل اقامت، یعنی نزدیکی به حرم مطهر، همخوانی دارد. از گردشگران درباره نحوه جستجوی محل اقامتشان سوال پرسیده شده است. حدود ۲۱ درصد پاسخگویان بر حسب تجربه قبلی مکان اقامتشان را انتخاب نموده‌اند. ۱۵ درصد نیز در مبداء از طریق اینترنت محل اقامت خود را پیدا کرده‌اند و ۱۰ درصد نیز به صورت اتفاقی در مسیر محل اسکان خود پیدا کرده‌اند و ۲ درصد نیز با گشت و گذار در شهر مشهد محل اقامتشان را انتخاب کرده‌اند. ۸ درصد با پرس‌وجو از راهنمای مسافر و ۳ درصد با پرس‌وجو از مردم محلی، محل اقامت خود را پیدا کرده‌اند. حدود ۴۰ درصد به شیوه‌های دیگری محل اقامتی خود را در شهر مشهد پیدا کرده‌اند. محل اقامت معمول اکثر پاسخگویان در سفر قبلی‌شان منزل اقوام و آشنایان اقامت بوده است (۳۹ درصد).

درصد). ۲۰ درصد در هتل، ۱۳ درصد در میهمان پذیر، ۸ درصد در هتل آپارتمان، ۶ درصد در خانه کرایه‌ای اقامت داشته‌اند. مقایسه درصدها در دو سفر (سفر فعلی مشهد و سفر قبل از آن) نشان می‌دهد که نوع محل اقامت فعلی گردشگران با اقامتگاه قبلی آنان تا حد زیادی شباهت دارد.

۲.۳. معیارهای انتخاب محل اقامت

ارزش‌های اقامتی گردشگران یکی از متغیرهایی است که در سه بعد عملکرد، لذت جویانه و نمادین سنجیده شده است. مقایسه میانگین ارزش‌های اقامتی نشان می‌دهد که گردشگران مشهد بیش از همه افرادی عملگرا هستند تا لذتجو و بیشتر لذتجو هستند تا اینکه معیار نمادین و هویتی برایشان اهمیت داشته باشد. بررسی میانگین هر گویه حکایت از آن دارد که تمیزی و بهداشت، نزدیکی به حرم و قیمت مهمترین ملاک در انتخاب محل اقامت بوده است. نزدیک بودن به بازارهای خرید و جدید و جذاب بودن مکان اقامتی از معیارهای مهم دیگری است که در رتبه چهارم و پنجم قرار دارد. لوکس و شیک بودن و معروف و تک بودن مکان اقامتی برای گردشگران کمترین اهمیت را داشته است.

جدول ۳. ذائقه اقامتی گردشگران

ابعاد	مولفه‌ها	میانگین	میانگین شاخص
عملگرایی	راحتی رفت و آمد به حرم	۴/۴۸	۴/۱۷
	قیمت مناسب و ارزان	۴/۲۹	
	خوب بودن بهداشت، خدمات و امکانات	۴/۴۹	
	نزدیکی به بازارهای خرید نزدیک	۳/۴۱	
لذتجویی	برخورداری از امکانات تفریحی و سرگرمی	۲/۹۹	۳/۸
	تجدید خاطره و نوستالژی	۳/۰۲	
	جدید و جذاب بودن	۳/۲۳	
نمادین	نشان‌دهنده‌ی پرستیز من و خانواده‌ام	۲/۸۵	۲/۶
	معروف و تک بودن	۲/۵۵	
	لوکس و شیک بودن	۲/۴۳	

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

همچنین شیوه معمول گردشگران در مورد جستجوی اطلاعات در مورد اقامتگاه در شهر مشهد مورد سنجش قرار گرفته است. به طور معمول ۶۰ درصد از پاسخگویان قبل از آمدن به مشهد در مورد اقامتگاه مناسب تحقیق می‌کنند و در جستجوی محل اقامت را به مقصد موکول نمی‌کنند. در حالی که ۲۵ درصد پاسخگویان پیش از سفر به مشهد به تحقیق و پرس و جو نمی‌پردازند. همچنین ۵۸ درصد پاسخگویان نیز در جایی اقامت می‌کنند که خودشان یا اطرافیان‌شان در آنجا قبلاً اقامت داشته‌اند و تجربه رضایت بخشی از اقامت در آنجا داشته‌اند. حدود ۲۳ درصد پاسخگویان لزوماً بر مبنای تجربه قبلی خود و یا اطرافیان‌شان عمل نمی‌کنند. همراهان و نظرات آنان یکی از عواملی

است که در انتخاب محل اقامت موثر است. اکثر پاسخگویان (۸۸ درصد) اذعان داشته‌اند که نظرات همراهان در انتخاب اقامتگاه در مشهد برایشان مهم است و تنها براساس تشخیص خودشان دست به انتخاب نمی‌زنند.

جدول ۴. شیوه معمول جستجوی اطلاعات و نظرات همراهان در مورد اقامتگاه در شهر مشهد

میانگین	گویه‌ها	
۳/۴۳	قبل از آمدن به مشهد تحقیق می‌کنم که کجا برای اقامت خوب هست و در شهر دنبال محل اقامت نمی‌گردم.	شیوه معمول جستجوی اطلاعات
۳/۴۲	در جایی اقامت می‌کنم که قبلاً اقامت کرده‌ام و راضی بوده‌ام یا دیگران به من توصیه نموده‌اند.	اهمیت نظرات همراهان
۴/۱۸	نظرات همراهان در انتخاب اقامتگاه در مشهد، برایم خیلی مهم است و نظر آن‌ها را می‌پرسم.	
۲/۳۴	در انتخاب اقامتگاه در مشهد، بیشتر بر اساس تشخیص خودم عمل می‌کنم و انتظار دارم دیگران مخالفی نکنند	

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

نظام ترجیحات در سفر یکی از مهمترین معیارها در برنامه‌ریزی و چگونگی گذران سفر است. برای شناسایی نظام ترجیحات در سفر، از گردشگران پرسیده شده است که "اگر شما از وضعیت مالی بهتری برخوردار می‌بودید و مسافر این شهر مشهد بودید؛ هزینه بیشتر را صرف کدام حوزه می‌نمودید؟" بیشتر پاسخگویان (۳۸ درصد) در صورت داشتن پول بیشتر، ترجیح می‌دهند مدت سفر خود را افزایش دهند. در حالی که ۲۸ درصد ترجیح می‌دهند در اقامتگاه بهتری اقامت گیرند. حدود ۱۷ درصد نیز ترجیح می‌دهند در صورت توان مالی بیشتر، هزینه بیشتری برای گردش و تفریح صرف کنند و ۱۲ درصد نیز ترجیح می‌دهند، مبلغ بیشتری برای سوغات هزینه کنند و وسیله سفر و خورد و خوراک در نظام ترجیحات گردشگران از اهمیت کمتری برخوردار است.

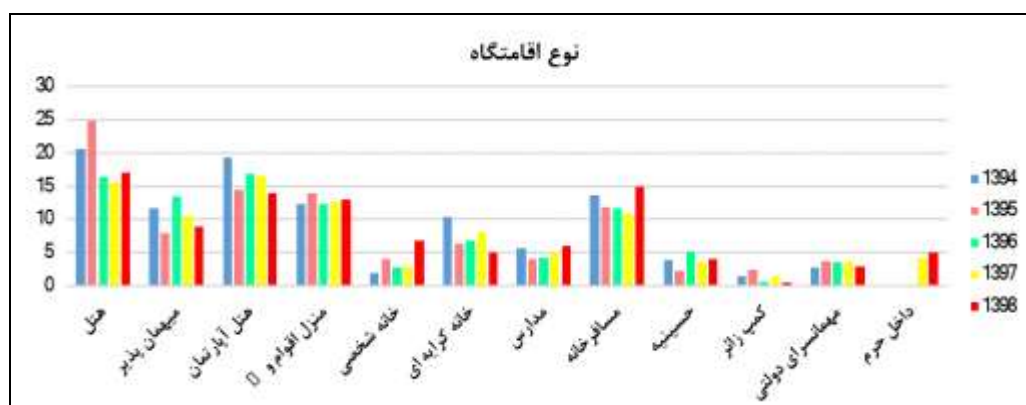
جدول ۵. ترجیحات سفر گردشگران

درصد معتبر	ترجیحات در سفر
۲۸/۳	محل اقامت مناسبتر
۳۷/۹	دوره سفر طولانی‌تر
۱۶/۸	گردش و تفریح
۱۱/۵	سوغات بیشتر
۲/۲	تغییر مقصد گردشگری
۱/۲	وسیله حمل و نقل بین شهرها
۲/۲	خورد و خوراک
۱۰۰	کل

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

در این پژوهش گردشگران به لحاظ سبک اقامتی با روش تحلیل خوشه‌ای دو مرحله‌ای سه سنخ زائران کم سفر غیرمفرد، سنخ زائر پرهزینه کوتاه سفر، سنخ گردشگر کم هزینه کثیرالسفر طبقه بندی گردیدند. زائران کم سفر غیرمفرد در مهمانپذیر، خانه کرایه‌ای، هتل و هتل آپارتمان درجه ۳ اقامت داشته‌اند و به نسبت هزینه کمتری برای اقامت پرداخت کرده‌اند. این گونه زائران از پایگاه اجتماعی پایین‌تری برخوردارند و اکثر زائران در این خوشه با اتوبوس، با اولویت انگیزه زیارت، با همراهان به سفر آمده‌اند. سنخ زائر پرهزینه کوتاه سفر در هتل و هتل آپارتمان و مهمانپذیر با درجه بالا اقامت دارند که هزینه اقامت در این گروه بیش از سایر خوشه‌هاست و به همین سبب مدت اقامت در بین گردشگران این خوشه کمتر از سایر خوشه‌هاست. این گونه زائران از پایگاه اجتماعی بالاتری برخوردارند و اکثراً در این خوشه با قطار و انگیزه زیارت و با همراهانی به سفر آمده‌اند. سنخ گردشگر کم هزینه کثیرالسفر، سومین گونه شناسایی شده در این پژوهش است که بخش عمده‌ای از گردشگران مشهد در این گروه قرار دارند. این گونه از گردشگران عمدتاً در خانه اقوام یا خانه شخصی اقامت می‌کنند. به دلیل اینکه این گروه از گردشگران از اقامتگاهی ثابت در شهر مشهد برخوردارند، دفعات سفر این گروه به شهر مشهد بیش از سایر گروه‌هاست و بدین ترتیب در این گروه تنوع انگیزه سفر بیش از سایر گروه‌هاست.

همانطور که در شکل زیر نشان داده شده است اکثر زائران شهر مشهد در اقامتگاه‌های رسمی (هتل، هتل آپارتمان و میهمان‌پذیر) اقامت داشته‌اند و سهم اقامتگاه‌های غیررسمی چون حسینه‌ها، مدارس و خانه کرایه‌ای به نسبت کمتر است. البته درصد زائرانی که در خانه اقوام و دوستان خود اقامت داشته‌اند، در تمامی سالهای مورد بررسی بیش از ۱۰ درصد بوده است.



شکل ۱. محل اقامت زائران طی سالهای ۱۳۹۴ تا ۱۳۹۸ در شهر مشهد

مأخذ: (مسعودی، ۱۳۹۸، ص. ۳۴؛ اکبری، ۱۳۹۶، ص. ۵۳)

۳. عوامل متمایزکننده الگوهای انتخاب محل اقامت گردشگران

از بین متغیرهای مستقل ورودی، متغیرهای پایگاه اجتماعی، ارزش عملگرایی، ترجیحات سفر و انگیزه سفر به طور معناداری در خوشه‌ها متفاوت هستند. سایر متغیرها در گروه‌های مختلف تفاوت معناداری ندارند. لامبدای ویلکز

بین صفر و یک در نوسان است. به هر میزان آماره مذکور به صفر نزدیکتر باشد، نشان این است که میانگین گروه‌ها در شاخص مورد نظر متفاوت‌تر است و اگر نزدیک به یک باشد، نشان این است که میانگین گروه‌ها یکسان است (کفاشی، ۱۳۹۴، ص. ۳۲۹).

جدول ۶. آزمون برابری میانگین گروه‌ها

متغیرها	لامبدای ویلکز	آزمون F	درجه آزادی ۱	درجه آزادی ۲	سطح معناداری
اجتماعی پایگاه	۰/۹۱۱	۱۵/۱۱۶	۲	۳۰۸	۰/۰
ارزش عملگرایی	۰/۹۵۵	۷/۳۲	۲	۳۰۸	۰/۱
ارزش لذت جویی	۰/۹۸۸	۱/۸۹۱	۲	۳۰۸	۰/۱۵۳
ارزش‌های نمادین	۰/۹۹۶	۰/۶۴۳	۲	۳۰۸	۰/۵۳۶
ترجیحات سفر	۰/۹۵۰	۸/۰۶۷	۲	۳۰۸	۰/۰
انگیزه سفر	۰/۷۹۵	۳۹/۸۳	۲	۳۰۸	۰/۰

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

بر اساس نتایج جدول فوق الذکر، انگیزه سفر ($Wilks' \text{Lambd}=0.795$) دارای بالاترین ظرفیت تمایز بخشی نسبت به سایر شاخص‌های مورد مطالعه است. بدین ترتیب افراد بر حسب اینکه صرفاً انگیزه زیارت داشته باشند و یا انگیزه سفر آنان ترکیبی از زیارت و سیاحت باشد، الگوی اقامتی متفاوتی را بر می‌گزینند. چنانکه زائرانی که با هدف زیارت و بازدید اقوام به مشهد سفر کرده‌اند، خانه اقوام را برای اقامت انتخاب کرده‌اند.

جدول ۷. خلاصه مقادیر ویژه در توابع تشخیصی کانونی

توابع	مقدار ویژه	واریانس٪	واریانس تراکمی٪	همبستگی کانونی
۱	a۰/۴۱۶	۸۶/۷	۸۶/۷	۰/۴۵۲
۲	a۰/۶۴	۱۳/۳	۱۰۰	۰/۲۴۵

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

جدول فوق نشان می‌دهد که تکنیک تحلیل تشخیصی توانسته است دو تابع تشخیصی کانونی را شناسایی کند. مقدار ویژه در تابع اول (۰/۴۱) بهتر از تابع دوم است، و از آنجایی که به یک نزدیکتر است، نشان می‌دهد این تابع قدرت پیش بینی بهتری نسبت به تابع دوم دارد. تابع اول ۸۶/۷ درصد از واریانس گروه‌ها را تبیین کند و تابع دوم ۱۳ درصد از واریانس گروه‌ها را تبیین می‌کند. مقدار ضریب همبستگی کانونی در تابع اول ۰/۵۴۲ است که نشان می‌دهد رابطه متوسطی بین نمرات تشخیصی و گروه‌ها وجود دارد و این تابع توانسته است تا حدودی اعضای گروه را متمایز کند. به بیان دیگر، این تابع توانسته است ۰/۲۹ درصد از تغییرات متغیر وابسته را تبیین کند (با توان رساندن ۰/۵۴۲، درصد تبیین یعنی ۰/۲۹ درصد به دست می‌آید).

جدول ۸. نتایج آماره لامبدای ویلکز

آموزن توابع	لامبدای ویلکز	کای اسکوئر	درجه آزادی	سطح معناداری
تأثیر تابع ۱ بر ۲	۰/۶۶۴	۱۲۵/۱۱۱	۱۲	۰/۰
۲	۰/۹۴۰	۱۸/۹۳۳	۵	۰/۲

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

نتایج مربوط به معناداری توابع نیز نشان می‌دهد که تأثیرات تابع اول و دوم بر روی هم معنادار است. و همچنین تأثیر تابع دوم بر روی متغیر وابسته معنادار است.

جدول ۹. ضرایب استاندارد شده تابع تشخیصی کانونی

متغیر	توابع	
	۱	۲
پایگاه اجتماعی	-۰/۴۰۵	
ارزش عملگرایی	-۰/۲۸۲	-۰/۴۰۶
ارزش لذت جویی	۰/۱۵۶	
ارزشهای نمادین	۰/۲۸	-۰/۱۷۰
ترجیحات سفر	۰/۳۶۶	-۰/۵
انگیزه سفر	۰/۸۱۱	۰/۲۲۱

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

در جدول فوق ضرایب استاندارد شده متغیرهای مستقل در توابع تشخیصی گزارش شده است که همانند مقدار بتا در رگرسیون عمل می‌کند. به عبارت دیگر هر اندازه مقدار آن بیشتر باشد، سهم آن متغیر در مدل و تفکیک گروه‌ها بیشتر است (کفاشی، ۱۳۹۴، ص. ۳۳۱). طبق داده‌های جدول فوق، در تابع اول، انگیزه سفر دارای بیشترین سهم است. در تابع دوم متغیر پایگاه اجتماعی و ارزش لذت جویی دارای بیشترین تأثیر است.

جدول ۱۰. نتایج طبقه‌بندی

کل	عضویت گروهی پیش بینی شده			سنخ اقامتی
	متوسط به پایین	فاقد هزینه	متوسط به بالا	
۱۰۰	۳۵/۱	۱۱/۷	۵۳/۲	متوسط به بالا
۱۰۰	۳۵/۱	۴۷/۶	۱۷/۱	فاقد هزینه
۱۰۰	۵۵/۱	۱۰/۲	۳۴/۷	متوسط به پایین

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

توابع تشخیصی حاصله توانسته‌اند ۵۲/۴ درصد موارد عضویت گروهی افراد را دقیق پیش‌بینی کنند. در گروه اقامتی متوسط رو به بالا، ۵۳/۲ درصد موارد به طور دقیق پیش‌بینی شده‌اند. در گروه اقامتی فاقد هزینه ۴۷/۶ درصد به طور دقیق پیش‌بینی شده‌اند و در گروه اقامتی متوسط رو به پایین ۵۵/۱ درصد به درستی پیش‌بینی شده‌اند.

۴. بحث

دقت در نتایج پژوهش نشان می‌دهد که این نتایج با یافته‌های طرح ملی ارزش‌ها، نگرش‌ها و رفتارشناسی گردشگری ایرانیان^{۱۳} که توسط پژوهشکده گردشگری جهاددانشگاهی در سال ۱۳۹۶ انجام شده است، همراستاست، چنانکه در این طرح نیز اکثر گردشگران شهر مشهد (۷۹ درصد) به صورت شخصی و سازماندهی نشده به مشهد سفر کرده‌اند تنها ۲۱ درصد گردشگران از طریق کاروان یا تور به مشهد سفر کرده‌اند. در این پژوهش ۸۹ درصد ایرانیان قبل از سفر به مشهد اطلاعاتی را جستجوی نکرده‌اند. بدین خاطر که در این پژوهش بخش زیادی از گردشگران تجربه سفر قبلی به مشهد را داشته‌اند، تنها ۱۱ درصد گردشگران پیش از سفر به مشهد به جستجوی اطلاعات پرداخته‌اند. اغلب گردشگران از طریق سستی یعنی پرس و جو از دوستان و آشنایان اطلاعاتی در مورد مقصد سفر خود کسب کرده‌اند. این نتایج با یافته‌های سایر محققان از جمله بدری و طیبی (۱۳۹۱) رضوی زاده و فروغ زاده (۱۳۹۳) نیز همخوانی دارد.

بر اساس ارزشهای اقامتی گردشگران، کیفیت، تمیزی و قیمت محل اقامت برای گردشگران مشهدی بیشترین اهمیت را دارد. این یافته با نظریه تمایز بوردیو در مورد سلیقه طبقات اجتماعی مختلف همخوانی دارد. بوردیو در نظریه تمایز نشان می‌دهد که در طبقه بالای جامعه بعد نمادین مصرف اهمیت بیشتری دارد. در حالی که در طبقات پایین‌تر، بعد عملکردی مصرف اهمیت بیشتری می‌یابد. از آنجایی که در این پژوهش اکثریت گردشگران مشهدی را طبقه متوسط رو به پایین تشکیل می‌دهند (۹۶ درصد)، طبیعی است که برای این گروه بعد عملکردی در انتخاب محل اقامت اهمیت بیشتری دارد. بنابراین مدیریت گردشگری شهر مشهد و برنامه‌ریزان حوزه اقامت در توسعه مراکز اقامتی، باید بر بعد عملکردی تمرکز بیشتری داشته باشند تا بعد نمادین. بنابراین ساخت مراکز اقامتی گرانقیمت که بعد نمادین وهیتی برای مصرف‌کننده این گونه اقامتی پررنگتر است با سنخ معمول گردشگران مشهد همخوانی ندارد. برای سوددهی بیشتر حوزه اقامت؛ مهمترین و پربازده‌ترین عملکرد، سرمایه‌گذاری در حوزه "بهداشت محیطی" است. این نتایج با یافته‌های پژوهش بدری و طیبی (۱۳۹۰) متفاوت است، بدری و طیبی در تحقیق خود به این نتیجه رسیده‌اند که گردشگران شهر مشهد به دلایلی مثل درآمد پایین و تعداد زیاد مسافران یک گروه خانوادگی، نبود امکانات رفاهی در اقامتگاه، برای آنان اهمیت زیادی ندارد؛ به طوری که اکثر خانواده‌ها با غیرولولیت شمردن مواردی مانند بهداشت، امنیت، بیمه و مواردی از این دست، به واحدهای اقامتی ارزان‌قیمت، حتی با کمترین و ابتدایی‌ترین امکانات بسنده می‌کنند. حال آنکه یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که ارزش‌های عملکردی چون ت کیفیت، تمیزی و قیمت محل اقامت در انتخاب محل اقامت بیشترین اهمیت را دارد.

مطابق با سایر سوابق پژوهشی (از جمله فروغ زاده، ۱۳۹۲، بخشی، ۱۳۹۶ و بهروان، ۱۳۸۶) اکثر گردشگران با هدف زیارت به شهر مشهد می‌آیند (۹۱ درصد) و ذائقه اقامتی آنان به لحاظ فضایی، مجاورت و نزدیکی با حرم امام رضا (ع) می‌باشد. به لحاظ نوع محل اقامت، اکثر گردشگران (۶۱ درصد) در اماکن اقامتی رسمی مانند هتل (۴ ستاره به پایین)، هتل آپارتمان، مهمانپذیر و مهمانسرای دولتی اقامت داشته‌اند. حدود ۱۷ درصد نیز در اماکن اقامتی غیررسمی مانند خانه کرایه‌ای و حسینیه اقامت داشته‌اند و ۲۲ درصد در خانه اقوام و آشنایان و خانه شخصی ساکن شده‌اند. بررسی سوابق پژوهشی از سال ۹۴ تا ۹۸ (اکبری، ۱۳۹۶ و مسعودی، ۱۳۹۸) نیز موید این موضوع است که اماکن اقامتی رسمی از جمله هتل، هتل آپارتمان و مسافرخانه اولویت اول اماکن اقامتی گردشگران شهر مشهد را تشکیل می‌دهند. بررسی عوامل موثر بر انتخاب محل اقامت نشان داد که اگرچه پایگاه اجتماعی گردشگران یکی از عوامل موثر بر انتخاب محل اقامت است، اما تنها عامل تعیین کننده در انتخاب محل اقامت نیست. بر خلاف سایر پژوهش‌های انجام شده که بر بعد اقتصادی در انتخاب محل اقامت تاکید دارند (رفیعی، ۱۳۸۸ و بدری و طیبی، ۱۳۹۱)

۵. نتیجه‌گیری

یافته‌های این پژوهش نشان داد که شیوه سفر گردشگران شهر مشهد، عمدتاً به صورت غیرنهادی (شخصی و غیرتور) است. چنان‌که اکثر گردشگران (۶۸ درصد) به صورت شخصی (غیرتور) و با ماشین شخصی سفر می‌کنند. به علاوه انتخاب محل اقامت گردشگران مشهدی نیز به شیوه سستی و بر اساس تصمیم‌گیری جمعی صورت می‌گیرد. بدین معنا که گردشگران مشهدی عمدتاً بر حسب تجربه قبلی یا از طریق تبلیغات دهان به دهان اطرافیان محل اقامت خود را می‌یابند (۵۸ درصد). کانال‌های رسمی و مدرن جستجوی محل اقامت (ایترنت، راهنمای مسافر و ...) در بین گردشگران به شهر مشهد چندان جایگاهی ندارد (تنها ۱۵ درصد از گردشگران از طریق اینترنت محل اقامت خود را جستجو کرده‌اند). گردشگران در انتخاب محل اقامتشان در مشهد، نظرات همراهانشان برایشان اهمیت دارد. طبق نظام ترجیحات گردشگران مشهدی، از بین زنجیره خدمات گردشگری اقامتگاه در اولویت اول قرار دارد. سایر خدمات زنجیره گردشگری از جمله جاذبه‌های گردشگری، وسیله سفر، خرید و سوغات و خوراک در مراتب بعدی اهمیت قرار دارند.

در مجموع در این پژوهش بررسی عوامل موثر بر انتخاب محل اقامت نشان داد که انگیزه سفر گردشگران نقش تعیین‌کنندگی بیشتری در انتخاب محل اقامت دارد. از آنجایی که اغلب گردشگران مشهدی با انگیزه زیارت به سفر می‌آیند، ترجیح می‌دهند در اماکن اقامتی نزدیک حرم امام رضا (ع) اقامت داشته باشند. به علاوه ارزش‌های اقامتی گردشگران و نظام ترجیحات آنان در سفر، در انتخاب محل اقامت تاثیر گذارند. بدین ترتیب اقامت تنها بعد اقتصادی ندارد، بلکه متضمن معنایی اجتماعی نیز است. به این معنا که اقامت افزون بر آنکه تابع درآمد است؛ تابع پایگاه اجتماعی و سبک زندگی گردشگر نیز می‌باشد.

کتابنامه

۱. ابراهیم‌پور، ح.، حسن‌زاده، م.، و نعمتی، و. (۱۳۹۱). رفتار شهروندی سازمانی و وفاداری گردشگران. *مطالعات مدیریت گردشگری*، ۷(۱۸)، ۹۲-۷۳.
۲. اکبری، ح. (۱۳۹۶). *تحلیل الگوهای اقامتی، خدماتی و میزان رضایت مندی شهروندان از خدمات شهری و رفتار شناسی فرهنگی و اقتصادی*. مشهد: شهرداری ثامن.
۳. بخشی، ح. (۱۳۹۶). *ارزش‌ها و نگرش‌ها و رفتاری شناسی گردشگری ایرانیان*. مشهد: جهاد دانشگاهی استان خراسان رضوی.
۴. بدری، ع.، و طیبی، ص. (۱۳۹۱). بررسی عوامل مؤثر بر هزینه‌های گردشگری مذهبی مطالعه‌ی موردی: شهر مشهد مقدس. *مجله برنامه‌ریزی و توسعه گردشگری*، ۱(۱)، ۱۷۷-۱۵۳.
۵. بهاری، ج.، بهاری، ش.، بذله، م.، و حامد بهاری، ح. (۱۳۹۶). تأثیر کیفیت خدمات بر رضایت مشتری، وفاداری مشتری و تصویربرد در صنعت هتلداری (مطالعه موردی: هتل‌های پنج ستاره شهر تبریز). *فصلنامه جغرافیایی سرزمین*، ۱۴(۵۶)، ۸۳-۷۱.
۶. بهروان، ح. (۱۳۸۶). *تفکیک زائرین و مجاورین در میان واردشدگان به شهر مشهد در ایام تابستان ۸۶*. مشهد: مرکز پژوهش‌های شورای شهر مشهد.
۷. بوردیو، پ. (۱۳۹۱). *تمایز (نقد اجتماعی قضاوت‌های ذوقی)*. مترجم حسن چاوشیان. تهران: ثالث.
۸. پیرس، ف. ل. (۱۳۹۵). *رفتار گردشگر (بن مایه‌ها و طرح‌های مفهومی)*. مترجم حمید ضرغام بروجنی. تهران: مهکامه.
۹. تاج زاده نمین، ا.، تاج زاده نمین، آ.، و رمضانی، م. (۱۳۹۰). عوامل مرتبط با وفاداری مشتریان ایرانی در هتل‌های پنج ستاره تهران. *کاوش‌های مدیریت بازرگانی*، ۳(۵)، ۱۱۸-۱۱۸.
۱۰. جاودان، م.، و فتحی‌زاده، ف. (۱۳۹۵). معیارهای انتخاب هتل از دیدگاه گردشگران شهر مشهد. *فصلنامه فضای گردشگری*، ۵(۱۸)، ص ۸۰-۵۹.
۱۱. چیت ساز، م. (۱۳۹۱). *آسیب شناسی مراکز اقامتی غیررسمی زائر در مشهد*. مشهد: مرکز پژوهش‌های شورای شهر مشهد.
۱۲. حقیقی کفاش، م.، باقری، ح. (۱۳۹۱). کیفیت خدمات و وفاداری مشتریان در هتل‌های چهار ستاره شهر شیراز. *مطالعات مدیریت گردشگری (مطالعات جهانگردی)*، ۷(۲۰)، ۳۰-۱.
۱۳. رحیم نیا، ف.، هرندی، ع.، و فاطمی، ز. (۱۳۹۱). تأثیر کیفیت رابطه با مشتری بر کیفیت ادراک شده و وفاداری مشتریان مورد مطالعه: هتل‌های پنج ستاره کلان شهر مشهد. *پژوهش‌های مدیریت عمومی*، ۵(۱۷)، ۸۳-۱۰۱.
۱۴. رضوانی، س. (۱۳۸۴). *الگویابی فضایی-کالبدی استقرار کم‌درآمد زائرین بارگاه رضوی*. مشهد: شهرداری ثامن مشهد.
۱۵. رضوی زاده، ن.، فروغ زاده، س. (۱۳۹۳). تأملی بر اسکان زائران در شهر مشهد. *فصلنامه مطالعات اجتماعی گردشگری*، ۲(۴)، ۱۵۶-۱۳۱.

۱۶. رفیعی، ه. (۱۳۸۸). بررسی وضعیت اقتصادی زائرین و عوامل موثر بر ماندگاری آنها. مشهد: پژوهشکده گردشگری مشهد، جهاد دانشگاهی استان خراسان رضوی.
۱۷. سهرابی، ب.، طهماسب پور، ک.، رئیسی وانانی، ا.، و فضلی، ص. (۱۳۹۱). شناسایی معیارها و تبیین مجموعه‌های فازی انتخاب هتل از دیدگاه گردشگران مقیم تهران. پژوهش‌های جغرافیایی/انسانی، ۷۹، ۷۴-۵۵.
۱۸. شرفی، ا. (۱۳۸۵). بررسی نیازها، مشکلات، رضایتمندی و ارزیابی عملکرد شهرداری از دیدگاه زائران. مشهد: مدیریت روابط عمومی و بین الملل شهرداری مشهد.
۱۹. شرفی، ا. (۱۳۸۹). بررسی و طبقه بندی نیازهای زائران خارجی در شهر مشهد. مشهد: روابط عمومی و بین الملل شهرداری مشهد.
۲۰. فروغزاده، س. (۱۳۹۲). بررسی کیفیت اقامت و ترجیحات زائران ایرانی در مدت حضور در شهر مشهد. مشهد: پژوهشکده گردشگری مشهد، جهاد دانشگاهی استان خراسان رضوی.
۲۱. فیض، د.، طاهریان، ح.، و زارعی، ع. (۱۳۹۰). کیفیت خدمات و رضایت مشتریان در صنعت هتلداری (مورد مطالعه: هتل های شهر مشهد). فصلنامه کاوشهای مدیریت بازرگانی، ۳(۶)، ۱۴۹-۱۲۳.
۲۲. کفاشی، م. (۱۳۹۴). کاربرد نرم افزار SPSS در پژوهش اجتماعی. تهران: فوژان.
۲۳. گلی، چ. (۱۳۸۴). جهانگردی در چشم انداز جامع. ترجمه علی پارسائیان، محمد اعرابی. چاپ چهارم. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
۲۴. مجدی، ع. (۱۳۷۴). بررسی گزینش شیوه های مختلف اسکان از سوی زائران حضرت رضا (ع) و عوامل موثر بر آن با تاکید بر زائرانی که در حاشیه پارک‌ها، میادین و خیابان ها اطراق می نمایند. مشهد: اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان خراسان رضوی.
۲۵. مسعودی، ح. (۱۳۹۸). تحلیل الگوهای اقامتی، خدماتی و میزان رضایت مندی زائران و شهروندان از خدمات شهری و رفتار شناسی فرهنگی و اقتصادی زائران. مشهد: شهرداری ثامن مشهد.
۲۶. مظهری، م. (۱۳۹۰). بررسی تحقیقات موجود در رابطه با زائر و زیارت و فرا تحلیل آنها. بخشی از طرح پژوهشی مطالعه توسعه کمی و کیفی زیارت امام رضا (ع). مشهد: استانداری خراسان رضوی.
۲۷. موحد، ع. (۱۳۸۶). گردشگری شهری. چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه شهید چمران اهواز.
۲۸. موذن هوجقان، ز. (۱۳۹۱). ارزیابی نقش تصویر ذهنی مفید در انتخاب مقصد گردشگری در بین ساکنان شهر تهران: مطالعه‌ای بر اساس تئوری ارزش مصرفی. تهران: پایان نامه کارشناسی ارشد، رشته برنامه ریزی گردشگری، دانشگاه تهران.
۲۹. موسوی، س. ع. ا. (۱۳۸۱). بررسی میزان رضایتمندی زائران از انواع خدمات اجتماعی و رفاهی ارائه شده از سوی آستان قدس رضوی. مشهد: مؤسسه خدمات مشاوره جوانان و پژوهشهای اجتماعی آستان قدس رضوی.
۳۰. واشقانی فراهانی، ف. (۱۳۹۳). عوامل موثر بر رضایت گردشگران چینی از تسهیلات اقامتی (مطالعه هتل های ۴ و ۵ ستار شهر تهران). تهران: پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علامه طباطبائی .
۳۱. ویلن، ت. (۱۳۸۳). نظریه طبقه مرفه. مترجم فرهنگ ارشاد. تهران: نشر نی.

32. Carlsen, J., & Jaufeerally, K. (2003). An analysis of tourism trends in mauritius 1979 to 1998. *Current Issues in Tourism*, 6(3), 235-249.
33. Chen, C. M., Tsai, Y. C., & Chiu, H. H. (2017). The decision-making process of and the decisive factors in accommodation choice. *Current Issues in Tourism*, 20(2), 111-119.
34. Choi, T. Y., & Chu, R. (2000). Levels of satisfaction among Asian and Western travellers. *International Journal of Quality & Reliability Management*, 17(2), 116-132.
35. Chu, R. K. S., Choi, T., (2000). An importance–performance analysis of hotel selection factors in the Hong Kong hotel industry: a comparison of business and leisure travelers. *Tourism Management*, 21(4), 363–377.
36. Crompton, J. L. (1979). Motivations for pleasure vacation. *Annals of Tourism Research*, 6(4), 408–424.
37. Engel, J. F., Blackwell, R. D., & Miniard, P. W. (1990). *Consumer Behavior (6th Ed.)*. Hinsdale, IL: The Dryden Press.
38. Gunn, C. A. (1988). *Vacationscape: Designing tourist regions*. Austin: Van Nostrand Reinhold.
39. Guttentag, D. (2015). Airbnb: disruptive innovation and the rise of an informal tourism accommodation sector. *Current issues in Tourism*, 18(12), 1192-1217.
40. Huang, A., & Xiao, H. (2000). Leisure-based tourist behavior: a case study of Changchun. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 12(3), 210-214.
41. Iso-Ahola, S. E. (1982). Toward a social psychological theory of tourism motivation: A rejoinder. *Annals of tourism research*, 9(2), 256-262.
42. Mayo, E. J., & Jarvis, L. P. (1981). *The psychology of leisure travel. Effective marketing and selling of travel services*. Boston: CBI Publishing Company, Inc.
43. Moutinho, L. (2000). Consumer behavior. *Strategic Management in Tourism*, 41-78.
44. Nash, R., Thyne, M., & Davies, S. (2006). An investigation into customer satisfaction levels in the budget accommodation sector in Scotland: A case study of backpacker tourists and the Scottish Youth Hostels Association. *Tourism Management*, 27(3), 525-532.
45. Nicolau, J. L. (2011). Monetary and non-monetary efforts for leisure activities. *Annals of Tourism Research*, 38(3), 801-819.
46. Saayman, A., & CortésJiménez, I. (2013). Modelling Intercontinental Tourism Consumption in South Africa: A Systems of Equations Approach. *South African Journal of Economics*, 81(4), 538-560.
47. Tussyadiah, I. P. (2015). *An exploratory study on drivers and deterrents of collaborative consumption in travel. In Information and communication technologies in tourism 2015* (pp. 817-830). Cham: Springer.
48. Tussyadiah, I. P., & Pesonen, J. (2016). Impacts of peer-to-peer accommodation use on travel patterns. *Journal of Travel Research*, 55(8), 1022-1040.
49. Wood, D., & Hughes, M. (2006). Tourism accommodation and economic contribution on the Ningaloo Coast of Western Australia. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 3(2), 77-88.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال هشتم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

واکاوی سازوکار انقباض شهری و وابستگی آن با فرهنگ برنامه ریزی (مورد پژوهی: منطقه ۸ کلانشهر تبریز)

پویا جودی (استادیار شهرسازی دانشکده مهندسی علوم زمین، دانشگاه صنعتی اراک، اراک، ایران، نویسنده مسئول)

pouya.joodi@gmail.com

سمانه حبیبی (دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران)

s.habibi97@yahoo.com

سروش مختاری اقدمی (دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران)

suroushmokhtari@gmail.com

تاریخ تصویب: ۱۳۹۹/۰۹/۰۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۳/۰۲

صص ۳۷-۲۱

چکیده

ساختارهای شهری همواره متحمل دگرگونی‌های دائمی بوده و متأثر از عوامل درونی و بیرونی، رشد و انقباض را در جمعیت خود تجربه کرده‌اند. برنامه‌ریزی برای شهرهای در حال انقباض دیگر تحت پیش‌گزاره‌های رشد شهری معنادار نیست و نیازمند تغییر به پارادایم دیگری است. از این رو چالش شهرهای در حال انقباض، پتانسیل ایجاد زمینه تغییر در فرهنگ برنامه‌ریزی را نیز دارا می‌باشند. انقباض شهری به عنوان پدیده‌ای که به لحاظ تجربی انگاشت‌پردازی شده، ناشی از میانگین‌های متغیر انقباض در سطوح مختلف فضایی است که به کاهش جمعیت در مقیاس محلی منجر گشته و ممکن است با افت اقتصادی و تغییرات جمعیتی نیز همراه باشد. هدف این پژوهش شناسایی و بررسی عوامل و محرکه‌های تأثیرگذار بر انقباض شهری در حال رخداد در منطقه ۸ کلانشهر تبریز و نیز بررسی پیامدها و اثرات ناشی از این پدیده بر برنامه‌ریزی می‌باشد که منجر به عدم توانایی منطقه در جذب و نگهداشت جمعیت شده است. بدین ترتیب در راستای دستیابی به هدف پژوهش از روش تحقیق ترکیبی متوالی اکتشافی بهره گرفته شده است. نتایج تحلیل حاکی از آن است که پدیده انقباض شهری ناشی از مؤلفه‌هایی است که در بستر برنامه‌ریزی ساختار فضایی بررسی شده و متناسب با شرایط و ویژگی‌های هر محیط، تعیین می‌گردد. در منطقه مورد مطالعه نیز عوامل و محرکه‌های کاهش جمعیت شناسایی شده به ترتیب در ابعاد کالبدی، اجتماعی، اقتصادی، آلودگی محیطی و منظر شهری بیش‌ترین میزان اثرگذاری بر رخداد این پدیده را دارا می‌باشند.

کلید واژه‌ها: انقباض شهری، فرهنگ برنامه‌ریزی، ساختار فضایی، کلان شهر تبریز.

۱. مقدمه

ساختارهای شهری همواره دستخوش تحولات مداوم بوده و تحت تأثیر اثرات خارجی و عوامل داخلی، نوعی از زندگی شهری را تشکیل می‌دهند؛ که به طور مستمر بر یکدیگر اثر می‌گذارند و یک زنجیره پیچیده از فعل و انفعالات متقابل را شکل می‌دهند. هیچ ساختاری همواره ایستا نیست تا الگوی واحدی را برای خود حفظ کند، بلکه هر ساختاری به این واقعیت منجر می‌شود که با توجه به شرایط می‌تواند همزمان رشد کرده و یا کوچک شود. این چرخه پیچیده که از ابعاد مختلفی شکل گرفته و رشد و تنزل آن به طور گسترده روی جنبه‌های ساختاری یک شهر تأثیر می‌گذارد؛ نمایانگر تحولات شهر در صورت‌بندی‌های مختلف می‌باشد که از ادوار گذشته تا کنون برای شهرها و کشورهای مختلف ناشی از عوامل و شرایط دخیل در آن، شکل ویژه‌ای به خود گرفته است. از این رو با روند رو به رشد جمعیت جهان، گفتمان اصلی که برنامه‌ریزی فضایی، طراحی و سیاست را دنبال می‌کند عبارت‌اند از: تسهیل در رشد پایدار شهری، تدوین راهبردهایی برای استقرار جمعیت بیشتر در سطح کنونی شهر و نگهداری از فضاهای باز که به وسیله فشار جمعیتی به چالش کشیده می‌شوند. با این وجود همچنان انقباض جمعیتی^۱ به مثابه یکی از محرک‌های پدیده پیچیده "انقباض شهری"، زمانی که فوریتی در مقیاس کلان ندارد، به ندرت در سیاست‌های فضایی، طراحی یا برنامه‌ریزی مورد توجه قرار می‌گیرد (ویچمن^۲، ۲۰۰۸؛ گب هاردی^۳، ۲۰۱۵؛ سگرس^۴ و همکاران، ۲۰۱۹). مکان‌ها زمانی "در حال انقباض" مورد خطاب قرار می‌گیرند که به طور موقت حدود ۱۰ درصد و یا سالیانه بیش از ۱ درصد از ساکنان خود را از دست بدهند (اُسوال^۵ و ریتس^۶، ۲۰۰۶، ص. ۱۵۶). انقباض شهری که همچنین افول شهری^۷ خوانده می‌شود "به مثابه یک پدیده تجربی منتج از میان‌کنش محرک‌های متغیر انقباض در سطوح مختلف فضایی (از منطقه‌ای تا جهانی)"، انگاشت پردازی شده است که باعث کاهش جمعیت در مقیاس محلی می‌شود. این محرک‌ها ممکن است با رکود اقتصادی، تغییرات جمعیتی و تغییرات سیستم سکونتگاه‌ها در قالب حومه‌نشینی و پراکنده‌رویی^۸ نیز مرتبط باشد (هسه^۹ و همکاران، ۲۰۱۳، ص. ۴. به نقل از سگرس و همکاران، ۲۰۱۹). از این رو کاهش جمعیت چه در پهنه‌ی یک سرزمین و یا در بخشی از یک شهر؛ که ناشی از تحولات هر کدام از عوامل اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیست محیطی، کاهش نرخ باروری، انحلال سیستم سیاسی جامعه، مهاجرت، کمبود فرصت‌های شغلی، حومه سازی و نظایر آن می‌باشد، با اثرات مختلفی همچون کاهش رونق اقتصادی، بیکاری و فقر، کمبود نیروی کار، از دست رفتن سرمایه‌ی اجتماعی، رشد نامتوازن جمعیت در سازمان فضایی شهر، خانه‌های

1. Demographic shrinkage

2. Wiechmann

3. Gebhardi

4. Segers

5. Oswalt

6. Rienets

7. Urban decline

8. Sprawl

9. Haase

خالی از سکنه و زمین‌های ساخته نشده در بافت داخلی شهر و غیره همراه می‌باشد (پالاگست^۱ و همکاران، ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸؛ هارت^۲ و وارکتین^۳، ۲۰۱۷؛ گیلچر^۴، ۲۰۱۳؛ روشلا^۵، ۲۰۱۳).

در سال ۲۰۱۳ شهر^۶ به تأثیر کالبد و جمعیت بر عوامل اقتصادی و اجتماعی مؤثر در از دست‌دادن جمعیت اشاره نموده و با بیان اینکه یکی از دلایل اصلی انقباض شهری، می‌تواند حومه‌سازی و مهاجرت‌های ناشی از بیکاری باشد، مشکلات اساسی در مواجهه با این پدیده را در ۴ دسته کلی اقتصادی/ مالی^۷، فیزیکی^۸، اجتماعی^۹ و کیفیت زندگی^{۱۰} تقسیم‌بندی می‌کند. از طرفی برخی از نویسندگان همچون ترپ^{۱۱} (۲۰۱۳) تحت تأثیر تفکرات برنامه‌ریزی فضایی، رویکرد سبزسازی یا سبز کردن^{۱۲} را به عنوان یک رویکرد جدید در برنامه‌ریزی فضایی و یک اقدام احیاگر و همچنین به عنوان رویکردی با برنامه‌ها و اقدامات خرد و مشارکتی که می‌تواند راهکاری در جهت مقابله و کاهش اثرات انقباض شهری و توسعه مجدد شهرهایی که دچار کاهش جمعیت شده‌اند مطرح ساخته است. هارت و وارکتین (۲۰۱۷) نیز، در خصوص واگرایی جمعیتی شهرهایی که متأثر از ساختار اقتصادی و حاکمیتی محلی می‌باشند، راهکاری همراه با توسعه اقتصادی، فرهنگی و گردشگری در جهت بهبود وضعیت هسته‌ی داخلی شهرها و نگهداشت جمعیت ارائه می‌دهد. در سال‌های اخیر نیز پالاگست مباحث متعددی را در باب انقباض جمعیتی و فرهنگ برنامه‌ریزی بویژه در کشورهای اروپایی و آمریکایی مطرح ساخته است. همچنین وی و همکارانش (۲۰۱۸)، با توجه به مشابه بودن علل و تأثیرات انقباض در کشورهای مختلف و متفاوت بودن راه‌حل‌های پیشنهادی، به بررسی و تحقیقات تطبیقی بین‌المللی پرداخت و در پژوهشی قیاسی بین سه کشور آمریکا، آلمان و ژاپن راهکارهایی با استفاده از جنبه‌های فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی و نیز مسائل مربوط به استفاده از زمین؛ فرهنگ برنامه‌ریزی متناسب با هر کدام ارائه می‌دهند.

بین سال‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۹۰ میلادی یک شهر از هر شش شهر در جهان به پدیده انقباض دچار شد، بطوریکه در دهه ۱۹۹۰ میلادی بیش از یک چهارم شهرها جمعیت خود را از دست داده بودند (روشلا، ۲۰۱۳، ص. ۷). درواقع انقباض شهری، همواره در سرتاسر جهان اتفاق می‌افتد، ولیکن؛ زمینه، دلایل و اثرات ناشی از آن‌ها متفاوت بوده و به همین جهت تاکنون تعریف واحدی از آن بدست نیامده است. با این وجود اکثر تعاریف بیان شده در متون نظری بر

1. Pallagst
2. Hartt
3. Warkentin
4. Gilcher
5. Roschlau
6. Schafer
7. Economic & Fiscal Problems
8. Physical Decay
9. Social Problems
10. Quality of Life
11. Trapp
12. Greening

روند "از دست دادن جمعیت" در این مفهوم تاکید دارند (ویچمن، ۲۰۰۸؛ پالاگست، ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸؛ کلووسکا^۱ و لوفی^۲، ۲۰۱۳؛ هسه و همکاران، ۲۰۱۳؛ گب هاردی، ۲۰۱۵).

از دیدگاه هگر^۳ اصطلاح "Shrinkage" در واقع یک "روند مقابله طبیعی از رشد" یا "کاهش منفی" می باشد (گیلچر، ۲۰۱۳، ص. ۸۳). کاهش جمعیت شهر یا به عبارتی انقباض شهری همواره و در تمامی ادوار وجود داشته ولیکن گفتمان بین المللی و جامع در ارتباط با آن شکل نگرفته است. و غالباً در برنامه ریزی، اقتصاد و سرمایه داری تأکید بر رشد بوده فلذا سیاست همواره در انکار این واقعیت به سر برده به نحوی که حتی مزایای احتمالی انقباض را نیز نادیده می گیرد و همواره این موضوع در افکار عمومی، به مثابه سقوط یک شهر، منفی و آسیب زا تلقی می گردد. با این وجود، امروزه گفتمان برنامه ریزی در اروپا و برخی کشورهای توسعه یافته به طور فعالانه ای در باب انقباض شهری شکل گرفته و نشانه هایی از افزایش توجهات سیاسی و دانشگاهی به این نوع مشکل دیده می شود.

همانند مفهوم انقباض شهری، تعریفی معتبر بین المللی برای اصطلاح فرهنگ برنامه ریزی نیز وجود ندارد. در واقع معنای فرهنگ برنامه ریزی فراتر از سیستم های برنامه ریزی است و جنبه های فرهنگی و منطقه ای را تحت تأثیر قرار می دهد که از راه های خاص برنامه ریزی در مناطق مختلف فرهنگی تأثیر می گذارد. "فرهنگ برنامه ریزی" فی نفسه اصطلاحی علمی نیست و از این رو به واسطه نظریه ای واحد قابل تعریف نبوده و تعیین خاستگاه آن امری دشوار است. معمولاً فرهنگ برنامه ریزی به عنوان اصطلاحی یکپارچه کننده به کار برده شده است که جمعی از متغیرهای موجود در برنامه ریزی عملی را پوشش می دهد (جودی، ۱۳۹۸ به نقل از فورست^۴، ۲۰۰۹).

بطور کلی سیاست ها و راهبردهای اعمال شده در مواجهه با انقباض شهری بسیار متنوع هستند. یک واقعیت جالب این است که چگونگی درک و پذیرش انقباض تا حد زیادی بر انتخاب رویکردهای برنامه ریزی در شهرهای کوچک شده تأثیر می گذارد. به همین منظور در بررسی تغییر راهبردها و سیاست های برنامه ریزی برای مقابله با انقباض شهری، همبستگی بین ادراک و راهبردها می تواند مفید باشد (پالاگست، ۲۰۱۷، ص. ۱۶). چرا که درک جامعه از انقباض، نقش مهمی در توسعه برنامه ریزی و راهبردهای اقتصادی دارد. لذا در جستجوی این همبستگی، نویسندگان دو روش شناسی را برای انقباض شهری ادغام کردند: یکی بر اساس مراحل ادراک از انقباض (فارک^۵، ۲۰۰۵، ص. ۱۷۹) و دیگری براساس انواع راهبردها (دانیلزیک^۶ و همکاران، ۲۰۰۲، ص. ۲۵). روش شناسی فارک چهار مرحله ادراک از کوچک شدن را بازنمایی می کند: نخست، مرحله نادیده گرفتن، جایی که افول، موقت و گذرا تلقی می شود. دوم، مشاهده بدون پذیرش^۷، جایی که این پدیده تصدیق شده اما پذیرفته نشده است. سوم، پذیرش خاص، همراه یا

1. Kloska
2. Luffy
3. Hager
4. Natural counter process of growth
5. Furst
6. Farke
7. Danielzyk
8. Observing Without Acceptance

بدون ارتباط عمومی محدود، در جایی که تصمیم گیرندگان عمومی در مورد چگونگی مدیریت کاهش حدس می‌زنند و چهارم، پذیرش، جایی که راهبردهای رشد سستی دیگر دنبال نمی‌شوند (فارک، ۲۰۰۵، ص. ۱۷۹).

در نوشتار پیش‌رو بافت مرکزی شهر تبریز به عنوان مرکز ثقل جغرافیایی و انطباق آن با مرکز تجاری این شهر^۱، که نطفه‌های شکل‌گیری این شهر و جذب جمعیت را می‌توان در آن جست، به عنوان مورد پژوهی در زمینه انقباض شهری انتخاب گردیده است. این منطقه همواره در ادوار گذشته به عنوان حیاتی‌ترین بافت تاریخی، فرهنگی و با کارکرد اقتصادی، نقش عمده‌ای را در پویایی اقتصادی-اجتماعی شهر تبریز و نگهداشت جمعیت ساکن در این منطقه ایفا کرده، با این وجود در دهه‌ی اخیر پدیده انقباض شهری را به خود تجربه کرده است. عوامل بسیاری همچون دسترسی، خدمات، کیفیت زندگی، مسائل اجتماعی-فرهنگی، آلودگی‌های محیطی و ظهور یک قطب اقتصادی جدید در شرق تبریز و تمایل بیشتر نسل جوان به حضور و فعالیت در آن، مرکز اقتصادی شهر را دچار چالشی عمیق مبنی بر عدم توانایی جذب جمعیت و مهم‌تر؛ عدم توانایی نگهداشت جمعیت موجود روبه‌رو ساخته است. بنابراین، نظر به وجود موارد زیادی از مطالعات انجام شده در حوزه ساختار فضایی شهری و منطقه‌ای و درک خلأ نظری در مورد مسأله انقباض شهری در این زمینه به ویژه در کشور ایران، کوشش این پژوهش بر آن بوده تا بواسطه مطالعه ویژگی‌های این پدیده در موردپژوهی‌های جهانی و شناسایی محرکه‌های متغیر پدیده انقباض شهری در ساختار فضایی منطقه ۸ کلانشهر تبریز، به دست‌بندی علل اصلی ظهور این پدیده و پیامدهای ناشی از آن پرداخته و با سنجش کمی مؤلفه‌های بدست آمده از مطالعات کیفی، میزان تأثیرگذاری هر عامل بر پدیده انقباض شهری در این منطقه تعیین گردد.

۲. متدولوژی

گونه پژوهش حاضر بر حسب هدف از نوع توصیفی-تبیینی بوده و راهبرد پژوهش برای درک عوامل اثرگذار بر رخداد پدیده انقباض شهری و اثرات ناشی از این پدیده در ساختار شهری و برنامه‌ریزی فضایی از نوع راهبرد پس‌کاو می‌باشد. ضمن اینکه روش پژوهش بر حسب شیوه پرس و جو نیز از نوع روش تحقیق ترکیبی متوالی اکتشافی است. در این روش پس از گردآوری داده‌های کیفی از طریق مصاحبه عمیق نیمه ساختاریافته و تحلیل داده‌ها، به جهت اعتباریابی مؤلفه‌های استخراج شده، از روش کمی استفاده شده است. فنون و روش‌های گردآوری داده‌ها که از ویژگی کیفی بودن نیز برخوردار می‌باشند در دو بخش قابل تبیین است. در بخش روش کیفی پژوهش به جهت شناسایی ابعاد مختلف ساختار فضایی منطقه و بررسی مؤلفه‌های تأثیرگذار آن‌ها در موضوع مورد پژوهش و شناخت مطالعات رسمی صورت گرفته از نمونه مورد بررسی، از شیوه اسنادی-کتابخانه‌ای و همچنین در راستای تحلیل‌های مکانی از نرم افزار ArcGIS استفاده شده است. روش پیمایشی جمع‌آوری اطلاعات در این روش به دو بخش؛ شیوه‌ی مشاهده‌ای، به جهت شناخت محرک‌های دفعی جمعیت در ابعاد کالبدی و فیزیکی و شیوه مصاحبه عمیق نیمه

1. Central business district (CBD)

ساختاریافته برای درک و تفهیم عمیق‌تر مسائل و کیفیت زندگی ساکنان منطقه، تقسیم‌بندی می‌گردد. شیوه‌ی مصاحبه‌ای به کار رفته با نمونه‌گیری هدفمند به شیوه گلوله برفی از ۲۰ خانواده از ساکنان قبلی مهاجرت کرده منطقه صورت گرفته است. در ادامه نیز نتایج بدست‌آمده از مؤلفه‌های اثرگذار بر این پدیده در منطقه، در ۵ شاخص اجتماعی، اقتصادی، کالبدی، منظرشهری و آلودگی‌های محیطی دسته‌بندی شده‌اند تا به جهت ارزیابی اعتبار یافته‌های کیفی پژوهش و درک کامل‌تری از این پدیده در منطقه، از یک روش کمی استفاده گردد. در روش کمی پژوهش نیز پیمایش انجام یافته از طریق پرسشنامه بوده و با پرسش‌های نسبتاً انعطاف‌پذیر بوده است. جامعه آماری از طریق روش نمونه‌گیری ساده غیراحتمالی و به صورت هدفمند بر اساس پرسش پژوهش از ۵۰ نفر از ساکنین قبلی مهاجرت نموده و ساکنینی که قصد فروش واحدهای مسکونی خود و خروج از منطقه را داشته‌اند انتخاب گردید. شایان ذکر است که این خانوارها به صورت غیرتصادفی با اطلاعات بدست‌آمده از دفاتر معاملات املاک فعال در منطقه انتخاب گردیده که برخی از آن‌ها نیز از طریق تماس تلفنی صورت پذیرفت. در نهایت جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها نیز پس از امتیازدهی به مؤلفه‌ها براساس نظرات کاربران و تشکیل ماتریس تصمیم‌گیری از مؤلفه‌ها و شاخص‌ها، و بی‌مقیاس‌سازی آن‌ها به روش نرم، برای تعیین وزن مؤلفه‌ها، روش آنترپی شانون به کارگرفته می‌شود و در نهایت برای رتبه‌بندی شاخص‌ها به جهت اثرگذاری آن‌ها بر پدیده انقباض شهری از روش SAW به عنوان مناسب‌ترین روش رتبه‌بندی چند متغیره برای این پژوهش استفاده شده است.

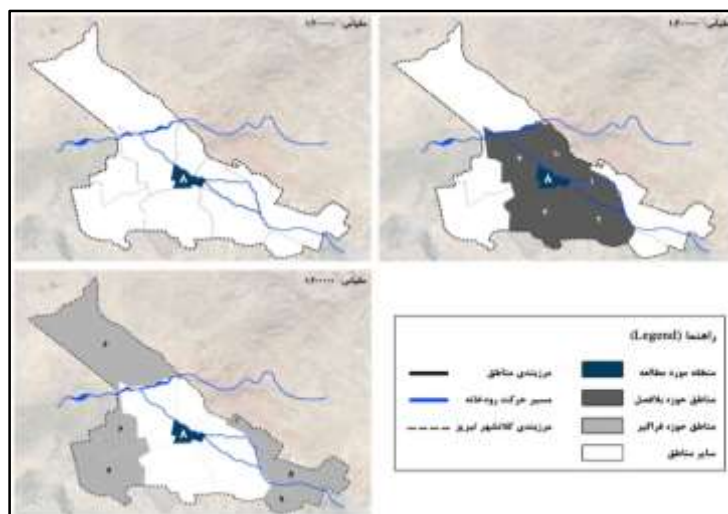
۲. ۱. معرفی مورد پژوهی

منطقه ۸ کلانشهر تبریز با داشتن ۲ درصد از جمعیت کل شهر (۲۹۳۸۴ نفر) جز کم‌جمعیت‌ترین مناطق؛ همچنین به عنوان کم‌وسعت‌ترین منطقه شهر با مساحتی بالغ بر ۳۸۸ هکتار در بخش مرکزی و بافت تاریخی - فرهنگی شهر تبریز می‌باشد (مطالعات شرکت مشاور نقش محیط، ۱۳۸۵). این منطقه در مجاورت مناطق ۱، ۲، ۳، ۴ و ۱۰ قرار گرفته است. محلات مستقر در این منطقه براساس حوزه بندی محلات شهر شامل محله بازار، شریعتی (شهناز)، مقصودیه، دانشسرا، منصور، بالاحمام (قره باغلی‌لار) و دمشقیه (تپلی باغ) می‌باشد.

جدول ۱. ویژگی کلی منطقه ۸ تبریز

منطقه ۸ شهرداری تبریز	مساحت منطقه (هکتار)	جمعیت منطقه	مساحت بافت فرسوده (هکتار)	درصد مساحت بافت فرسوده به کل بافت فرسوده شهر	رتبه منطقه به لحاظ مساحت بافت فرسوده در بین مناطق دهگانه تبریز
	۳۸۷	۲۹۳۸۴	۱۵۸	۶/۳۲	۶

مأخذ: (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵)



شکل ۱. موقعیت جغرافیایی منطقه ۸ شهر تبریز نسبت به شهر و مناطق بلافاصل

جمعیت شهر تبریز در یک دوره ۶۶ ساله بیش از ۶/۵ برابر شده است. براساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۵ این جمعیت به حدود ۱,۵۵۰,۰۰۰ نفر رسیده و این درحالی است که در طول دوره‌های گذشته نرخ رشد جمعیت شهر یکنواخت نبوده و بیشترین نرخ رشد جمعیت شهر مربوط به دوره ۶۵-۱۳۵۵ می‌باشد و کمترین نرخ رشد به بین سال‌های ۸۵-۱۳۷۵ اختصاص دارد. یابوجود این روند در شهر، آمار جمعیتی منطقه ۸ تبریز حاکی از آن است که از سال ۱۳۷۵ نرخ رشد جمعیت منطقه منفی بوده و بیشترین نرخ رشد منفی نیز مربوط به دوره‌ی ده ساله ۸۵-۱۳۷۵ با نرخ ۰/۸۴- درصد می‌باشد. البته گفتنی است که این منطقه از سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۵ با شیب بسیار ملایم رشد مثبتی به خود دیده؛ هر چند بر اساس اطلاعات سازمان آمار و مطالعات طرح جامع در این بازه ۵ ساله نیز رشد جمعیت در منطقه ۸ یکنواخت نبوده؛ به طوریکه پیش بینی جمعیت منطقه ۸ برای سال ۱۳۹۱ در طرح جامع تبریز ۳۴۲۳۱ نفر بوده است. این درحالی است که جمعیت موجود در این سال برای منطقه ۸ حدود ۲۸۸۰۰ نفر بوده است و در برآورد افق طرح ۱۳۹۴ جمعیت پیش بینی شده ۳۰۲۷۰ نفر می‌باشد که آمار سال ۱۳۹۵ جمعیت منطقه را ۲۹۳۸۴ نفر نشان می‌دهد. همانگونه که ذکر گردید در همین دوره زمانی نرخ رشد منطقه ۸ با رشد منفی ۰/۸۴٪ می‌باشد. این مورد در مورد میزان مهاجرپذیری این منطقه نیز قابل بررسی می‌باشد. بطوریکه طبق آمار سال ۱۳۹۰ سهم هر کدام از مناطق تبریز (به غیر از منطقه ۹ که در حال شکل گیری است) از کل مهاجرین وارد شده به شهر در بازه بین ۵۰۰۰ - ۱۱۵۰۰ نفر می‌باشد. ولیکن این آمار برای منطقه ۸ معادل ۱۱۴۰ نفر است که این منطقه را در رتبه ۹ مهاجرپذیری قرار می‌دهد.

۳. یافته‌ها

۳.۱. ردیابی مؤلفه‌های تأثیرگذار بر انقباض شهری به واسطه پژوهش کیفی

در بخش کیفی پژوهش، به ردیابی مؤلفه‌های تأثیرگذار بر انقباض شهری از طریق مصاحبه عمیق نیمه ساختاریافته پرداخته شده است. شیوه مصاحبه‌ای (با پرسش‌های نسبتاً انعطاف‌پذیر) به کار رفته با نمونه‌گیری هدفمند به شیوه گلوله برفی از ۲۰ خانواده از ساکنان قبلی منطقه که مهاجرت نموده‌اند در ارتباط با علل عدم ادامه سکونت در منطقه صورت گرفته است و نتایج بدست‌آمده از مؤلفه‌های اثرگذار بر این پدیده در منطقه، در ۵ شاخص اجتماعی، اقتصادی، کالبدی، منظر شهری و آلودگی‌های محیطی دسته‌بندی شده‌اند.

۳.۱.۱. بُعد اجتماعی - اقتصادی پدیده انقباض شهری

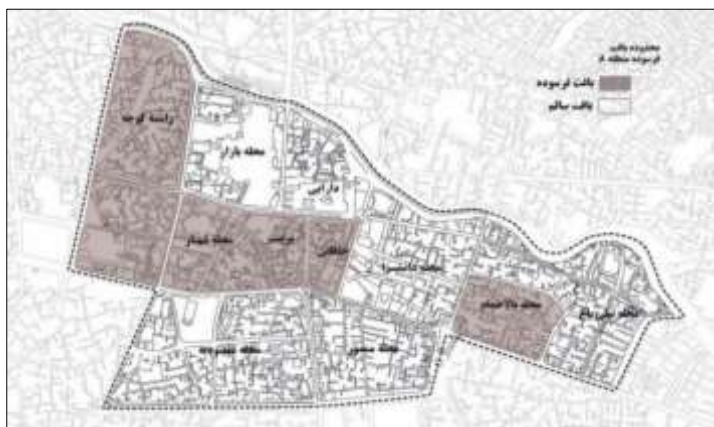
مشاهدات میدانی و نتایج حاصل از مصاحبه با ساکنین سابق در جهت شناخت شیوه زندگی اجتماعی در این منطقه، حاکی از آن است که در میان محلات منطقه ۸ شهر تبریز به ویژه محلات پیرامون بازار همچون راسته کوچه، دارایی و تربیت نیز مسئله جدایی‌گزینی با اثرات اجتماعی و فرهنگی همچون خروج ساکنین از محلات و کاهش تماس‌های بین طبقاتی و تعاملات اجتماعی، قابل مشاهده است و این روند رو به رشد جدایی‌گزینی فضایی ناشی از انقباض شهری در سطح منطقه، با مسائلی، همچون اختلال کارکرد مسکونی محلات مذکور به واسطه تراکم فعالیت تجاری و نمودهای عینی و ذهنی این فعالیت با شدت بیشتری رخ می‌نماید. از دیگر مظاهر پدیده انقباض شهری در این منطقه، خروج جمعیت و خالی شدن ساختمان‌ها و یا تغییر در نوع استفاده و عملکرد آن‌ها می‌باشد. این مسئله به ویژه در ساختمان‌های قدیمی که دچار فرسودگی کالبدی و بهره‌وری پایین شده‌اند به خصوص در محلات بازار، راسته کوچه، مقصودیه، خاقانی و تربیت که با عدم تمایل و یا عدم امکان ساکنین به نوسازی و نبود مشوق‌های سرمایه‌گذاری روبه‌رو هستند، بیشتر دیده می‌شود.

یکی از اثرات اجتناب‌ناپذیر پدیده انقباض جمعیت در ساختار فضایی منطقه ۸ شهر تبریز، تأثیر آن بر ابعاد اقتصادی و شرایط مالی می‌باشد. این تأثیرات هم به صورت مستقیم همچون هزینه ناشی از پایین آمدن بهره‌وری سیستم‌های زیرساختی و هزینه‌های تأمین زیرساخت‌های جدید در مناطق مقصد مهاجران از منطقه انقباض یافته، تغییر در میان درآمدهای مالیاتی و هم به صورت غیر مستقیم همچون جداگزینی فضایی - اقتصادی، رشد نابرابر ارزش زمین، تمرکز جمعیت فقیر، عدم تمایل به نوسازی و مشارکت کاربران منطقه و نظایر آن می‌باشد. همچنین با توجه به اهمیت ایجاد جامعه‌ای پایدار و با همبستگی اجتماعی و افزایش توسعه اقتصاد اجتماع محلی، زیرساخت‌های اجتماعی به عنوان برنامه‌ها، تسهیلات و خدماتی که استاندارد زیستن و کیفیت زندگی را، در اجتماع محله‌ای حفظ کرده و بهبود می‌بخشند، نقش مهمی در برآورده ساختن این امر ایفا می‌کند. از این رو با توجه به اینکه آمار جمعیتی

سال‌های اخیر در کنار کاهش جمعیت منطقه ۸ حاکی از رشد جمعیت سالمند در این منطقه می‌باشد، از لزوم برنامه‌ریزی توسعه برای منطقه، ساماندهی مجدد زیرساخت‌های اجتماعی^۱ متناسب با اقشار ساکن بافت می‌باشد.

۳. ۱. ۲. مسائل کالبدی در پدیده انقباض شهری

ناکارآمدی این منطقه غالباً ناشی از عوامل کالبدی همچون نفوذناپذیری و ناپایداری سازه‌های کاربری‌ها، ضعف دسترسی قانونی، نبود ضوابط تشویقی به عنوان محرک‌های جاذب جمعیت و سرمایه‌گذار، توان مالی نسبتاً پایین ساکنان و پایین بودن ارزش اقتصادی زمین برای بازسازی و بهسازی مناطق مسکونی و همچنین در برخی محلات ضعف دسترسی فیزیکی به خدمات شهری که غالباً ناشی از نفوذناپذیری بافت است، می‌باشد. به طوریکه یکی از مهمترین مسائل کالبدی در این منطقه نیز وجود قطعات مسئله‌دار و پرچمی می‌باشد که معمولاً به علت عرض بسیار کم معبر یعنی عرضی کمتر از ۱٫۸۰ امکان دسترسی خودرو نبوده و یا فاقد پارکینگ برای ساکنان می‌باشند و به عبارتی از حدود ۶۹۰ معبر موجود در منطقه ۱۴۱ معبر و در واقع ۲۰/۴۳ درصد کل معابر منطقه دارای عرض کمتر از ۲ متر بوده و لذا سهم این گونه از قطعات مسکونی موجود در منطقه حدوداً ۸/۰۶ درصد از کل واحدهای مسکونی منطقه می‌باشد که از کل ۶۸۲۵ قطعه مسکونی حدود ۵۵۰ قطعه را شامل می‌شود و این مسئله به خصوص در محلات راسته کوچه، بازار و تربیت با شدت بیشتری مشاهده می‌شود. براساس مطالعات میدانی این پژوهش و مصاحبه با ساکنین منطقه غالب اینگونه واحدهای مسکونی یا از فضاهای باز و مخروبه داخل محلات و یا به ناچار از پارکینگ‌های اجاره‌ای استفاده می‌کنند. در مجموع ناکارآمدی بافت محلات منجر به رشد پدیده انقباض شهری در این منطقه به‌ویژه در محلات راسته کوچه، بازار، شهناز، خاقانی و بالاحمام گردیده است.



شکل ۲. محدوده بافت ناکارآمد منطقه ۸ شهر تبریز

۳.۱.۳. بُعد منظر شهری: سیمای شهر و تأثیر آن بر انقباض شهری

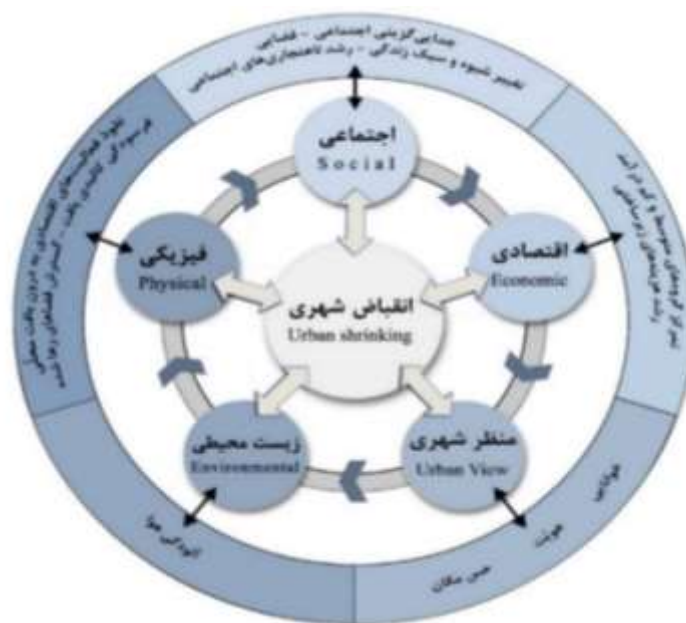
نشانه‌ها و ارزش‌های بصری را می‌توان مهمترین بخش از کیفیت‌های محیطی محسوب کرد که عامل تقویت و یا تضعیف حس مکان و نهایتاً تعلق خاطر افراد به محیط خود می‌شود. این پدیده نقش کلیدی و تأثیرگذار در هویت و مطلوبیت یک مکان یا جامعه دارد که نهایتاً دارای تبعات سازنده در اقتصاد مکان و جایگاه گردشگری آن است. لذا این ارتباط دو سویه بین سیمای شهر و حس مکان با پدیده انقباض شهری، به جهت اینکه اساس نگهداشت جمعیت در یک منطقه وابسته به میزان حس مکان افراد بوده و برای جذب جمعیت نیز به جهت اینکه تمایل بیشتر افراد به سکونت در مکانی است که سیمای مطلوبی از آن در اذهان عمومی شکل گرفته باشد، برقرار می‌باشد. به این ترتیب این منطقه با در برداشتن عوامل کالبدی همچون بناهای تاریخی و عناصر شاخص نشانه‌ای و غیر کالبدی همچون حس مکان و سیمای مطلوب که منجر شده بسیاری از ساکنین با وجود مسائل و مشکلات کالبدی و اجتماعی که در سال‌های اخیر ناشی از خروج جمعیت و افول انسجام اجتماعی بوجود آمده است، همچنان نسبت به مسئولیت خود در قبال محله پایبند بوده و رشته‌های تعلقشان به محله ناگسستنی شود.

۳.۱.۴. اثر بُعد زیست محیطی در انقباض شهری

مطالعات پژوهش حاضر در بررسی میزان شاخص‌های آلاینده‌های هوا در دو بخش آلاینده‌های اولیه و آلاینده‌های ثانویه حاکی از آن است که از ۱۰ ایستگاه سنجش آلودگی هوای استان، بالغ بر ۹ ایستگاه در کلانشهر تبریز قرار گرفته است. داده‌های مبتنی بر شاخص آلاینده‌های هوا شامل گازهای CO ، SO_2 ، NO_2 ، NO ، O_3 و... که به صورت محدودی از طریق ایستگاه‌های سنجش آلاینده‌های هوای تبریز اندازه‌گیری شده‌اند، نشان می‌دهند که در سال ۱۳۹۶ ایستگاه سنجش راسته کوچه با بیشترین میزان میانگین شاخصه‌ای آلاینده‌گی برابر با ۱۶۰ ppb و در سال ۱۳۹۷ نیز ایستگاه سنجش راسته کوچه با بیشترین میزان میانگین شاخصه‌ای آلاینده‌گی برابر با ۱۳۵ ppb می‌باشند، میانگین شاخصه‌ای آلاینده‌گی در ایستگاه سنجش باغشمال نیز در سال ۹۶ و ۹۷ به ترتیب ۱۰۶ و ۹۵ را نشان می‌دهد. بنابراین اطلاعات دریافتی از وضعیت شاخص آلودگی هوا در مناطق مختلف شهر تبریز نشان می‌دهد که ایستگاه‌های سنجش باغشمال و راسته کوچه با توجه به قرارگیری در محدوده‌ی مرکزی شهر بیشترین میانگین آلاینده‌گی هوا را به خود اختصاص داده‌اند. در پژوهش حاضر براساس نظرات دریافتی از کاربران و به ویژه ساکنین منطقه ۸ تبریز، مسئله آلودگی هوا با توجه به اینکه این منطقه به عنوان محدوده‌ی مرکزی شهر دارای بیشترین میزان آلودگی هوا می‌باشد یکی از محرک‌های اصلی دفع جمعیت از منطقه در طی سال‌های اخیر بوده است و با افزایش میزان استفاده از اتومبیل و رشد حمل و نقل عمومی و ایجاد مراکز و قطب‌های فعالیتی در سایر نقاط شهر، عامل دسترسی به فعالیت‌های مرکز شهر، نمی‌تواند همچون گذشته به عنوان یکی از عوامل جذب جمعیت برای سکونت در بافت مرکزی ایفای نقش نماید و مسئله انقباض جمعیتی به همراه افزایش آلودگی هوا در این منطقه شدت بیشتری گرفته است.

بر اساس آنچه که در مطالعات بخش کیفی پژوهش ردیابی و شناسایی عوامل دخیل در رخداد پدیده انقباض شهری در نمونه مورد مطالعه تحقیق حاصل گردید، مشخص می‌گردد که این عوامل و مؤلفه‌ها در ابعاد مختلف

ساختار فضایی قابل دسته‌بندی می‌باشند. بدین جهت در تعیین چارچوب مفهومی پژوهش مؤلفه‌های استخراج شده از بخش کیفی به صورت یک سیستم یکپارچه و متصل به هم در ابعاد اجتماعی، اقتصادی، کالبدی، آلودگی محیطی و منظر شهری و در ارتباط متقابل با پدیده انقباض شهری و سایر ابعاد قرار می‌گیرند.



شکل ۳. مدل مفهومی حاصل از روش پژوهش کیفی

۲.۳. اعتباریابی یافته‌های کیفی به واسطه روش پژوهش کمی

در این پژوهش با پرداختن به این مسئله که چه عوامل و محرکه‌هایی در منطقه ۸ کلانشهر تبریز به‌عنوان نقطه‌ای شکل‌گیری شهر و قطب اصلی اقتصادی آن، منجر به بروز روندی از رشد منفی جمعیت در آن شده است، می‌توان به اثرات قابل توجهی در ابعاد مختلف از این پدیده در منطقه دست یافت که متأثر از یکدیگر، عدم توانایی جذب و نگهداشت جمعیت را در منطقه رقم می‌زنند. در یک نتیجه‌گیری، براساس تحلیل محتوای کیفی مطالعات پژوهش عوامل اثرگذار بر رخداد پدیده انقباض شهری در منطقه ۸ کلانشهر تبریز در ابعاد اجتماعی، اقتصادی، کالبدی، منظرشهری و آلودگی‌های محیطی طبقه‌بندی گردیده‌اند و برای ارزیابی شدت اثرگذاری هر بُعد بر این پدیده و نیز ردیابی اعتبار بیشتر یافته‌های بخش کیفی، روش کمی به کار برده شده است. در این بخش به رتبه‌بندی ابعاد طبقه‌بندی شده براساس وزن داده شده به مؤلفه‌ها توسط کاربران این منطقه^۱، به روش وزن‌دهی آنتروپی شانون و

۱. برای ارزیابی اهمیت متغیرهای استخراج شده از نتایج پژوهش کیفی و تشکیل ماتریس تصمیم‌گیری چند معیاره، پرسشنامه پژوهش به گونه‌ای تدوین گردید که کاربران بتوانند میزان ترجیح خود را نسبت به هر متغیر مبنی بر شدت اثرگذاری آن بر تمایل و یا عدم تمایل به سکونت در منطقه ۸ را، در طیفی از اعداد بین ۱ تا ۱۰ بیان کنند. در این فرآیند، پرسش‌ها به طور هدفمند از طریق روش نمونه‌گیری ساده غیراحتمالی از جامعه آماری بیش از ۵۰ نفر از ساکنین قبلی مهاجرت نموده از منطقه و ساکنینی که قصد فروش واحدهای مسکونی خود و خروج از منطقه را

رتبه‌بندی SAW پرداخته شده است. در این روش ابتدا ماتریس تصمیم‌گیری فازی بر اساس اعداد فازی مؤلفه‌ها که توسط کاربران تعیین گردیده تشکیل شده و با نرمالیزه کردن ماتریس تصمیم به روش نرم و تعیین وزن ابعاد به روش آنتروپی شانون به رتبه‌بندی ابعاد در میزان تأثیرگذاری آن‌ها بر پدیده انقباض جمعیتی در منطقه ۸ به روش رتبه بندی SAW می‌پردازیم.

۳.۲.۱. تعیین وزن مؤلفه‌ها به روش آنتروپی شانون و محاسبه مطلوبیت گزینه‌ها به روش SAW

پس از نرمالیزه کردن ماتریس تصمیم‌گیری چند معیاره، از روش آنتروپی شانون برای تعیین وزن مؤلفه‌ها استفاده می‌گردد. به دلیل تأثیرگذاری مستقیم و متقابل مؤلفه‌ها در این پدیده، جنس شاخص‌ها مثبت در نظر گرفته شده است و همچنین پس از تعیین مقدار آنتروپی توسط فرمول‌های تعیین شده، به جهت اینکه در این روش بیشترین وزن به شاخص با بیشترین درجه انحراف داده می‌شود لذا برای تعیین وزن مؤلفه‌ها درجه انحراف معیار محاسبه گردیده و در نهایت وزن نهایی شاخص‌ها تعیین می‌گردد.

برای تعیین رتبه‌بندی گزینه‌ها با ضرب ماتریس بی مقیاس شده در اوزان شاخص‌ها میزان مطلوبیت هر گزینه حاصل می‌گردد و رتبه هر گزینه براساس امتیازهای اولیه داده شده توسط کاربران تعیین می‌گردد.

جدول ۲. تعیین مطلوبیت گزینه‌ها

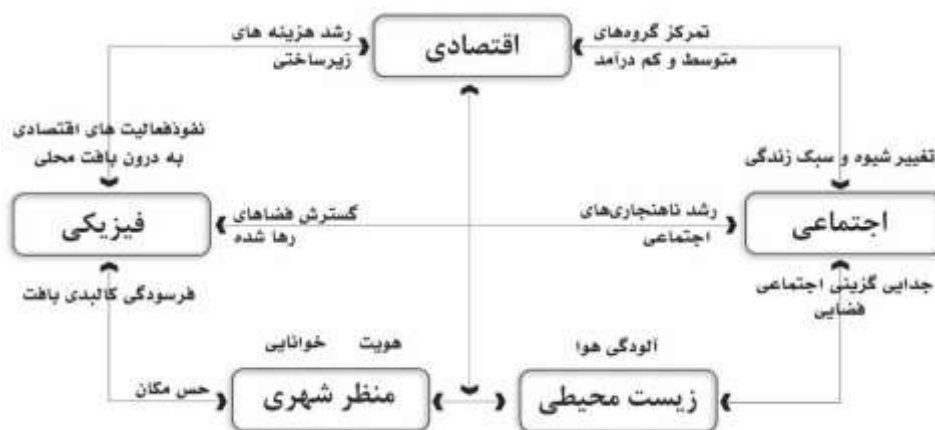
گزینه‌ها	میزان مطلوبیت گزینه‌ها	رتبه هرگزینه
اجتماعی	۰/۴۰۳	۲
اقتصادی	۰/۳۸۹	۳
کالبدی	۰/۴۸۸	۱
زیست محیطی	۰/۳۴۰	۵
منظر شهری	۰/۲۶۲	۴

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

نتایج حاصل از بررسی کمی و کیفی عوامل اثرگذار بر این پدیده در منطقه حاکی از آن می‌باشد که با توجه به فرسودگی کالبدی این منطقه و عدم توانایی آن در تأمین نیازهای کالبدی کاربران اعم از نیازهای دسترسی، همچون نفوذپذیری محلات، امکان دسترسی خودروها به پارکینگ ساختمان‌ها و عرض کم معابر و یا فرسودگی بناها و عدم بازسازی آن‌ها و نیاز به فضاهای باز و یا وجود فضاهای رها شده بسیار در درون بافت محلی و همچنین نفوذ کاربری‌های ناسازگار با کاربری مسکونی به خصوص با توجه به وجود مراکز تجاری و کاربری‌های وابسته به آن‌ها همچون کارگاه‌های تولیدی و یا انبارها در این منطقه و ازدحام ترافیک خودروها در درون بافت، ابعاد کالبدی با مقدار

داشته‌اند صورت گرفته است. با استفاده از روش تحلیل داده، نتایج امتیازهای داده شده به متغیرها توسط کاربران، در ماتریس تصمیم‌گیری به صورت اعداد فازی درآمده است.

امتیاز ۰/۴۸۸ بیشترین تأثیر را در انتخاب محل زندگی و یا ادامه حضور افراد در این منطقه دارا می‌باشد و ابعاد اجتماعی با تأثیرگذاری مؤلفه‌های جدایی‌گزینی فضایی و اجتماعی و به خصوص تغییر سبک و شیوهی زندگی خانواده‌ها با ورود جریان فکری مدرنیته در آن، به خروج ساکنان از این منطقه می‌انجامد که رشد ناهنجاری‌های اجتماعی را همراه با افول انسجام اجتماعی محلات به همراه دارد، با مقدار امتیاز ۰/۴۰۳ در رتبه بعدی قرار می‌گیرد و در مرتبه سوم اثرگذاری بر رخداد این پدیده، بُعد اقتصادی با امتیاز ۰/۳۸۹ قرار دارد که با رشد هزینه زیرساخت‌های نرم و سخت تمایل خانواده‌ها به ادامه حضور و سکونت در منطقه کاسته شده و غالباً با خروج گروه‌های با درآمد مالی بالاتر از منطقه شاهد تمرکز گروه‌های کم درآمد و متوسط می‌باشیم. آلودگی هوا نیز با مقدار امتیاز ۰/۳۴۰ به‌عنوان یکی از گزینه‌های مهم انتخاب محل سکونت، برای بسیاری از خانواده‌ها به خصوص با رشد جمعیت سالخورده در این منطقه به شمار می‌رود و عواملی همچون هویت و حس مکان و خوانایی که بیشتر از جنبه‌های مثبت این منطقه در جهت جذب و نگهداشت جمعیت محسوب می‌شوند، با شدت اثرگذاری کمتری عمل می‌کنند. در حالیکه وجود بالقوه این مؤلفه‌ها در منطقه ۸ تبریز در صورت تقویت سایر ابعاد کالبدی، اجتماعی و اقتصادی در جهت نگهداشت جمعیت، می‌تواند جزء عوامل متمایزکننده این منطقه از سایر مناطق شهر باشد. نمودار زیر نشان‌دهنده روابط بین عوامل تأثیرگذار بر پدیده انقباض شهری در منطقه می‌باشد.



شکل ۴. روابط بین عوامل تأثیرگذار بر رخداد پدیده انقباض شهری در منطقه ۸ تبریز

۴. بحث

با ردیابی پژوهش‌های پیشین به جهت قیاس از منظر یافته‌ها و رهیافت‌های آن‌ها، مطالعات در حوزه پدیده انقباض شهری در ابعاد و مقیاس‌های مختلفی در سراسر جهان انجام یافته ولیکن در چند رویکرد و دسته کلی قابل تفکیک می‌باشند. برخی از این پژوهش‌ها به «تحلیل نوع فرهنگ برنامه‌ریزی» کشورهای مختلف از جمله آمریکا، آلمان و ژاپن در مواجهه با انقباض شهری پرداخته‌اند ولی عمده آن‌ها در مقیاس شهر طرح شده و به مقایسه تحلیلی

کلانشهرهای دنیا با فرهنگ‌های برنامه‌ریزی مختص هر جغرافیا اقدام نموده‌اند. دسته‌ای از پژوهش‌ها رابطه میان مؤلفه‌های برنامه‌ریزی اقتصادی، برنامه‌ریزی فضایی، برنامه‌ریزی مشارکت اجتماعی و در نتیجه رخداد پدیده انقباض شهری را مورد بررسی قرار داده‌اند. در این پژوهش‌ها تفاوت‌های ساختار فرهنگ برنامه‌ریزی و راه‌حل‌های پیشنهادی با توجه به مشابه بودن علل و تأثیرات انقباض در کشورهای مختلف بیش از همه مد نظر بوده است. پژوهش‌هایی نیز به دنبال تدوین برخی مقررات و اقدامات در جهت بهبود وضعیت هسته‌ی داخلی شهرها و نگهداشت جمعیت همراه با توسعه اقتصادی، فرهنگی و گردشگری بوده‌اند. تلاش برای الگوسازی و تدوین رویکرد سب‌سازی یا سبز کردن^۱ نیز رویکردی فضایی است که در دسته‌ای دیگر از پژوهش‌ها دنبال شده است و به اثرات فرایندهای توده‌ای^۲ از مراکز شهری در نتیجه حومه‌سازی و گسترش شهرپرداخته شده است. در ایران اما علارغم به چالش کشیده شدن شهرهای کوچک در از دست دادن جمعیت و سرازیر شدن جمعیت به کلانشهرها در دهه‌های اخیر و در مقیاس کوچک‌تر، سرازیر شدن جمعیت ساکن از مرکز شهر به نواحی پیرامونی در برخی شهرهای بزرگ، غالباً سیستم‌های برنامه‌ریزی و مدیریتی کشور به این مسئله به عنوان یک پدیده انقباض شهری^۳ جمعیتی نپرداخته‌اند. این در صورتی است که بایستی این مسئله را در قامت سیاست پژوهی مورد مطالعه قرار داده و ابعاد مختلف پدیده را از سطح جابجایی جمعیت بین شهرهای کشور تا سطح خردتر یعنی خروج جمعیت از مناطق و محلات شهری بصورت جامع بررسی کرد. لذا این پژوهش با در نظر گرفتن اینکه در این دسته از مطالعات، تمرکز اصلی بیشتر در مقیاس مناسبات شهر بوده و تمامی برنامه‌ریزی‌ها و سیاست‌گذاری‌های اجتماعی در تمامی محدوده‌ها و مناطق یک شهر به طور یکسان مورد ارجاع قرار می‌گیرد، مقیاسی میانی منطقه را زمینه و محل واکاوی مظاهر فضایی فرهنگ برنامه‌ریزی قرار دهد.

مقاله حاضر در تمایز روش شناختی خود با پژوهش‌های پیشین با بکارگیری روش‌های پژوهش ترکیبی، علاوه بر ردیابی مفاهیم و مولفه‌ها بواسطه روش کیفی، از روش کمی در سنجش تأثیرگذاری مولفه‌های مختلف استفاده برده تا علاوه تأیید صحت نتایج حاصل، میزان اثرگذاری هر مولفه در رخداد پدیده انقباض شهری و اثرات ناشی از آن مشخص گردد.

مشکلات مربوط به انقباض شهری تاکنون در مطالعات جهانی غالباً با مسائل مالی و اقتصادی، ابعاد کالبدی، مسائل اجتماعی، مناظر شهری و کیفیت زندگی در این مناطق و مشکلات ناشی از مهاجرت‌های خارجی، مسکن خالی، زیرساخت مورد استفاده و سایر اثرات منفی مشخص شده است. باین حال همچنان این ویژگی نیز در توصیف این پدیده و پیچیدگی آن ناقص می‌باشد، ضمن اینکه شرایط محیطی و سیستم مدیریت شهری منجر به تفاوت در علل رخداد این پدیده و اثرات ناشی از آن می‌شود. در مطالعات دلایل انقباض شهری در سیستم برنامه‌ریزی سایر کشورها بویژه کشورهای آمریکایی غالباً دو دلیل اصلی برای انقباض شهری مطرح می‌گردد، تمایل به حومه‌نشینی و مهاجرت‌های ناشی از بیکاری و فقر (پالاگست و همکاران، ۲۰۱۷ و ۲۰۱۸؛ هارت و وارکتین، ۲۰۱۷؛ گیلچر، ۲۰۱۳).

1. Greening

2. Hollowing Out processes

؛ روشلا، ۲۰۱۳). درحالیکه مطالعات صورت گرفته در این پژوهش از منطقه ۸ کلانشهر تبریز حاکی از آن است که غالبا دلایل خروج افراد از منطقه وابسته به مسائل اجتماعی و فرهنگی و تغییر سبک زندگی افراد و محدودیت‌های توسعه ساخت و ساز در این منطقه به دلیل قرارگیری در بافت تاریخی شهر می‌باشد. به نحویکه غالب عوامل اقتصادی مورد طرح در مطالعات پیشین حول مسائل کاهش درآمد مالیاتی شهرداری ناشی از دست دادن جمعیت و نرخ مالیات وابسته به درآمد ساکنین و عدم توانایی به بازپرداخت سهم شهرداری‌ها در پروژه‌های بزرگ و هزینه‌های بالای تغییر و تامین زیرساخت‌های نرم و سخت با توجه به افزایش حومه‌نشینی بوده درحالیکه در منطقه مورد مطالعه این پژوهش شاهد رشد مناسب فعالیت‌های اقتصادی و حمایت شهرداری توسط سایر سازمان‌ها و نهادها در اجرای طرح‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای هستیم. ولیکن این منطقه تحت تاثیر نابرابری ارزش زمین، عدم تمایل به نوسازی و مشارکت توسط مردم ضمن پایین بودن ارزش اقتصادی زمین برای بازسازی و بهسازی مناطق مسکونی و محدودیت‌ها و ضوابط ساخت و ساز در بافت تاریخی، پایین آمدن بهره‌وری سیستم‌های زیرساختی می‌باشد. در مسائل کالبدی نیز در نمونه‌های پیشین خانه‌های خالی از سکنه به عنوان اصلی‌ترین مسئله مطرح گردیده و در نمونه مورد مطالعه این پژوهش علاوه بر کاهش نرخ سکونت، جایگزینی استفاده از بناها به عنوان انبارها و مراکز تولیدی و کارگاهی و خدمات جانبی مراکز تجاری که غالبا بصورت غیرمجاز اتفاق می‌افتد به همراه میزان بالای فرسودگی کالبدی نیز از اهمیت بالایی برخوردار است. علاوه بر این یکی از محورهای اصلی تفاوت در مولفه‌های بررسی شده در ابعاد اجتماعی می‌باشد که در منطقه ۸ تبریز افراد به دلیل تغییر سلیقه و انحلال عملکرد مسکونی محلات بافت مرکزی تمایل به خروج از منطقه و سکونت در محلات جدید را دارند این در حالیست که در مطالعات پیشین غالبا بررسی‌ها از جهت مهاجرت ناشی از فقر و بیکاری و حومه‌نشینی در شهرهای غربی بوده که از نتایج این مسئله نیز تفکیک اجتماعی، و جدایی‌گزینی فضایی ناشی از اختلافات اقتصادی و فرهنگی است. یکی از ویژگی‌های متمایز مطالعاتی پژوهش حاضر بررسی نقش مسائل زیست‌محیطی در انتخاب محل سکونت توسط افراد می‌باشد که نتایج حاصل از مصاحبه با کاربران منطقه نشان‌دهنده اثرگذاری آلودگی هوا منطقه در انتخاب محل سکونت افراد است، که این مهم در غالب مطالعات پیشین محل بحث نبوده‌اند.

۵. نتیجه‌گیری

در دهه‌های اخیر با روند تغییر از شیوه تولید به صنایع خدماتی و گسترش تکنولوژی و تأثیرات آن بر زندگی شهری، پدیده انقباض شهری به عنوان یکی از اصلی‌ترین چالش‌های برنامه‌ریزی فضایی و سیاست‌های توسعه در شهرهای بزرگ جهان، که با روند رو به کاهش جمعیت مواجه هستند؛ می‌باشد، چرا که هرکدام از عوامل و محرکه‌های شکل‌دهنده این پدیده در ارتباط با یکدیگر بوده و تأثیرات متقابل آن‌ها بر هم و برهم‌کنش آن‌ها بر فضا، چارچوب‌های پایداری، تعادل فضایی توسعه و رشد فضایی شهرها را تحت تأثیر قرار می‌دهند. از این رو مواجه شدن شهرها با این پدیده هرچند با شتابی آرام، می‌تواند اثرات گسترده‌تر و بروز پدیده‌های بیشتری در زمان، مکان و ویژگی

نامشخص، در آینده شهر رقم بزند. علاوه بر این، جنبه‌های منفی انقباض هرچند در ارتباط با ساختار فضایی شهر قرار داشته، ولیکن به نظر می‌رسد این تئوری شهری نسبت به گفتمان برنامه‌ریزی فضایی اثرات بیشتری در مورد قابلیت زندگی در محلات ایجاد کرده است.

منطقه ۸ کلانشهر تبریز با وجود اینکه در حال طی کردن یک روند منفی از رشد جمعیت می‌باشد ولیکن همچنان مورد نادیده گرفته شدن این پدیده از جانب ساختارهای تصمیم‌گیری قرار گرفته است و این موضوع زمانی حساسیت بیشتری پیدا میکند که راهبردهای سیستم برنامه‌ریزی شهری براساس پیش‌بینی‌های جمعیت غیرواقعی به دنبال برنامه‌ریزی برای فعالیتهای جدید مسکونی و کاربری‌های وابسته به آن می‌باشند و این مسئله وجود دارد که راهبردهای منفعل کنونی نظام تصمیم‌گیری می‌تواند منجر به مسائلی همچون آسیب‌های اجتماعی و برهم ریختن نظام انسجام اجتماعی محلات و توسعه کالبدی نامناسب بافت مرکزی شهر با توجه به ویژگی تاریخی بودن و دارا بودن عناصر و فضاهای ارزشمند در آن و یا عدم توازن در پراکنش جمعیت و بسیاری از مسائل دیگر اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی در آینده نه چندان دور گردد. درحالی‌که با پذیرش پدیده انقباض شهری و تغییر در فرهنگ برنامه‌ریزی و با بکارگیری راهبردهای گسترده همچون تمرکز بر هسته مرکزی شهر و محدود کردن روند رو به افول آن، بهبود و تقویت منظرذهنی؛ با توجه به عناصر و فضاهای سرزنده منطقه و امکان ایجاد و یا تقویت فضاهای سبز و بازعمومی با ساماندهی فضاهای رهاشده، بهره‌گیری از سرمایه‌های بالقوه منطقه، تشویق به سرمایه‌گذاری و جذب مشارکت مردم و هماهنگی بخش خصوصی و عمومی در اقدامات توسعه منطقه، تمرکز بر توسعه جاذبه‌های گردشگری و با تاکید بر توسعه پتانسیل‌ها و دارایی‌های اجتماعی و فرهنگی همچون اماکن گردشگری و رویدادهای فرهنگی میتوان امیدوار بود که منطقه با روند روبه‌رشدی از جذب و نگهداشت جمعیت روبه‌رو گردد، چراکه با توجه به شرایط و ویژگی‌های منطقه و آنچه در این پژوهش دنبال گردید، پدیده انقباض شهری با پذیرش و ادراک صحیح آن توسط دستگاه‌های اجرایی و تغییر در فرهنگ برنامه‌ریزی و مدیریت متمرکز منابع محلی در جهت بهبود شرایط زیستی ساکنان؛ با هدف نگهداشت و جذب جمعیت می‌تواند به عنوان محرکه‌ای برای توسعه پایدار ساختارهای اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی منطقه عمل نماید.

کتاب‌نامه

۱. جودی، پ. (۱۳۹۸). بر ساخت داورهای برنامه‌ریزان در رهیافت فرهنگ برنامه‌ریزی. فصلنامه دانش شهرسازی، ۳(۱)، ۶۹-۵۵.
۲. لینچ، ک. (۱۳۹۵). کتاب سیمای شهر. ترجمه منوچهر مزینی، تهران: مؤسسه چاپ و انتشارات دانشگاه تهران.
۳. مرکز آمار ایران، (۱۳۹۵)، گزیده نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۵، سازمان برنامه و بودجه کشور، تهران، ایران.
۴. مهندسان مشاور نقش محیط. (۱۳۹۲). طرح توسعه و عمران (جامع) شهر تبریز. جلد چهارم، تبریز: شناخت شهر.

۵. نگی هسه بایبر، ه. (۱۳۹۵). کتاب روش تحقیق آمیخته (به هم پیوستن نظریه با عمل). ترجمه مقصود فراستخواه با دستیاری زینب ترکمان، تهران: مؤسسه پژوهش و برنامه‌ریزی آموزش عالی.

6. Danielzyk, R., Bernd, M., Zimmer-Hegmann, R. (2002). *Demographische entwicklung – schrumpfende*. Dortmund: Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (ILS).
7. Farke, A. (2005). Salzgitter will und wird nicht schrumpfen – Wahrnehmungs- und Akzeptanzprobleme im Umgang mit Schrumpfung exemplarisch erläutert an einer Pilotstadt des Stadtumbau West'. in C. Weiske, K. Sigrun and C. Hannemann (eds). *Kommunikative Steuerung des Stadtumbaus*. Wiesbaden: Interessengegensätze, Koalitionen und Entscheidungsstrukturen in schrumpfenden Städten, VS Verlag für Sozialwissenschaften.
8. Furst, D. (2009). Planning Cultures En Route To A Better Comprehension Of “Planning Process”? In J. knieling. & F. Othengrafen. *Planning culture in Europe: Decoding cultural phenomena in urban and regional planning*. Ashgate: Farnham.
9. Gilcher, E. (2013). Changes in Planning Culture caused by Urban Shrinkage. The department International Planning Systems (IPS), University of Kaiserslautern Germany, *Plan It! 1*, 83-99.
10. Haase, A., Bernt, M., Großmann, K., Mykhnenko, V., & Rink, D. (2013). Varieties of shrinkage in European cities. *European Urban and Regional Studies*, 23(1), 86-102.
11. Haase, A., Grossmann, K., Rink, D., & Bernt, M. (2014). Conceptualizing urban shrinkage. *Environment and Planning A*, 46(7), 1519-1534.
12. Hartt, M., & Warkentin, J. (2017). The development and revitalisation of shrinking cities: a twin city comparison. *The Town Planning Review (TPR journal)*, 88(1), 29-41.
13. Kloska, K., Luffy, T. (2013). Lines of Development of Urban Shrinkage. The department International Planning Systems (IPS), *Plan It! 1*, 65-82.
14. Oswalt, P., Rienits, T. (2006). Hatje Cantz Verlag. *Atlas of shrinking cities. Atlas der schrumpfenden Städte*. Ostfildern: Cantz. 58-69.
15. Pallagst, K. (2008). *Shrinking Cities Planning Challenges from an International Perspective. Cities Growing Smaller* (Chap. 1) in: Urban Infill, Themenheft “Cities Growing Smaller”, Heft, 6-16.
16. Pallagst, K., Fleschurz, R., & Said, S. (2017). What drives planning in a shrinking city? Tales from two German and two American cases. *The Town Planning Review (TPR journal)*, 88(1), 15-28.
17. Pallagst, K., Fleschurz, R., Nothof, S., & Uemura, T. (2018). PlanShrinking - Trajectories of planning cultures in shrinking cities: the cases Cleveland/ USA, Bochum/ Germany, and Nagasaki/Japan. *The department International Planning Systems (IPS)*, 1, 1-40.
18. Roschlau, V. (2013). Coherences between Shrinking and Planning Culture. The department International Planning Systems (IPS), *Plan It! 1*, 6-28.
19. Schafer, T. (2013). The City of Providence. The department International Planning Systems (IPS), *Plan It! 1*, 29-44.
20. Segers, T., Devisch, O., Herssens, J., & Vanrie, J. (2020). Conceptualizing demographic shrinkage in a growing region – Creating opportunities for spatial practice. *Landscape and Urban Planning*. 195(103711), 1-9.
21. Trapp, F. (2013). Greening as a new Planning Strategy for Shrinking Cities? The department International Planning Systems (IPS), *Plan It! 1*, 45-64.
22. Von Gebhardi, G. (2015). Shrinkage – Polarization – Re-Urbanization? The department International Planning Systems (IPS), *Plan It! 1*, 46-66.
23. Wiechmann, T. (2008). Errors Expected - Aligning Urban Strategy with Demographic Uncertainty in Shrinking Cities. *International Planning Studies*, 13(4), 431-446.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال هشتم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

تحلیلی بر برنامه‌ریزی توسعه پایدار بخش مرکزی کلانشهر تهران با محوریت حمل‌ونقل شهری (منطقه ۱۲ شهرداری تهران)

امیرحسین خادمی (دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران)

amirh.khademi@ut.ac.ir

محمداجزاء شکوهی (دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران، نویسنده مسئول)

shokouhim@ac.ir

احمدپوراحمد (استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تهران، تهران، ایران)

apoura@ut.ac.ir

محمدرحیم‌رهنما (استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران)

rahnamarahim@gmail.com

تاریخ تصویب: ۱۳۹۹/۰۹/۱۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۳/۲۳

صص ۶۳-۳۹

چکیده

در طی سالیان گذشته و با افزایش مشکلات مرتبط با حمل‌ونقل در شهر تهران، توجه به رویکرد «توسعه‌ی حمل‌ونقل محور»، در کانون توجه برنامه‌ریزان شهری این کلانشهر قرار گرفته است. بدین منظور، این تحقیق با هدف بررسی میزان اهمیت مقوله‌ی «حمل‌ونقل» در راستای محوریت قراردادن آن در روند توسعه کالبدی منطقه ۱۲ و همچنین بررسی اصول توسعه‌ی پایدار منطقه مورد مطالعه با محوریت حمل‌ونقل شهری، به انجام رسید. جهت دستیابی به اهداف این تحقیق از روش پیمایشی و رویکرد آینده‌پژوهی استفاده گردید. در این راستا، اقدام به مطالعه‌ی کتابخانه‌ای و پرسش‌گری از مدیران و صاحب‌نظران منطقه‌ی مورد مطالعه به تعداد ۳۰ نفر، شد. پرسشنامه‌ها در قالب «جدول اثرات متقابل» طرح گردیده و با نرم‌افزار میک‌مک تحلیل شده‌اند. نتایج بخش اول تحقیق نشان داد که مسائل مرتبط با حمل‌ونقل دارای میزان تأثیرگذاری بالاتری نسبت به سایر چالش‌های کالبدی منطقه مورد مطالعه بوده و منطقی است تا توسعه‌ی آتی منطقه را با محوریت حمل‌ونقل پیگیری نمود. نتایج بخش دوم تحقیق در زمینه‌ی اصول «توسعه‌ی مبتنی بر حمل‌ونقل» در منطقه‌ی مورد مطالعه نیز منجر به شناخت ۱۲ نیروی اصلی تأثیرگذار گردیده که تعدادی از آن‌ها همچون توجه به «تراکم» و یا «تنوع» با اصول مطروحه در توسعه‌ی حمل‌ونقل محور تفاوت اساسی دارند.

کلیدواژه‌ها: توسعه‌ی پایدار، توسعه‌ی حمل‌ونقل محور، چالش‌های آتی، منطقه‌ی ۱۲ تهران

۱. مقدمه

روند شهرگرایی بویژه در کشورهای غربی را می‌توان به دو دوره کاملاً متمایز شامل شهرهای پیش و پس از انقلاب صنعتی تقسیم‌بندی نمود. تا پیش از انقلاب صنعتی، شهرها به استثنای چند شهر بزرگ، دارای جمعیت بالایی نبودند، شهرها دارای اشتغال محلی و عناصر تشکیل‌دهنده‌ی شهر از اندازه و تناسب انسانی برخوردار بوده‌اند (آلتون^۱ و آلد^۲، ۲۰۱۱، ص. ۱۱). انقلاب صنعتی و رشد سرمایه‌داری در قرن ۱۸ و ۱۹ میلادی، تعادل کهن میان فعالیت‌های اقتصادی و غیراقتصادی را دگرگون ساخت و حوزه بازار را به تمام بخش‌ها گسترش داد و همه چیز را به کالای قابل مبادله تبدیل نمود (نوابخش و فتحی، ۱۳۸۵، ص. ۱۵). در این دوره، عناصر اصلی مجموعه شهری در شهرهای صنعتی، کارخانه و راه‌آهن بوده و خود شهر به یک زاغه بزرگ مبدل شده است. در این دوره هیچ نوع برنامه‌ریزی و مدیریت شهری برای منع استقرار کارخانه‌ها در محلات مسکونی و جلوگیری از آلوده کردن محیط‌زیست وجود نداشت. هجوم به شهرها، آن‌ها را مبدل به مکانی ساخت که بیش از گنجایش خود جمعیت داشته و تقریباً به حالت انفجاری درآمده بودند (پاکزاد، ۱۳۹۴، ص. ۱۰). کلید صنعتی شدن شهرها، توسعه حمل و نقل بود؛ بنابراین خیابان‌های جدید، شبکه خطوط راه‌آهن و... بصورت گسترده در شهرها در نظر گرفته شد (جیکوبز، ۱۳۹۶، ص. ۲۱). در اواخر قرن ۱۹ میلادی، وضعیت آشفته شهرهای صنعتی که همراه با محیط‌زیست آلوده، معابر تنگ و باریک، منازل مسکونی درهم و پیچیده بودند، موجب توجه به موضوع برنامه‌ریزی جهت ساماندهی شهرها گردید (سالاروندیان، ۱۳۹۴، ص. ۴۵). در سال‌های آغازین قرن بیستم، در شهرهای صنعتی شده‌ی آمریکایی به سبب درهم‌آمیختگی عناصر شهری و بالا بودن تراکم‌ها به سبب عدم برنامه‌ریزی و مدیریت مناسب شهر، تهیه و اجرای برنامه‌ریزی شهری مورد توجه قرار گرفته است (اسدی و سعیدی‌نیا، ۱۳۸۹، ص. ۱۱۰). در سال ۱۹۰۹ نشست مربوط به مشکل «تراکم» تشکیل گردید. با گسترش توجه به موضوع کاهش تراکم و منطقه‌بندی در آمریکا، تهیه‌ی طرح جامع در دهه‌ی ۱۹۲۰ میلادی در دستورکار قرار داده شد (انجمن برنامه‌ریزی آمریکا، ۲۰۰۷). در این دوره به سبب سرخوردگی از مشکلات شهرهای صنعتی، نهضت «ضدشهرگرایی» در آمریکا و «ناشهرگرایی» اروپا در برنامه‌ریزی شهری شکل می‌گیرد و نظریه برنامه‌ریزی مدرنیستی در خدمت تحقق این نهضت عمل می‌نماید (ایبراو^۳ و همکاران، ۲۰۲۰، ص. ۱۱۳). این رویکردها نیز موانعی اساسی را در مسیر دستیابی به توسعه‌ی پایدار شهرها ایجاد نموده‌اند. در دهه ۱۹۸۰ میلادی بسیاری از معماران و شهرسازان آمریکایی از ضدشهرگرایی، فرسودگی و زوال مراکز شهری و افزایش فزاینده جوامع محلی که پراکنده و وابسته به اتومبیل بودند، اظهار نارضایتی کردند (کارلتون^۴، ۲۰۰۹). در سال‌های پایانی دهه ۱۹۸۰ و ابتدای دهه‌ی ۱۹۹۰ میلادی این نارضایتی و توجه به مقوله توسعه پایدار، منجر به ظهور جنبش نوشهرگرایی در

1. Altoon
2. Auld
3. American Planning Association
4. Ibraevaa
5. Carlton

برنامه‌ریزی شهری در مقابل ضدشهرگرایی گردید (رینه^۱، ۲۰۱۶، ص ۱۵). این جنبش را می‌توان ماحصل تأثیرات پست‌مدرنیسم بر نظریه‌ها و رویکردهای برنامه‌ریزی شهری در دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ میلادی در مقابل دیدگاه مدرنیستی از شهر دانست. رویکرد توسعه‌ی حمل‌ونقل‌محور نیز در این دوره و در قالب جنبش نوشهرگرایی ارائه شده است (پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۵، ص ۳۰). بطورکلی توسعه‌ی حمل‌ونقل‌محور با هدف دستیابی به پایداری در پی آن است تا با ارائه‌ی اصول ده‌گانه‌ی خود بتواند رشد فشرده‌ی شهرهای آمریکایی را با محوریت حمل‌ونقل تحقق بخشد (بارداکا^۲ و همکاران، ۲۰۱۸، ص ۱). در ایران نیز پس از ورود اتومبیل به شهرها، چهره‌ی شهر به‌طورکلی دگرگون شده و اتومبیل که یک دستاورد انقلاب صنعتی بوده تأثیر خود را بسیار زودتر از خود «صنعت» بر شهرهای ایران می‌گذارد. در بعد از شهرنشینی گسترده در ایران که شروع آن از اصلاحات ارضی و آزادکردن نیروی کار روستاها و گسیل آن‌ها به شهرها بعنوان نیروی کار صنعتی بوده‌است، مرحله‌ی اولیه‌ی مهاجرت‌ها اتفاق می‌افتد و شهرها با سیل جمعیت مواجه می‌گردند. حجم بالای جمعیت مهاجر، گستردگی وسایل حمل‌ونقل شخصی و عدم برنامه‌ریزی صحیح موجب شده است که شهرها با مشکلات زیاد حمل‌ونقلی مواجه گردند. این مسئله در کلانشهر تهران بویژه در بخش مرکزی آن بیش از سایر نقاط کشور به‌چشم می‌خورد. بخش مرکزی کلانشهر تهران که مشتمل بر منطقه ی ۱۲ این شهر می باشد، محل شکل‌گیری هسته اولیه‌ی این شهر نیز بوده و علاوه بر ساختاری مسکونی دارای اهمیت تجاری، سیاسی و تاریخی بالایی نیز می‌باشد. این منطقه، به دلایل مختلف از جمله گستردگی فعالیت‌ها و جمعیت، از حجم بالای ترافیک روزانه و آلودگی‌ها و بیماری‌های ناشی از حمل‌ونقل شهری رنج می‌برد. از این‌رو امروزه در برنامه‌ریزی شهر تهران و بخش مرکزی این شهر، استفاده از اصول «توسعه‌ی حمل‌ونقل‌محور (TOD)»^۳ بسیار موردتوجه قرار گرفته است. اصولی که با توجه به شهرهای پراکنده آمریکایی که در دوره «ضدشهرگرایی» به وقوع پیوسته، ارائه گردیده است و به نظر می‌رسد که با توجه به شرایط شهر تهران و منطقه‌ی مورد مطالعه، استفاده تقلیدی از تمامی این اصول بر بحران‌های مکانی دامن زده و موجب سردرگمی برنامه‌ریزان و مدیران شهری شده است. در این راستا هدف از این تحقیق، در ابتدا پی‌بردن به جایگاه چالش «حمل‌ونقل» در میان سایر چالش‌های کالبدی منطقه‌ی مورد مطالعه بوده و اینکه میزان اهمیت این چالش، جهت محوریت قرار دادن آن در روند توسعه‌ی منطقه مورد مطالعه، به چه میزان است. هدف دیگر این تحقیق نیز بررسی مهم‌ترین اصول توسعه‌ی پایدار مبتنی بر حمل‌ونقل شهری با توجه به شرایط منطقه ۱۲ شهرداری تهران بوده است.

در بررسی ارتباط میان توسعه پایدار و حمل‌ونقل در ابتدا لازم است به مقوله‌ی حرکت اشاره نمود. حرکت، عامل اصلی پویایی زندگی شهری و تداوم بخش کلیه فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی در سطح شهرها است. از این‌رو

1. Renne
2. Bardaka
3. Transit Oreinted Development

حمل و نقل شهری، فصل مشترک توسعه انسانی و محیط است (هیدلگو^۱ و هوینگز^۲، ۲۰۱۳، ص. ۶۵؛ مرکز ترابری فدرال آمریکا^۳، ۲۰۰۳، ص. ۲). امروزه یکی از معیارهای اصلی سنجش توسعه یافتگی جوامع در جهان، برخورداری از شبکه شهری با محوریت حمل و نقل هماهنگ و پایدار می باشد (برسلوز^۴ و مارینز^۵، ۲۰۱۷). در جهان معاصر، بخش حمل و نقل منجر به تحمیل هزینه های سنگین زیست محیطی، اجتماعی و اقتصادی برای شهرها شده است. درسنگ بنای تمامی این مشکلات، فرآیند پیچیده ای وجود دارد که مشتمل بر تعامل میان سطح رو به افزایش مالکیت خودرو، تأمین حمل و نقل شهری و تصمیمات مکانی افراد (کاربری ها) و کسب و کار در داخل و اطراف شهرها است. این تا آنجایی است که در برخی مطالعات، هزینه های اجتماعی و زیست محیطی بخش حمل و نقل شامل آلودگی محیط زیست، تصادفات و ترافیک حدود ۱۰ درصد یا بیشتر بودجه تولید ناخالص داخلی برآورد شده است (برنامه محیط زیست سازمان ملل^۶، ۲۰۱۱). در سطح جهانی، به خصوص در دهه نود، به دنبال رواج سیاست طرفداری از محیط زیست و حفاظت از آن در سطح جهانی، توجه روزافزون به برنامه ریزی حمل و نقل محور در شهرهای بزرگ، جزء خط مشی اصلی توسعه پایدار شهرهای بزرگ جهان قرار گرفته است (کامیلو، ۲۰۰۳، ص. ۹۹). در توسعه پایدار، برنامه ریزی حمل و نقل پایدار، شرایطی را فراهم می کنند تا همه مردم به فرصت های اقتصادی و اجتماعی برابر برای یک زندگی معنادار دسترسی داشته باشند (ریچاردسن^۷، ۲۰۰۵). در ادبیات توسعه پایدار، برقراری توازن میان رشد شهری و حمل و نقل عبارت از دستیابی محیط به نوعی از حمل و نقل است که از پایداری زیست محیطی از طریق حمایت از وضعیت اقلیمی، اکوسیستم، سلامتی عامه و منابع طبیعی، پایداری اقتصادی از طریق ارائه حمل و نقل عادلانه، کارآمد و قابل دسترس برای همگان و حامی اقتصاد رقابتی پایدار و ایجاد مشاغل مناسب و همچنین پایداری اجتماعی از طریق برآوردن نیازهای پایه و توسعه ای افراد، موسسات و جامعه به روشی ایمن و منطبق با سلامت انسان و اکوسیستم و حمایت از کاهش فقر و ایجاد عدالت بین نسلی، حمایت نماید (بنگاردت^۸ و اشتانبرگ^۹، ۲۰۱۱؛ حیدری و شجاعی، ۱۳۹۶، ص. ۱۶۰) به بیانی دیگر در راستای دستیابی به پایداری، حمل و نقل پایدار مجموعه ای از سیاست ها و دستورالعمل های یکپارچه، پویا، پیوسته و دربردارنده اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی است که توزیع عادلانه و استفاده مؤثر از منابع جهت رفع نیازهای حمل و نقل جامعه و نسل آتی را به همراه دارد (جابارن^{۱۰}، ۲۰۰۶، ص. ۴۰).

1. Hidalgo
2. Huizenga
3. Federal Transit Administration
4. Barcellos
5. Marins
6. UNEP
3. Richardson
8. Bongardt
9. Schaltenberg
10. Jabareen

بطور کلی توسعه‌ی پایدار شهرها در مواجهه با مقوله حمل‌ونقل با سه چالش عمده روبرو هستند: (۱) اقتصادی: بانک جهانی رابطه‌ی حمل‌ونقل و اقتصاد در توسعه‌ی پایدار را استفاده از منابع و حفظ سرمایه‌ها به طور مؤثر و صحیح می‌داند. این سازمان اعلان نموده است که در شهرهای کشورهای در حال توسعه اغلب بین ۱۵ تا ۲۵ درصد بودجه، بین ۸ تا ۱۶ درصد درآمد خانوارها و بیش از ۳۳ درصد سرمایه‌گذاری‌ها در زیرساخت‌های شهری در بخش حمل‌ونقل صورت می‌گیرد (ژائو^۱، ۲۰۱۲، ص. ۱۵۵). (۲) اجتماعی: شامل چالش‌هایی از جمله تأثیر بر جنبش‌های محرومیت، تأثیرات سلامتی انسان، انسجام اجتماعی، زیست‌پذیری در جامعه، زیبایی‌شناسی جامعه می‌گردند (ریسی^۲ و همکاران، ۲۰۱۶، ص. ۲۵۵). بانک جهانی رابطه‌ی حمل‌ونقل و اجتماع در توسعه‌ی پایدار را قرارگیری منافع حمل‌ونقل در دسترس همه‌ی اقشار جامعه توصیف می‌نماید. (۳) محیط‌زیست: بانک جهانی (۱۹۹۶) رابطه‌ی حمل‌ونقل و پایداری محیطی و اکولوژیکی در توسعه‌ی پایدار را توجه به اثرات بیرونی حمل‌ونقل همچون مصرف انرژی و انتشار آلاینده‌ها، در هنگام تصمیم‌گیری‌ها توصیف می‌نماید (ژائو، ۲۰۱۲، ص. ۱۵۶). چالش‌هایی همچون آلودگی هوا، تغییرات آب‌وهوایی، آلودگی صوتی، و آلودگی زیستگاه‌ها و اثرات هیدرولوژیکی از جمله مهم‌ترین در مسائل محیطی می‌باشند (ریسی و همکاران، ۲۰۱۶، ص. ۲۵۵). از این رو دسترسی به پایداری در حمل‌ونقل مستلزم شناخت اثرات متقابل حمل‌ونقل با بخش‌های محیطی، اجتماعی و اقتصادی است (محمدی و قرشی، ۱۳۹۵، ص. ۸۸). جهت دستیابی به این اهداف، در اواخر قرن بیستم رویکرد توسعه‌ی حمل‌ونقل محور ارائه شده است (مرگلوک^۳ و بالان^۴، ۲۰۱۸). رویکرد TOD در اوایل قرن بیستم و به سبب مشکلات ناشی از شهرهای صنعتی، برنامه‌های شهری آمریکا، رشد پراکنده و به اصطلاح ضدشهرگرایی را تحقق بخشیدند. ضدشهرگرایی^۵ و توسعه شهر پهندهشتی در آمریکا، که به طبیعت نوعی نگاه نوستالژیک دارد (جاکر^۶ و ماتار^۷، ۲۰۱۵) مشکلات زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی عدیده‌ای را سبب گردید که در اواخر قرن بیستم زمینه‌ی شکل‌گیری جنبش نوشهرگرایی را فراهم آورد (زیاری و همکاران، ۱۳۹۵). ضدشهرسازی محض را تنها می‌توان در آمریکا مشاهده نمود. این نگاه در اروپا در قالب تفکر ناشهرگرایی^۸ بروز یافته است (توماس^۹ و همکاران، ۲۰۱۸). لازم به ذکر است که ضدشهرگرایی زمینه را جهت طرح جنبش نوشهرگرایی و رویکرد TOD ایجاد نموده است. این رویکرد که تحت عنوان «مجموعه‌های مسکونی پیاده‌محور» نیز مشهور است، توسط پیتر کالتروپ در مدرسه شهرسازی سانفرانسیسکو ارائه شده است (گوآ^{۱۰} و همکاران، ۲۰۱۸، ص. ۳؛ ایزدی و عباسپور، ۱۳۹۹، ص. ۱۱۷). وی توسعه حمل‌ونقل محور را به عنوان مرکزی با

1. Zhou
2. Reisi
3. Mergluck
3. Balan
5. Anti-urbanism
- 6 Jucker
7. Mathar
8. De-urbanism
7. Thomas
10. Guo

آمیزه‌های متراکم از کاربری‌های مسکونی، تجاری، اداری، عمومی و فضای باز ارائه می‌دهد که در آن مغازه‌های خرده‌فروشی و خدماتی در یک هسته تجاری با دسترسی آسان نسبت به واحدهای مسکونی قرار گرفته‌اند (حدود ۸۰۰ متر یا ۱۰ دقیقه پیاده‌روی (وان^۱ و همکاران، ۲۰۱۷) یک ایستگاه حمل‌ونقل عمومی در هسته‌ی این مرکز قرار دارد. فعالیت‌ها در مراکز عمومی بوده و ادارات در طبقات بالاتر قرار می‌گیرند. محدوده‌هایی با کاربری کم‌تراکم‌تر، هسته مرکزی را با فاصله‌های حدود ۱۶۰۰ متر احاطه می‌کنند (کالترپ، ۱۹۹۳، ص. ۱-۷). در این رویکرد تراکم‌های متوسط تا بالا به منظور بیشینه‌سازی استفاده از زمین‌های واقع در این فاصله از حمل‌ونقل عمومی پیشنهاد می‌شود (نولس^۲، ۲۰۱۹، ص. ۱۵). همچنین این شکل از توسعه در مکانی که در آن ترکیبی از فعالیت‌ها شامل سکونت، خرده‌فروشی، دفاتر کار و... حضور دارند، بوقوع می‌پیوندد (حاتمی‌نژاد و همکاران، ۱۳۹۵، ص. ۵۵). همچنین این نوع توسعه باعث افزایش پیاده‌روی و سفر از طریق حمل‌ونقل عمومی می‌گردد (ایبروا و همکاران، ۲۰۲۰، ص. ۱۱۵). بطور کلی مهم‌ترین اصول این رویکرد عبارتند از تراکم فزاینده، پیاده‌محوری، دوچرخه‌مداری، کاربری ترکیبی زمین، طراحی مناسب، حمل‌ونقل عمومی. (پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۵، ص. ۴۰؛ کلانتری و همکاران، ۱۳۹۹، ص. ۱۲۷).

۲. متدولوژی

این تحقیق، یک مطالعه‌ی توصیفی-تحلیلی بوده که در آن از روش پیمایشی و رویکرد آینده‌پژوهی جهت دستیابی به اهداف استفاده شده است. در بخش اول تحقیق و به منظور بررسی جایگاه مسائل حمل‌ونقلی در ناپایداری کالبدی منطقه مورد مطالعه، اقدام به شناخت مهم‌ترین چالش‌آتی در پایداری کالبدی منطقه ۱۲ کلانشهر تهران در فرایند توسعه شده است. در این راستا ۱۸ چالش عمده‌ی منطقه در زمینه‌ی کالبدی از منابع معتبر منطقه و شهر مورد مطالعه شناسایی و جهت پی بردن به میزان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری هر یک از آنها، در قالب پرسشنامه اثرات متقابل در اختیار کارشناسان تحقیق قرار گرفت. در بخش دوم تحقیق اقدام به شناخت نیروهای تأثیرگذار در توسعه‌ی پایدار منطقه‌ی ۱۲ کلانشهر تهران با محوریت حمل‌ونقل شهری گردید. در این تحقیق در راستای شناخت نیروهای تأثیرگذار در توسعه‌ی پایدار منطقه‌ی ۱۲ تهران با محوریت حمل‌ونقل شهری، علاوه بر توجه به بخش اول این تحقیق در زمینه‌ی چالش‌های پیش‌رو، مطالعات وسیعی در منابع معتبر داخلی صورت پذیرفت. برخی از منابع در تعیین شاخص‌ها عبارت‌اند از پوراحمد و همکاران (۱۳۹۶)، کورتیس و همکاران (۲۰۰۹)، جونز^۳ (۲۰۰۶)، رمی^۴ (۲۰۰۷)، مرکز حکومتی کوئزلند استرالیا^۵ (۲۰۰۳). در این زمینه سعی گردید که اصول رویکرد TOD بعنوان راهنما در پس‌زمینه‌ی ذهنی قرار گرفته و همزمان در توجه به این رویکرد، تفاوت‌های مکانی نیز لحاظ گردد. نتیجه‌ی این مطالعات، تعیین ۳۶ چالش اصلی بوده است. برای شناخت مهم‌ترین نیروهای تأثیرگذار از روش تحلیل اثرات متقابل

1. Van

2. Knowles

3. Jones

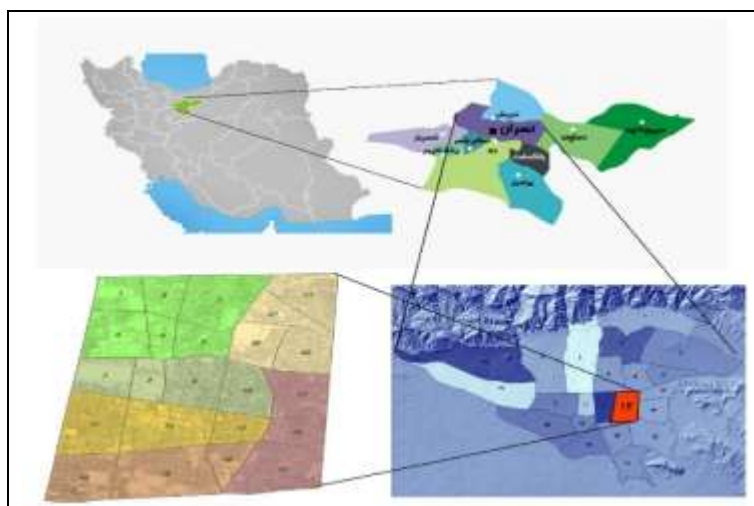
4. Reme

5. Queensland Government

عوامل استفاده شد. برای انجام این تحلیل ابتدا چالش‌ها در پرسشنامه «تحلیل اثرات متقابل» عوامل تنظیم گردید. که در آن چگونگی اثرگذاری معرف‌ها بر روی یکدیگر از صفر تا سه ارزش‌گذاری شد. سپس این پرسشنامه‌ها در بین متخصصین منطقه‌ی مورد مطالعه به تعداد ۳۰ نفر توزیع گردید. که این میزان حدنصاب لازم برای پایایی پرسشنامه‌ها را فراهم می‌آورد. سعی گردید تمامی افراد در دسترس جامعه‌ی تحقیق، که شامل مدیران منطقه و اساتید دانشگاه‌های معتبر شهر که آشنا به منطقه‌ی مورد مطالعه باشند، مورد پرسشگری قرار گیرند. روایی پرسشنامه‌ها نیز توسط متخصصان شهری مورد تأیید قرار گرفته است. پس از جمع‌آوری پرسشنامه‌ها اطلاعات استخراج و بوسیله نرم‌افزار میک‌مک تحلیل اثرات متقابل چالش‌ها صورت پذیرفت.

۲. ۱. بررسی ویژگی‌های محیطی منطقه ۱۲ شهرداری تهران

منطقه ۱۲ بعنوان یکی از مناطق قدیمی و هسته‌ی اولیه‌ی شهر تهران، در بخش میانی این شهر واقع گردیده است که از شمال به خیابان انقلاب، از شرق به خیابان ۱۷ شهریور، از جنوب به خیابان شوش و از غرب به وحدت‌اسلامی محدود می‌شود. این منطقه طبق آخرین سرشماری در سال ۱۳۹۵ دارای ۲۴۱۸۳۱ نفر جمعیت می‌باشد. این منطقه شامل ۶ ناحیه و ۱۳ محله بوده و دارای وسعتی برابر ۱۶۰۰ هکتار می‌باشد (شهرداری منطقه ۱۲، ۱۳۹۹). این وسعت، ۲/۳ درصد شهر تهران را شامل می‌گردد، درحالی‌که در حدود ۲/۸ درصد جمعیت پایتخت را در خود جای داده است. این آمار نشانگر تراکم جمعیتی منطقه، معادل ۱۵۱ نفر در هکتار می‌باشد (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵) (شکل ۱).



شکل ۱. موقعیت منطقه ۱۲ شهرداری تهران

۳. یافته‌ها

در بخش آغازین تحقیق به بررسی، شناخت و تحلیل چالش‌های کالبدی پیشروی منطقه‌ی ۱۲ شهر تهران اقدام شده است. این امر بدان سبب است که مشخص گردد مباحث مرتبط با حمل‌ونقل شهری به چه میزان در

توسعه‌ی پایدار منطقه مهم و تأثیرگذار بوده و جایگاه آن در میان سایر عوامل کالبدی تأثیرگذار بر توسعه‌ی منطقه‌ی ۱۲ شهر تهران چگونه است. اینکه آیا منطقی است تا توسعه‌ی پایدار منطقه‌ی مورد مطالعه را برپایه و محوریت حمل و نقل قرار داد؟ از سوی دیگر این بخش می‌تواند قدمی مؤثر برای سؤال بعدی تحقیق جهت شناخت و تعیین متغیرها و شاخص‌های توسعه‌ی پایدار منطقه‌ی ۱۲ تهران با محوریت حمل و نقل در شاخص کالبدی باشد. از این رو در این تحقیق ابتدا چالش‌های کالبدی توسعه‌ی پایدار برای منطقه‌ی از منابع معتبر تعیین و در قالب ماتریس اثرات متقابل در اختیار ۳۰ نفر از مدیران و برنامه‌ریزان منطقه‌ی و دانشگاه‌های شهر تهران قرار داده شد و داده‌های بدست آمده در نرم‌افزار میک‌مک تحلیل گردیدند.

۳. ۱. چالش‌های پایداری کالبدی

در این تحقیق داده‌های بدست آمده از پرسشنامه‌های توزیع شده در میان جامعه‌ی مورد مطالعه، در نرم‌افزار میک‌مک مورد تحلیل قرار گرفته است. همان گونه که در جدول (۱) قابل مشاهده است، از میان ۳۰۶ سلول در ماتریس عوامل کالبدی، تنها ۴۵ سلول عدد صفر (بی تأثیر) بوده‌اند، که نشان‌دهنده‌ی این مهم است که تعداد کمی از عوامل در این ماتریس وجود دارند که بریکدیگر تأثیری ندارند، بیشترین میزان پاسخ‌های دریافتی عددی ۱ (تأثیرگذاری کم) و ۲ (تأثیرگذاری متوسط) بوده‌اند. میزان بالای پاسخ‌هایی با عدد ۳ (تأثیرگذاری زیاد) نشان از تعداد بالای عوامل با تأثیرگذاری زیاد بر روی یکدیگر می‌باشد.

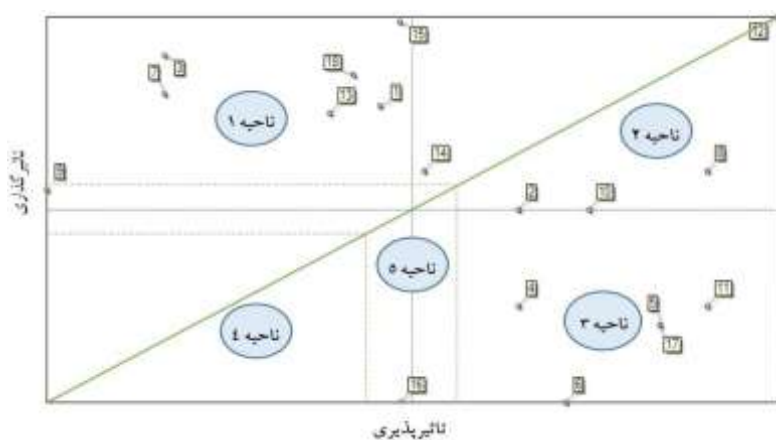
جدول ۱. ویژگی‌های عمومی ماتریس اثرات مستقیم در شاخص پایداری کالبدی

شاخص	ابعاد ماتریس	تعداد تکرار	تعداد صفرها	تعداد یک- ها	تعداد دوها	تعداد سه‌ها	تعداد P	کلی	درجه‌ی پرشده‌گی
مقدار	۱۸	۲	۴۵	۱۰۳	۹۶	۸۰	۰	۲۷۹	٪۸۸

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

این یافته‌ها نشان از وجود بازیگران متعدد در زمینه‌ی پایداری کالبدی در منطقه‌ی مورد مطالعه دارد. از آنجایی که اثر چالش‌های کالبدی بیشتر به صورت متقابل و دوسویه بوده‌اند، این مطلب نشان از وضعیت پیچیده و ناپایدار سیستم در زمینه‌ی توسعه‌ی کالبدی در آینده دارد. وضعیت ناپایداری کالبدی را می‌توان در شکل (۲) نیز مشاهده نمود. نحوه‌ی پراکنش چالش‌ها در این نمودار به شکل (L) درنیامده است. در نرم‌افزار میک‌مک چنانچه متغیرها در نمودار به شکل (L) قرار گرفته باشند، نشانه‌ی پایداری سیستم است و این حالت از سیستم نشان‌دهنده‌ی ثبات در متغیرهای اثرگذار و تداوم تأثیر آن‌ها بر سایر متغیرها می‌باشد. با مشاهده‌ی شکل (۲) بدست آمده مشخص می‌گردد که وضعیت منطقه‌ی در زمینه‌ی کالبدی، پایدار نمی‌باشد. چراکه در این نمودار متغیرها از سمت محور مختصات به سمت انتهای نمودار پراکنش یافته‌اند، که نشان تعداد بالای عوامل تأثیرگذار در توسعه‌ی کالبدی منطقه‌ی مورد مطالعه و آشفتگی سیستم در این زمینه می‌باشد. نتایج بدست آمده از پرسش‌گری کارشناسان تحقیق در سؤال اول این تحقیق در زمینه‌ی

مهم‌ترین چالش کالبدی منطقه‌ی مورد مطالعه را می‌توان در جدول (۲) و شکل (۳) خلاصه نمود. در این جدول مجموع عددهای هر سطر نشان‌گر تأثیرگذاری و مجموع عددهای هر ستون نشان‌گر تأثیرپذیری هر متغیر می‌باشد. شکل (۳) بدست آمده در نرم‌افزار میک‌مک را می‌توان به پنج ناحیه تقسیم نمود. در ناحیه‌ی اول، نشان‌دهنده کلیدی‌ترین متغیرهای تأثیرگذار می‌باشند. متغیرهای «غلبه فعالیت بر سکونت»، «تعدد و تنوع کاربری‌ها»، «سطح بافت فرسوده»، «حمل و نقل، ترافیک، معابر»، «تطابق رشد کالبدی با برنامه‌های تهیه شده» و «سطح فشردگی کالبدی بافت» می‌باشد که در ناحیه‌ی یک نمودار واقع شده‌اند. این متغیرها بعنوان چالش‌های بسیار تأثیرگذار محسوب می‌شوند.

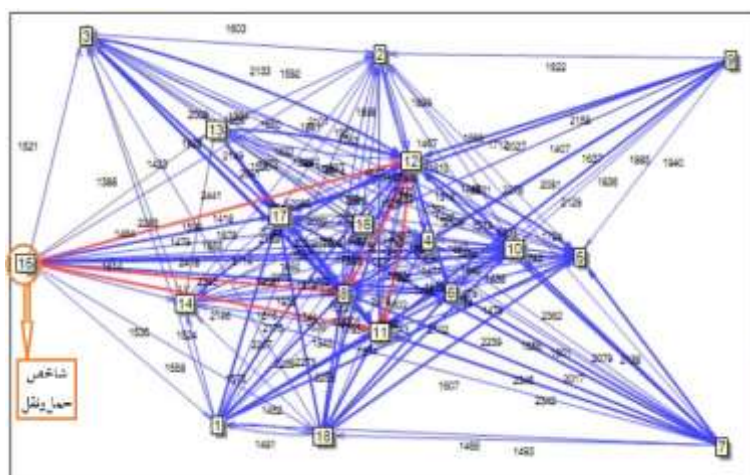


شکل ۲. نحوه پراکندگی متغیرهای کالبدی منطقه‌ی ۱۲ تهران متناسب با تأثیرگذاری و تأثیرپذیری

مستقیم

ناحیه دوم نشان‌دهنده متغیرهایی هستند که هم تأثیرپذیری و هم تأثیرگذاری بالایی دارند. نتایج این تحقیق نشان داده است که پنج شاخص این بررسی در ناحیه‌ی دوم قرار گرفته‌اند، این شاخص‌ها عبارتند از «تراکم»، «تفاوت ارزش میان املاک تجاری با املاک مسکونی»، «زمان و هزینه‌ی بالای اصلاح وضع موجود کالبدی»، «تاسیسات-تجهیزات منطقه» و «دسترسی به خدمات». قرارگیری در ناحیه ۲ نشانگر این مطلب است که در مبحث چالش‌های کالبدی منطقه‌ی مورد مطالعه، روابط میان این شاخص‌ها و سایر شاخص‌های دخیل، دو سویه می‌باشد. در این ناحیه مهم‌ترین عامل که بیشترین تأثیرگذاری و تأثیرپذیری را از سایر عوامل داشته، عامل تراکم می‌باشد که نشان از اهمیت و دو سویه بودن قوی این متغیر دارد. این عامل به همراه عامل حمل و نقل بیشترین تأثیرگذاری را بر کالبد منطقه داشته است (با ۳۷ مرتبه تأثیرگذاری) و تفاوت آن، در میزان بالای تأثیرپذیری عامل تراکم (با ۴۳ مرتبه تأثیرپذیری) از سایر عوامل می‌باشد. ناحیه سوم نشان‌دهنده متغیرهایی هستند که دارای میزان تأثیرگذاری پایین و میزان تأثیرپذیری بالایی می‌باشند. در این ناحیه «کاربری‌های ناسازگار»، «فضای سبز شهری و پارک‌ها»، «سازمان فضایی-کالبدی منطقه»، «سطح تاب‌آوری کالبدی» و «آلودگی‌های محیطی» قرار گرفته‌اند. ناحیه چهارم نشان‌دهنده متغیرهایی هستند که هم میزان تأثیرگذاری و هم میزان تأثیرپذیری کمی بر روی متغیرهای دیگر دارند. نتایج نشان می‌دهد که هیچ شاخصی در

این منطقه واقع نشده است که نشانگر این مطلب است که منطقه مورد مطالعه بعثت پیچیدگی و آثار متقابل عوامل مختلف بر روی یکدیگر، همه‌ی شاخص‌های انتخابی در منطقه مؤثر قرار داشته که این امر وضعیت کالبدی منطقه را بسیار دشوارتر می‌نماید. ناحیه پنجم به عنوان متغیرهای معرفی شده‌اند که سیستم قادر نمی‌باشد در مورد آن‌ها تصمیم‌گیری قطعی نماید. به عبارت دیگر با توجه به قرارگیری آن‌ها در نواحی مرزی هرکدام از چهار ناحیه دیگر، امکان پیوستن این متغیرها به یکی از چهار ناحیه دیگر سیستم بالا می‌باشد. ۲ شاخص در این ناحیه گرفته‌اند. «تقسیمات کالبدی در منطقه» و «وجود فضای فیزیکی رشد در منطقه». بطور کلی در این تحقیق جهت تبیین چالش‌های تعیین‌کننده در توسعه کالبدی منطقه ۱۲ تهران، اقدام به ترسیم نیمساز شکل بدست‌آمده در نرم‌افزار میک‌مک گردید. عناصر بالای نیمساز، عناصری‌اند که میزان تأثیرگذاری آن‌ها بیش‌تر از تأثیرپذیری آن‌هاست. اما همه عناصر بالای نیمساز اهمیت زیادی ندارند. متغیرهایی که در نواحی اول (ورودی یا کلیدی)، دوم (حدواسط) و پنجم (خوشه‌ای یا نامعین) بالای نیمساز قرار می‌گیرند، دارای قدرت تعیین‌کنندگی در زمینه‌ی چالش‌های پیشروی توسعه‌ی کالبدی منطقه‌ی می‌باشند.



شکل ۳. تأثیرگذاری غیرمستقیم متغیرهای کالبدی منطقه ۱۲ تهران در سطح ۵۰ درصد

نتایج تحقیق در این زمینه نشان داده است که بطور کلی ۹ شاخص از ۱۸ شاخص انتخابی در این تحقیق در نیمساز بالا قرار گرفته‌اند. این ۹ شاخص را می‌توان به عنوان متغیرهای کلیدی توسعه‌ی کالبدی منطقه‌ی محسوب نمود. بطور خلاصه نتایج نشان می‌دهد، دو شاخص حمل و نقل (با شماره ۱۵) و شاخص تراکم (با شماره ۱۲) در هر دو موقعیت تأثیرگذاری غیرمستقیم و هم مستقیم، جایگاه اول و دوم مربوط را به خود اختصاص داده‌اند. این مهم نشان‌گر اهمیت تأثیرگذاری این دو شاخص بروی توسعه‌ی پایدار کالبدی منطقه‌ی مورد مطالعه است (جدول ۲) و شکل (۳).

جدول ۲. ویژگی های عمومی ماتریس اثرات مستقیم در شاخص پایداری کالبدی منطقه ۱۲ کلانشهر تهران

۱۸	تطابق رشد کالبدی با برنامه های تهیه شده	۳۶	۲۵	۱
۱۷	سطح تاب آوری کالبدی منطقه	۲۳	۳۸	۲
۱۶	رشد کالبدی منطقه و وجود فضای فیزیکی رشد در منطقه	۱۹	۲۷	۵
۱۵	حمل و نقل، ترافیک و معابر	۳۹	۲۷	۱
۱۴	تفاوت ارزش میان املاک تجاری با املاک مسکونی	۳۱	۲۸	۲
۱۳	فشرده گی کالبدی بافت	۳۳	۲۴	۱
۱۲	سطح اشغال و تراکم جمعیت و مشاغل	۳۹	۴۳	۲
۱۱	آلودگی های محیطی، بصری و کالبدی	۲۴	۴۰	۲
۱۰	دسترسی به خدمات	۲۹	۳۵	۲
۹	رعایت سلسله مراتب و تقسیمات کالبدی	۳۰	۱۲	۵
۸	زمان و هزینه ای اصلاح وضع موجود کالبدی	۳۱	۴۰	۲
۷	تعدد و تنوع کاربری ها همچون کاربری های فرامنته ای و ادارات	۳۴	۱۷	۱
۶	فضای سبز شهری و پارک ها	۱۹	۳۴	۲
۵	سطح تعادل در سازمان فضایی _ کالبدی منطقه (همجاری ارزش و بی -	۲۳	۳۸	۲
۴	کاربری های مزاحم و ناسازگار	۲۴	۳۲	۳
۳	غلبه فعالیت بر سکونت	۳۷	۱۷	۱
۲	تأمین و ارتقای تاسیسات، تجهیزات و زیرساخت ها	۲۹	۳۲	۲
۱	سطح بافت فرسوده منطقه (رودانگی، نفوذپذیری و ناپایداری)	۳۵	۲۶	۱
		تأثیر گذار مستقیم	تأثیر پذیری مستقیم	ناحیه در نمودار

مأخذ: (یافته های پژوهش، ۱۴۰۰)

۲.۳. نیروهای تأثیرگذار در توسعه پایدار منطقه ۱۲ کلانشهر تهران با محوریت حمل و نقل شهری

باتوجه به نتیجه گیری بدست آمده در بالا که طی آن مشخص گردید که مبحث حمل و نقل یک چالش کلیدی و به تعبیری مهم ترین چالش پیش روی منطقه ی مورد مطالعه می باشد، می توان این نکته را بیان نمود که حمل و نقل محور نمودن روند توسعه در منطقه ی مورد مطالعه می تواند بسیاری از مشکلات منطقه را تحت پوشش خود قرار دهد. از این رو در این بخش از تحقیق و در راستای حمل و نقل محور بودن منطقه ی، اقدام به شناخت اصول توسعه ی پایدار منطقه ۱۲ با محوریت حمل و نقل شهری گردیده است. در این تحقیق و به منظور برنامه ریزی و یافتن درک بهتری از شرایط منطقه ی مورد مطالعه در روند حمل و نقل محور نمودن توسعه، شناخت مجموع نیروهای تأثیرگذار و تأثیرپذیر بر این روند مورد توجه قرار گرفته اند. این دیدگاه که از نظریه ی ساختارگرایی نشات می گیرد، در پی یافتن مجموع عوامل مؤثر بر ساختارهای شهری است.

البته تنها شناخت ساختارها نمی‌بایست مورد توجه قرار گیرد، بلکه هدایت ساختارها نیز ضروری است. برای بررسی و پاسخگویی به سؤال این تحقیق مبنی بر شناخت «نیروهای تأثیرگذار در توسعه پایدار منطقه‌ی ۱۲ کلانشهر تهران با محوریت حمل و نقل شهری» از ابزار پرسش‌نامه با روش «جدول ماتریس اثرات متقابل» استفاده گردید. در تعیین متغیرهای این پرسش‌نامه از اسناد معتبر کلانشهر تهران و منطقه‌ی مورد مطالعه و منابع علمی استفاده گردید. در پرسشنامه‌ها یک سؤال باز نیز قرار داده شده که اگر پرسش‌شوندگان عاملی بغیر از عوامل تعیین شده در ماتریس‌ها را در TOD منطقه مهم قلمداد نمودند، ذکر نمایند. سؤالات پرسشنامه‌ها در چهار مؤلفه سیاسی و مدیریتی، اقتصادی، فرهنگی-اجتماعی و محیطی-کالبدی طرح گردیده است. سعی گردیده مولفه‌هایی مهم با تأثیرگذاری بالا انتخاب گردند که جامع بوده و بتوانند چند مورد را تحت پوشش خود قرار دهند. در این زمینه اصول رویکرد TOD و شش متغیر D نیز مدنظر قرار گرفته است. تحلیل پرسشنامه‌ها نیز توسط نرم‌افزار میک‌مک انجام پذیرفت جدول (۳).

جدول ۳. تأثیرگذاری و تأثیرپذیری مستقیم متغیرها بر یکدیگر در توسعه پایدار منطقه‌ی ۱۲ تهران با محوریت حمل و نقل شهری

تأثیرگذاری مستقیم	تأثیرپذیری مستقیم	شاخص‌ها	نبردهای غیر
۳۶	۲۸	مدیریت یکپارچه و هماهنگی سازمان‌های مرتبط با موضوع در شهر و منطقه	سیاسی و مدیریتی
۷۲	۴۶	انحصار صنعت خودروسازی (فوردیسم) و تأثیر خودروسازان در تصمیم‌های مدیریتی و سیاسی شهر و منطقه	
۴۰	۵۱	اصلاح ساختار شهرداری‌ها و سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه مرتبط با موضوع	
۴۴	۳۶	تخصیص‌گرایی در انتخاب مدیران و مسئولان شهری مرتبط با موضوع	
۴۸	۵۶	قوانین و مقررات مرتبط (ظرفیت و انعطاف)	
۶۵	۲۸	برنامه‌مداری و قانون‌محوری مدیران مرتبط با موضوع	
۵۷	۶۸	سطح تأثیرگذاری مدیران و سیاست‌مداران بر تهیه طرح‌ها و برنامه‌های شهری	
۲۸	۲۵	روندها و فرآیندهای تصمیم‌سازی‌ها و تصمیم‌گیری‌ها مرتبط با موضوع	
۳۲	۴۳	ثبات در تصمیم‌گیری‌های مدیریتی و سیاسی مرتبط با موضوع	
۶۴	۳۸	شدت دیدگاه اقتصادی شهرداری‌ها	اقتصادی
۶۵	۳۶	سوداگری زمین‌وساختمان	
۳۶	۴۵	تأثیر اقتصاد کلان خدماتی بر تمرکز خدمات در منطقه	
۴۹	۴۶	تجمع درآمدهای ملی در پایتخت و پخشایش نامتوازن آن در سطح کشور	
۵۲	۴۵	ایجاد درآمدهای پایدار شهرداری	
۵۱	۶۹	محوریت بخش خصوصی خارجی و داخلی (استفاده از توان اقتصادی و مشاوره‌ای)	

شاخص‌ها	تأثیرگذاری مستقیم	تأثیرپذیری مستقیم	ناحیه در نمودار
تأثیر اقتصاد مهارنشده ^۱ بازار بر منطقه و جذب نیروهای مختلف از جمله نیروهای سیاسی و مذهبی	۶۷	۵۳	۲
صرفه‌ناشی از تجمع بالای سرمایه در منطقه و زوال منطقه‌ای ناشی از آن	۳۸	۶۵	۳
بهای سوخت بویژه بنزین در شهر	۵۲	۵۶	۲
سطح پیشرفتگی جامعه در تکنولوژی، تحقیق و توسعه مرتبط با توسعه حمل و نقل محور	۵۴	۶۳	۲
فرهنگ استفاده از وسایل حمل و نقل شخصی در جامعه	۴۱	۶۲	۳
غلبه منفعت طلبی شخصی بر منافع جمعی (سردرگمی فرهنگی میان لیبرالیسم و سوسیالیسم)	۴۲	۴۵	۵
قانون و شدت مالکیت شخصی افراد	۳۸	۳۹	۴
نظارت عمومی و وکلای حقوقی بر برنامه‌های شهری در راستای افزایش ضریب تحقق طرح‌های مصوب	۵۹	۵۵	۲
سطح فرهنگ قانون‌گرایی و برنامه‌پذیری جامعه	۳۲	۵۰	۵
گذار از مرحله‌ی روستائیشینی به شهرنشینی در ایران	۴۹	۲۹	۵
ارتقای جایگاه برنامه‌ریزی حمل و نقل در برنامه‌های شهری	۷۱	۵۹	۲
سطح بافت فرسوده‌ی و توجه به توسعه‌ی میان‌افزا	۴۲	۶۸	۳
پیگیری شهر چندهسته‌ای و عدم تجمع هسته‌های مختلف در یک منطقه	۵۸	۵۶	۲
بازطراحی معابر در منطقه	۳۵	۵۴	۳
تعادل بخشی/کاهش/افزایش تراکم‌های فعلی جمعیتی، ساختمانی و اشتغال	۷۱	۳۹	۱
تنوع در روش‌های حمل و نقلی از جمله ظرفیت محیط در توسعه دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی	۵۷	۵۱	۲
تعادل بخشی/کاهش/افزایش به تنوع در وضع موجود کاربری‌ها	۷۰	۶۷	۲
کاهش تناسب فواصل محل کار و زندگی شاغلین	۴۹	۶۶	۳
استفاده از ابزار «پارکینگ» در منطقه جهت کنترل استفاده از خودروها	۳۵	۵۵	۳
محله محوری	۵۲	۶۵	۲
توسعه حمل و نقل عمومی در محیط (پیشی گرفتن توسعه‌ی حمل و نقل عمومی از افزایش جمعیت)	۶۵	۵۹	۲

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

همان‌گونه که در جدول (۴) بدست آمده از نرم‌افزار میک‌مک قابل مشاهده است، از میان ۱۲۹۶ سلول در ماتریس شاخص‌های انتخابی، ۲۸۹ سلول عدد صفر (بی‌تأثیر) بوده‌اند، که نشان‌دهنده‌ی تعداد عواملی در این ماتریس می‌باشند که بریکدیگر هیچ‌گونه تأثیری ندارند. بیشترین میزان پاسخ‌های دریافتی نیز عددهای ۲ (تأثیرگذاری متوسط) با ۴۰۷ مرتبه و عدد ۱ (تأثیرگذاری کم) با ۳۹۹ مرتبه بوده‌اند. نکته‌ی قابل اشاره این‌که تعداد ۲۰۱ سلول عدد ۳ (تأثیرگذاری

۱. مقصود از اقتصاد مهارنشده، گردش پولی و مالی بصورت پنهانی و غیررسمی می‌باشد.

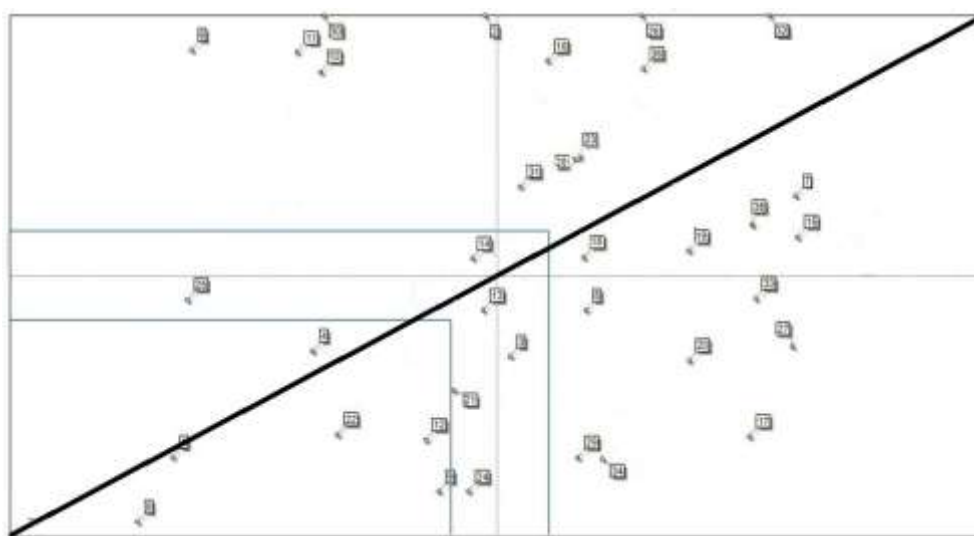
زیاد) را داشته‌اند که نشان‌دهنده‌ی این مهم است که اگرچه عوامل بدون تأثیر بر یکدیگر در این ماتریس زیاد می‌باشند، اما در مقابل سلول‌هایی با اثرگذاری زیاد نیز رقم قابل‌تاملی می‌باشند. مجموع تعداد سلول‌های دارای عدد ۲ و ۳ عدد ۶۰۸ می‌باشد که حدود نیمی از سلول‌ها را شامل می‌گردند. بنابراین انتظار می‌رود در مراحل بعد تجزیه و تحلیل‌ها، تعداد قابل‌توجهی از نیروهای انتخابی در تحقیق، بعنوان عوامل تأثیرگذار بدست آیند.

جدول ۴. ویژگی‌های عمومی ماتریس اثرات مستقیم

اندازه ماتریس	تعداد تکرار	تعداد صفرها	تعداد یک‌ها	تعداد دوها	تعداد سه‌ها	مجموع	نرخ خانه‌های پرشده
۳۶	۲	۲۸۹	۳۹۹	۴۰۷	۲۰۱	۱۲۹۶	۷۷/۷ درصد

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

در شکل (۲) اثر عوامل انتخابی بیش‌تر به صورت متقابل و دوسویه بوده‌اند، این مطلب نشان از وضعیت دشوار سیستم و تعداد قابل‌توجه متغیرهای تأثیرگذار در زمینه‌ی دستیابی به توسعه‌ی پایدار با محوریت حمل‌ونقل شهری در آینده دارد. وضعیت چالش‌آمیز مورد اشاره را می‌توان در شکل (۴) نیز مشاهده نمود. نحوه‌ی پراکنش عوامل و نیروها در این نمودار به شکل (L) درنیامده است.



شکل ۴. پراکندگی متغیرها در توسعه‌ی پایدار منطقه‌ی ۱۲ تهران با محوریت حمل‌ونقل شهری

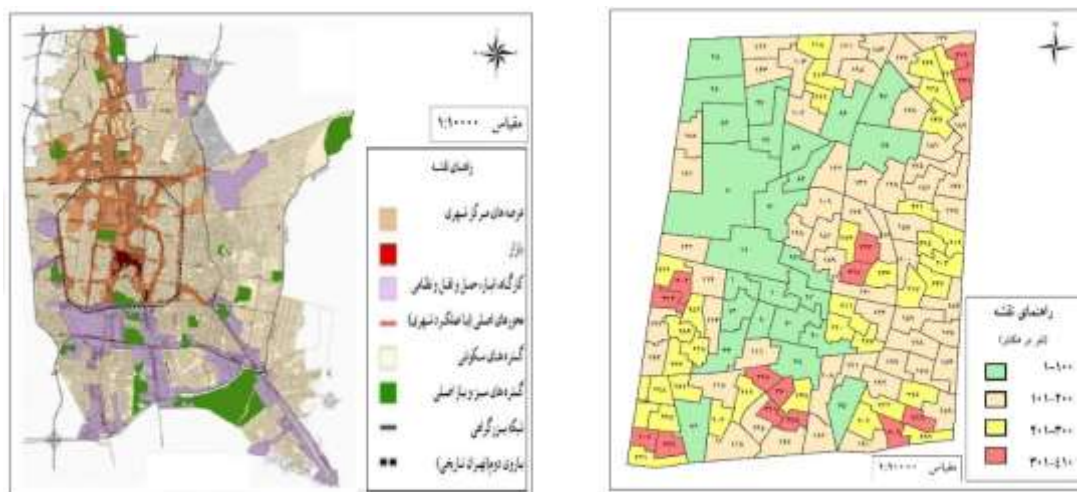
۳.۳. گونه‌شناسی و تحلیل نیروهای مؤثر در توسعه‌ی پایدار منطقه‌ی ۱۲ کلانشهر تهران با

محوریت حمل‌ونقل شهری

در این مرحله، اقدام به تفکیک و شناسایی نیروهای متناسب با میزان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری متقابل آن‌ها با منطق سیستمی و بوسیله‌ی خروجی نرم‌افزار میک‌مک می‌گردد. ناحیه اول، نشان‌دهنده کلیدی‌ترین متغیرهای

استراتژیک توسعه پایدار منطقه ۱۲ با محوریت حمل و نقل شهری می باشند. این متغیرها همانطور که در شکل (۴) مشاهده می شود، شامل؛ «برنامه مداری و قانون محوری مدیران»، «کاهش تراکم ها»، «انحصار صنعت خودروسازی»، «شدت دیدگاه اقتصادی شهرداری ها» و «سوداگری زمین و ساختمان (رانت ریکاردویی)» می باشند. وضعیت احتمالی این متغیرها، تعیین کننده وضعیت احتمالی بسیاری دیگری از متغیرهای استراتژیک توسعه پایدار منطقه ۱۲ تهران با محوریت حمل و نقل شهری می باشند. بنابراین این متغیرها را می توان «فاکتورهای کلیدی» توسعه پایدار منطقه در نظر گرفت. با مطالعه در این پنج عامل مشخص می گردد که بغیر از دو متغیر، ۳ متغیر دیگر مستقیماً مرتبط به اقتصاد و مسائل اقتصادی منطقه مورد مطالعه می باشد. اگرچه دو متغیر دیگر را نیز به صورت غیر مستقیم می توان ناشی از مسائل اقتصادی دانست. این نتیجه نشان می دهد که اگرچه بغیر از عوامل اقتصادی، سایر عوامل بلاخص عامل محیطی و کالبدی در توسعه پایدار منطقه مورد مطالعه با محوریت حمل و نقل شهری دخیل بوده و جزء عوامل مؤثر می باشند، اما این عوامل اقتصادی هستند که موجب برهم زدن تعادل و پایداری منطقه در رسیدن به توسعه پایدار می گردند. به عبارتی دیگر عوامل اقتصادی زیر بنا و عامل تعیین کننده در توسعه حمل و نقل محور منطقه می باشند. می توان این گونه بیان نمود که در منطقه مورد مطالعه نیز همچون جوامع سرمایه محور، جولان سرمایه نقش تعیین کننده ای، حداقل در زمینه مورد مطالعه این تحقیق، ایفا می نماید. اما نکته مهمی که از نظرات کارشناسان تحقیق می توان آن را استنباط نمود، اینکه گردش سرمایه مهار نشده و بی ضابطه و همچنین تضعیف قانون مداری و برنامه محوری ناشی از آن، چالش اصلی و مؤثر در رسیدن به توسعه پایدار منطقه می باشد. پس از بیان چند متغیر، ضروری است متغیرهای با تأثیرگذاری بالا، جدای از تأثیرپذیری شان، را نیز مورد تأکید قرار داد. علاوه بر این پنج فاکتور بسیار تعیین کننده چند عامل دیگر نیز دارای تأثیرگذاری بالایی هستند. این عوامل در بالای نیمساز ترسیم شده در نمودار و در ناحیه های یک و دو واقع شده اند. بطور کلی ۱۲ اصل در راستای توسعه پایدار مبتنی بر حمل و نقل در منطقه ۱۲ تهران بدست آمده که شامل موارد زیر می گردند.

۱- کاهش و تعادل بخشی تراکم های فعلی جمعیتی، ساختمانی و اشتغال: مولفه «تراکم» مهمترین شاخصی بوده که بر توسعه حمل و نقل محور منطقه مورد مطالعه تأثیرگذار بوده و تأثیرپذیری کمتری نیز داشته است. شکل (۵) و (۶).



شکل ۵. وضعیت تراکم جمعیتی منطقه ۱۲ تهران

شکل ۶. وضعیت تراکم فعالیت‌ها در منطقه ۱۲

کارشناسان تحقیق کاهش و در برخی نقاط، تعادل بخشی تراکم‌ها را در راستای حمل و نقل محور نمودن منطقه مورد تاکید قرار داده‌اند. این برخلاف توسعه حمل و نقل محور کالترپ می‌باشد که بر افزایش تراکم‌ها بویژه در اطراف ایستگاه‌ها و زون‌های حمل و نقلی تاکید گردید. ساخت واحدهای مسکونی با مساحت کم از جمله ۲۵ متری در شهر تهران که اخیراً مورد توجه قرار گرفته، در تضاد با این اصل قرار می‌گیرد

۲- انحصار صنعت خودروسازی (فوردیسم) و تأثیر خودروسازان در تصمیم‌های مدیریتی و سیاسی کلان شهر و منطقه مورد مطالعه: در شرایط فعلی فزونی توجه به احداث تاسیسات مرتبط با خودروی شخصی از جمله جنبش‌های پل سازی، توسعه خیابان‌ها، تخصیص حمایت‌ها و اعتبارات دولتی به خودروهای سواری در مقایسه با تاسیسات مرتبط با حمل و نقل عمومی، از جمله تأثیرهای خودروسازان در شهر و منطقه مورد مطالعه می‌باشد.

۳- جذب نیروهای مختلف از جمله نیروهای سیاسی توسط اقتصاد مهارنشده بازار: توان بالای اقتصادی بازار موجب جذب نیروهای سیاسی و مذهبی به منطقه جهت بهره‌مندی از این امکانات شده، که تجمع این نیروها موجب شکل‌گیری هسته‌های قدرتمند و جاذب افراد از سرتاسر کشور به منطقه گردیده است. این نیروها بر توسعه ناپایدار منطقه تأثیرگذاری بالایی دارند.

۴- برنامه‌مداری و قانون‌محوری مدیران مرتبط با موضوع: در صد پایین تحقق طرح‌های شهری نشانه‌ای از برنامه‌گزینی مدیران منطقه می‌باشد. این نکته را می‌توان به وضوح در سخنرانی سال ۱۳۹۴ وزیر وقت راه و شهرسازی ایران در دانشگاه تربیت مدرس تهران مشاهده نمود: «اصلی‌ترین مساله تهران که هنوز راه‌حلی برای آن پیدا نشده، بحث عدم حاکمیت قانون در شهر تهران است. همانطور که شواهد نشان می‌دهد، تهران تقریباً پس از جنگ هشت ساله، با پدیده بسیار پیچیده فروش «قانون» مواجه شد. هرچه که این پدیده از جهت سیاسی گسترش یافت، مباحث جابه‌جایی کالا و انسان در شهر، حومه و سرزمین شکل پیچیده‌تری به خود گرفته است».

۵- نظارت عمومی و وکلای حقوقی بر برنامه‌های شهری: یکی از ابزارهای نظارتی بر نحوه اجرای طرح‌ها نظارت عمومی و مردمی بر اجرای طرح‌ها می‌باشد. از آنجایی که ذینفعان و بهره‌وران اصلی شهرها، ساکنان و شهروندان می‌باشند و آسیب و زیان نهایی به عامه مردم می‌رسد، در این زمینه تاکید شده است تا نظارت و حساسیت مردمی در این زمینه تقویت گردد. به گونه‌ای که توان پیگیری‌های حقوقی ساکنان و وکلای حقوقی در زمینه انحراف از برنامه‌ها و طرح‌های مصوب و قانون‌گریزی افزایش یابد.

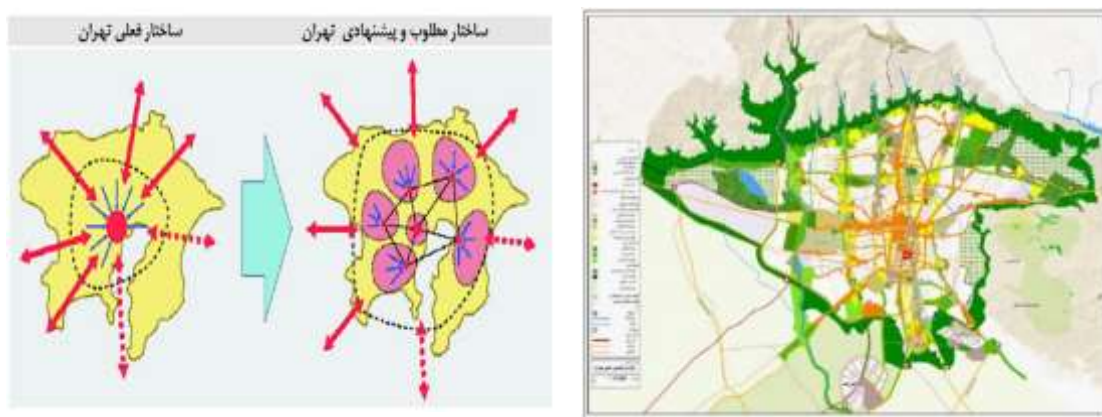
۶- شدت دیدگاه اقتصادی شهرداری‌ها: از اواخر دهه‌ی ۱۳۶۰ خورشیدی و در برنامه‌ی اول توسعه‌ی کشور، به سازمان‌ها و نهادها اجازه داده شد تا به منظور جبران خسارات ناشی از جنگ ۸ ساله‌ی میان ایران و عراق بویژه در حوزه‌ی اقتصادی، اقدام به درآمدزایی نموده تا بتوانند با تأمین هزینه‌های خود، وابستگی مالی به دولت را قطع نمایند. شهرداری‌های شهرهای بزرگ و در راس آن‌ها شهرداری تهران از این امر استقبال کرده، به گونه‌ای که در این شهرها از اوایل دهه‌ی ۱۳۷۰ کسب درآمد از طرق مختلف در شهر بویژه فروش فضای شهری، رشد چشمگیری داشته‌است. این اقدام که تا به امروز نیز ادامه داشته است، موجب گردید دیدگاه و نوع نگاه شهرداری‌ها به شهر و مسائل شهری صرفاً یک دیدگاه اقتصادی شده و شهرداری‌ها به شهر بعنوان یک کالای سودآوری نگاه کرده و وظیفه‌ی خود را بازاریابی قلمداد نمایند. این نو نگاه که یک نگاه نئولیبرالیستی است، در یک جمله خلاصه می‌گردد «شهرها، کمپانی هستند». نظارت ضعیف نهادهای ناظر از جمله شورای شهرها بر نوع عملکرد مالی شهرداری‌ها موجب تشدید این نگاه به شهرها گردیده است. برای نمونه می‌توان اصرار شهرداری تهران در فروش طرح‌ترافیک در بخش مرکزی را ذکر نمود. گروئن در طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک تهران، محدوده‌ی ترافیک تهران را برای یک دوره‌ی محدود ۱۰ ساله پیشنهاد می‌نماید. این دهه به منظور فرصت‌دهی به سازمان‌ها جهت انتقال کاربری‌های عمومی از مرکز شهر به نقاط دیگر بوده است. این یک پیشنهاد موقت و دارای محدوده‌ی زمانی مشخص جهت کاهش ترافیک این محدوده بوده است. اما به سبب درآمدزا بودن بالای این طرح، تا به امروز شهرداری‌های مربوطه، اقدامی در راستای دستیابی به اهداف و مقاصد این طرح انجام نداده است.

۷- سوداگری زمین و ساختمان (رانت‌ریکاردویی): موضوع سوداگری زمین و مسکن در شهر تهران بسیاری از معادلات شهری و فنی را برهم زده و با انحصار بازار و تغییر کاربری‌های غیرمجاز از طریق ایجاد رانت بویژه برای شهرداری‌ها، افزایش تراکم و استقرار کاربری‌های مزاحم و... را موجب گردیده است. سوداگری زمین و مسکن در منطقه‌ی مورد مطالعه با گردش مالی هنگفتی که ایجاد می‌نماید، درصد موفقیت برنامه‌ها و طرح‌های شهری را بسیار پایین آورده و زمینه را برای افزایش حجم ترافیک موجب می‌گردد.

۸- ارتقای جایگاه برنامه‌ریزی حمل‌ونقل در برنامه‌های شهری: در نظام برنامه‌ریزی شهری ایران، برنامه‌ریزی حمل‌ونقل براساس برنامه‌های بالادست از جمله طرح تفصیلی تهیه می‌شود و در برخی موارد برنامه‌های حمل‌ونقلی منفک از سایر برنامه‌ها ارائه می‌گردد (سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری تهران، ۱۳۹۸). کارشناسان این تحقیق افزایش اهمیت و تأثیر برنامه‌های جامع حمل‌ونقلی بر سایر برنامه‌ها و حتی قرارداد برنامه‌های حمل‌ونقلی

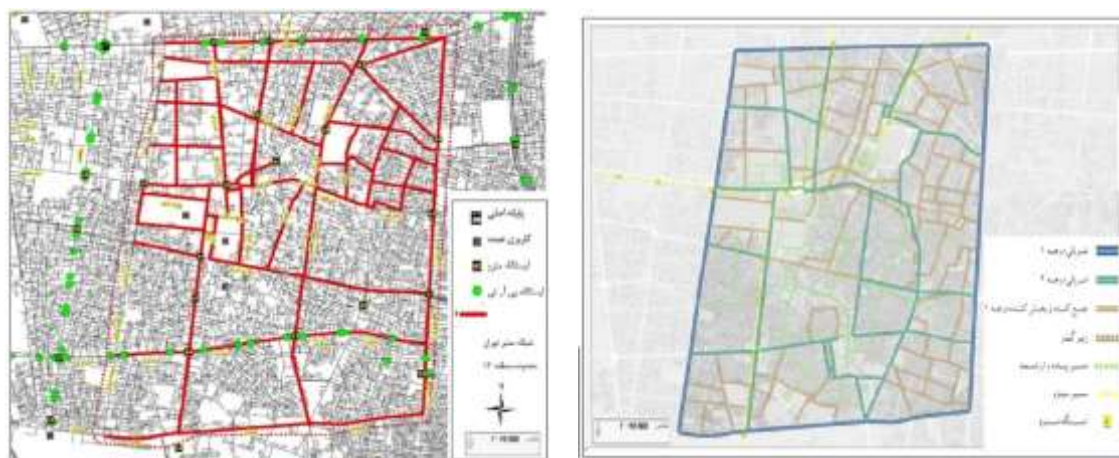
بعنوان اسناد بالادستی برای تهیهی سایر برنامه‌های شهری، در راستای حمل‌ونقل نمودن توسعه‌ی منطقه‌ی مورد مطالعه، را بعنوان یک اصل انتخاب نموده‌اند.

۹- تحقق شهر چندهسته‌ای و عدم تجمع هسته‌های مختلف در یک منطقه: منطقه‌ی مورد مطالعه دارای چندین هسته‌ی پر قدرت اقتصادی، سیاسی، اداری و گردشگری در سطح شهر و کشور می‌باشد (زنگانه، ۱۳۹۲)، که انتقال بخشی از هسته‌ها در میان و بلندمدت به نقاط دیگر شهر جهت دستیابی به توسعه‌ی مبتنی بر حمل‌ونقل ضروری ارزیابی گردید شکل (۷) و (۸).



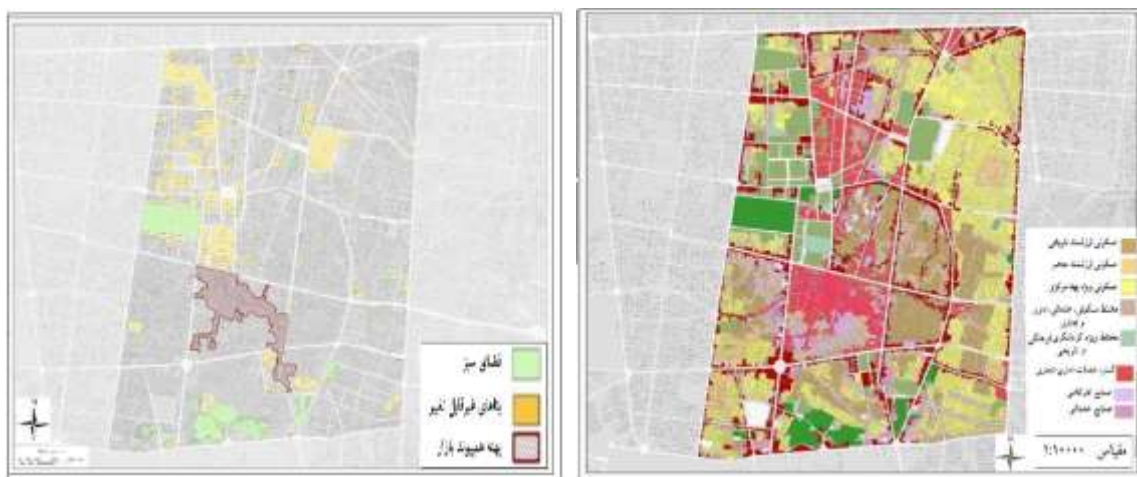
شکل ۷. سازمان فضایی تهران و تجمع فعالیت‌ها در بخش مرکزی شهر
شکل ۸. ساختار مطلوب و پیشنهادی تهران در راستای دستیابی به شهر چندهسته‌ای

۱۰- تنوع در روش‌های حمل‌ونقلی از جمله ظرفیت محیط در توسعه دوچرخه‌سواری و پیاده‌روی: امروزه در کنار توصیه به پیاده‌روی بویژه توسعه‌ی پیاده‌راه‌ها در بخش مرکزی شهرها، توجه به استفاده از دوچرخه نیز در کانون توجه‌ها قرار دارد. باتوجه به مطالعات صورت‌پذیرفته در این تحقیق، منطقه مورد مطالعه در افزایش پیاده‌راه‌ها دارای ظرفیت بالا و در توسعه‌ی استفاده از دوچرخه به سبب برخی از عوامل از جمله فقدان زمینه جهت دوچرخه‌سواری زنان، طولانی بودن فاصله محل کار و زندگی، آلودگی شدید هوا دارای ظرفیت پایین می‌باشد. شکل (۹) و (۱۰).



شکل ۹. شبکه دسترسی و مسیر پیاده در منطقه ۱۲ تهران
شکل ۱۰. مسیر پیشنهادی حرکت دوچرخه در منطقه ۱۲ تهران

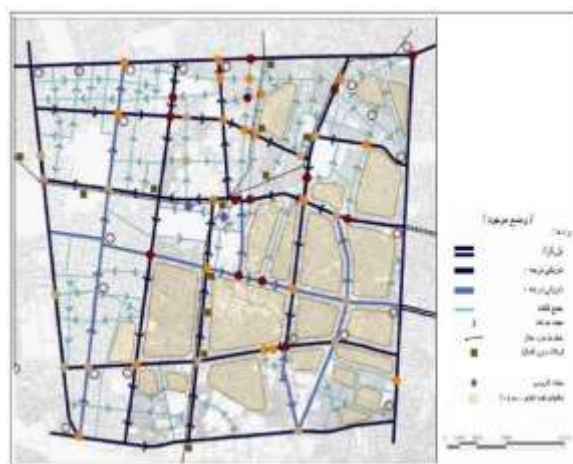
۱۱- تعادل بخشی و کاهش تنوع در وضع موجود کاربری‌ها: بالا بودن سطح تنوع در منطقه موجب برهم خوردن تعادل‌های ترافیکی و توسعه متعادل در منطقه شده است. کاهش تنوع در منطقه در راستای حمل و نقل نمودن منطقه برخلاف اصل «افزایش تنوع» در رویکرد توسعه حمل و نقل محور می‌باشد (شکل (۱۱) و (۱۲)).



شکل ۱۱. پهنه‌بندی کاربری‌ها و تنوع فعالیت‌ها در منطقه ۱۲ تهران
شکل ۱۲. کاربری‌های مهم و جاذب جمعیت روزانه در منطقه ۱۲

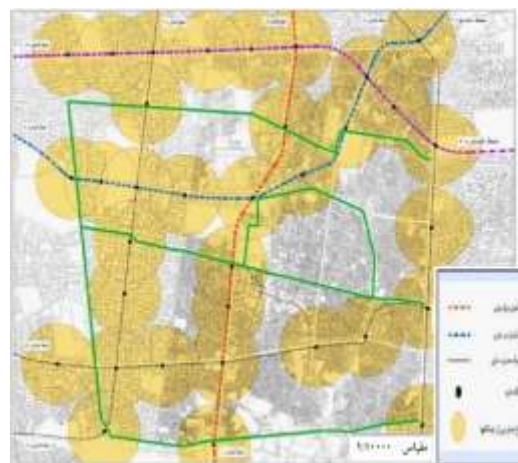
۱۲- توسعه و ارتقای حمل و نقل عمومی در محیط: بنابر نظر کارشناسان تحقیق، یکی دیگر از اصول توسعه‌ی پایدار منطقه‌ی دوازده شهرداری تهران با محوریت حمل و نقل شهری، توسعه‌ی حمل و نقل عمومی می‌باشد. این اصل به اندازه‌ای مورد توجه است که در ادبیات برنامه‌ریزی و مدیریت شهری ایران، گاهی رویکرد توسعه‌ی حمل و نقل محور «Transit»

به «توسعه حمل و نقل عمومی محور» معادل «Public Transport» ترجمه گردیده است. برخلاف عده ای که TOD را به توسعه حمل و نقل عمومی تعبیر می نمایند، حمل و نقل عمومی یک بخش مهمی از این رویکرد می باشد و نه تمام آن شکل (۱۳) و (۱۴).



شکل ۱۴. ایستگاه های مترو و پایانه اتوبوس در منطقه -

تهران ۱۲

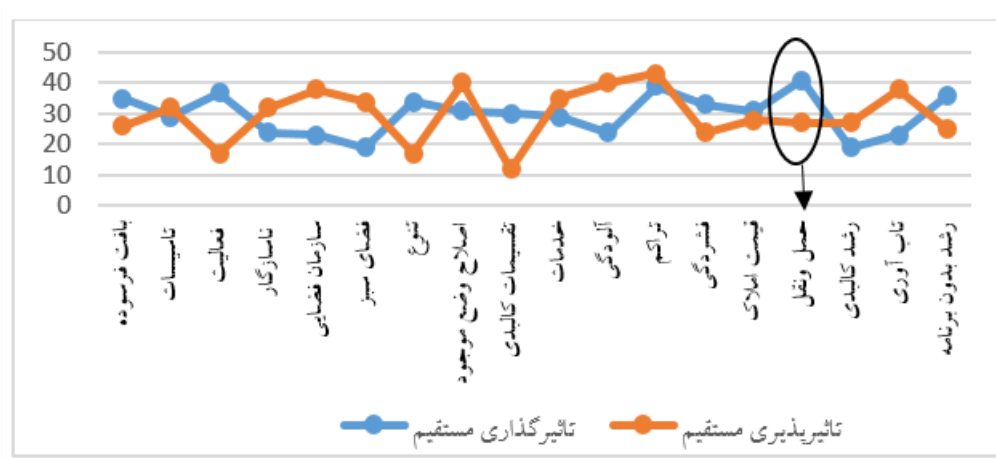


شکل ۱۳. شعاع دسترسی به ایستگاه های مترو در

منطقه ۱۲ تهران

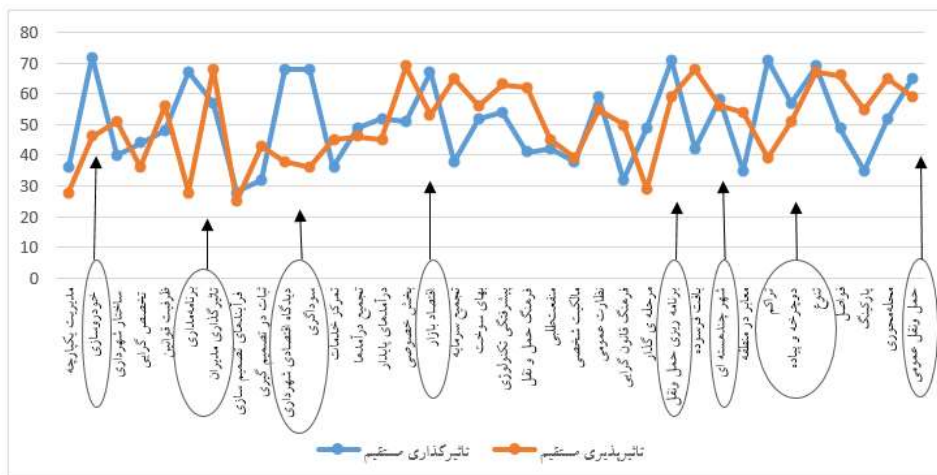
۴. بحث

اولین یافته های این تحقیق در مبحث توسعه پایدار و چالش های آتی کالبدی منطقه ۱۲ تهران، نشان داده است که مبحث حمل و نقل مهم ترین چالش پیشروی پایداری منطقه مورد مطالعه می باشد (شکل ۱۵). می توان این گونه نتیجه گیری نمود که قرارداد توسعه آتی منطقه بر محوریت حمل و نقل، می تواند بسیاری از مشکلات منطقه را تحت پوشش خود قرار دهد. و این شاخص را می توان بعنوان پیشران اصلی توسعه پایدار منطقه بشمار آورد. نتایج برخی تحقیق ها از جمله کلانتری و همکاران (۱۳۹۹)، قدمی و عبداللهوند (۱۳۹۷)، زالی و منصوری (۱۳۹۳) یافته های بالا را تأیید می نمایند.



شکل ۱۵. تأثیرگذاری بالا و تأثیرپذیری پایین شاخص حمل و نقل در میان سایر شاخص‌ها

اما سؤال دیگری که در این تحقیق مورد کنکاش قرار گرفته است این که «اصول اساسی جهت توسعه‌ی پایدار منطقه‌ی مورد مطالعه با محوریت حمل و نقل شهری چه هستند؟» برای پاسخ به این سؤال از اصول و مبانی مطرحه در رویکرد توسعه‌ی حمل و نقل محور (از جمله در مطالعات کالترپ، ۱۹۹۳) و شش متغیر D (از جمله در مطالعات ترانس لینک، ۲۰۱۱) بعنوان راهنما و پس‌زمینه‌ی ذهنی استفاده شد و در فرایند شناخت اصول و نیروهای اصلی مؤثر بر توسعه‌ی پایدار منطقه، این سؤال مکرراً مورد توجه بوده که «آیا در منطقه‌ی مورد مطالعه لازم است که به اصول مطرحه در رویکرد TOD که برای شهرهای آمریکا ارائه شده است، عیناً پایبند بود؟» (اصول آورده شده در منابعی همچون تحقیق اداره فدرال بزرگراه‌های آمریکا، ۲۰۱۴؛ طرح حمل و نقل ایالت سان‌فرانسیسکو، ۱۹۹۷؛ کالیفرنیا، ۲۰۰۲؛ هوستون، ۲۰۰۸؛ تگزاس، ۲۰۱۱) و یا با توجه به شرایط متفاوت مکانی منطقه مورد مطالعه ضروری است که سیاست‌ها و اصول مختص منطقه جهت توسعه‌ی مبتنی بر حمل و نقل ارائه گردد؟ در این تحقیق و در راستای حمل و نقل محور نمودن توسعه‌ی منطقه‌ی مورد مطالعه، اقدام به شناخت اصول توسعه‌ی پایدار این منطقه با محوریت حمل و نقل شهری گردیده است. نتیجه برآمده از این تحقیق نشان داده است که با توجه شرایط منطقه‌ی مورد مطالعه، لازم است که اصل «توسعه‌ی پایدار مبتنی بر حمل و نقل» مورد توجه کانونی قرار گیرد. دیگر نتایج این تحقیق نیز منجر به شناخت ۱۲ اصل و سیاست مهم جهت حمل و نقل نمودن توسعه در منطقه‌ی مورد مطالعه شده است (شکل ۱۶).



شکل ۱۶. تأثیرگذاری و تأثیرپذیری مستقیم ۱۲ پیرشان اصلی در میان سایر شاخص‌ها

۵. نتیجه‌گیری

در ابتدا نتیجه‌ی بنیادی که می‌توان از این تحقیق مستخرج نمود اینکه، در جریان توسعه‌ی حمل‌ونقل محور ضروری است تا سیاست‌ها و اصول مختص به هر مکان، با توجه به شرایط هر منطقه و شهر، ارائه و در دست‌ورکار برنامه‌ریزان و تصمیم‌گیران قرار گیرد. این نتایج برخلاف یافته‌های بسیاری از محققان داخل کشور می‌باشد که به صورت تقلیدی اصول توسعه‌ی حمل‌ونقل محور را بعنوان الگو در تحقیقات خود مورداستفاده قرار می‌دهند. اصولی؛ که منطبق بر وضعیت شهرهای پراکنده آمریکا (رجوع شود به کالتروپ، ۱۹۹۳ و براوا و همکاران، ۲۰۲۰) و پس از آن استرالیا بوده و یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد؛ که می‌توانند وضعیت بحرانی شهر را تشدید نمایند. بعنوان مثال پیشنهاد «افزایش تراکم» از جمله در اطراف ایستگاه‌های حمل‌ونقلی سیاستی است که برای شهرهای پراکنده و کم‌تراکم آمریکایی تجویز شده‌است، شهرهایی که در دوران گذار از دوران «ضدشهرگرایی» قرار گرفته‌اند، درحالی‌که برخلاف بسیاری از پژوهش‌های داخلی و خارجی که بر افزایش تراکم توجه شده‌است (از جمله ون^۱ و همکاران، ۲۰۱۷ و کامیلو^۲، ۲۰۰۳) برای منطقه‌ی مورد مطالعه که در آن نه توسعه‌ی پراکنده و کم‌تراکم بوقوع پیوسته است و نه «ضد» یا حتی «نا» شهرگرایی، سیاست «افزایش تراکم» حتی در اطراف گره‌های حمل‌ونقلی، می‌تواند بر مشکلات ترافیکی و سایر مسائل منطقه افزوده و سیاستی متضاد با هدف «توسعه‌ی پایدار» منطقه داشته باشد. سیاستی که در شرایط فعلی، دستاویزی برای افزایش تراکم در اطراف ایستگاه‌های متروی تهران جهت تأمین مالی توسعه‌ی خطوط مترو قرار گرفته است. باید توجه داشت که سیاست افزایش تراکم برای شهرهای آمریکایی ارائه شده‌است که زیر ۲۰ نفر در هکتار جمعیت ساکن در شهرها وجود دارد و نه برای منطقه‌ی مورد مطالعه که تراکم آن بیش از ۱۵۰ نفر و در برخی نقاط بیش از ۳۰۰ نفر در هکتار برآورد می‌گردد. با توجه به این مطالب اولین پیشنهاد این تحقیق توجه به کاهش

1. Van

2. Camilo

تراکم در تمامی ابعاد در منطقه‌ی مورد مطالعه می‌باشد. همچنین برای سیاست «تنوع» پیشنهاد می‌گردد که به منظور توسعه‌ی پایدار منطقه با محوریت حمل و نقل در برخی زمینه‌ها کاهش تنوع صورت پذیرد. بعنوان مثال کاربری‌هایی مرتبط با اتومبیل همچون مراکز فروش لاستیک اتومبیل در کوچه‌زغالی‌ها که روزانه موجب ورود خودروهایی از سایر نقاط شهر به منطقه می‌شوند، پیشنهاد می‌گردد که از منطقه انتقال یابند. همچنین دیگر پیشنهاد این تحقیق، انتقال برخی از هسته‌های اداری و سیاسی منطقه همچون ساختمان‌های مرتبط با قوه قضاییه و ... به بیرون از منطقه در راستای چندهسته‌ای شدن شهر تهران می‌باشد. از دیگر پیشنهادهای این تحقیق می‌توان به کاهش اقتصادی محوری شهرداری منطقه و افزایش نظارت بر قانونمندی تصمیم‌های اتخاذ شده توسط این نهاد شهری، اشاره نمود. لازم به ذکر است که نتایج بدست آمده در این تحقیق با توجه به رویکرد آینده‌پژوهی و به استناد بررسی اثرات متقابل شاخص‌ها بر روی یکدیگر در افق برنامه ارائه گردیده‌اند و برای تحقیق‌های بعدی توصیه می‌گردد که با روش‌های سناریونگاری، به بررسی وضعیت‌های محتمل هر یک از ۱۲ پیشران بدست آمده در این تحقیق و نحوه اجرای نمودن آن‌ها اقدام گردد.

کتابنامه

۱. اسدی، الف.، و سعیدی‌نیا، ا. (۱۳۸۹). نظریه‌های برنامه‌ریزی از اوایل قرن بیستم تا اواسط دهه ۱۹۷۰. فصلنامه‌ی معماری و شهرسازی، (۴)، ۱۰۳-۱۱۹.
۲. ایزدی، ح.، و عباسپور، ز. (۱۳۹۹). شناسایی معیارهای مؤثر بر پیاده‌سازی پروژه‌های توسعه حمل و نقل محور در ایران. فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، (۵۶)، ۱۱۵-۱۴۴.
۳. پاکزاد، ج. (۱۳۹۴). سیراندیشه‌ها در شهرسازی: از آرمان تا واقعیت (۱)، (۲) و (۳). تهران: انتشارات مرکز پژوهش‌های تخصصی معماری و شهرسازی کوبه.
۴. پوراحمد، الف.، و ضرغام‌فرد، م.، و خادمی، ا. (۱۳۹۵). آمایش شهری با تاکید بر توسعه حمل و نقل محور. تهران: نشر شهر.
۵. جیکوبز، ج. (۱۳۹۶). مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکایی. ترجمه پارسی، ح.، و افلاطونی، ا.، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۶. حاتمی‌نژاد، ح.، ضرغام‌فرد، م.، و خادمی، ا. (۱۳۹۴). سیاست‌های فضایی در برنامه‌ریزی شهری با تاکید بر توسعه میان‌افزا و رشد هوشمند. مشهد: انتشارات پاپلی.
۷. حیدری، ع.، و شجاعی، الف. (۱۳۹۶). رتبه‌بندی مدهای مختلف حمل و نقل مسافری درون شهری به کمک روش تاپسیس. پژوهشنامه حمل و نقل، (۵۲)، ۱۵۹-۱۶۷.
۸. زالی، ن.، و منصوری، س. (۱۳۹۳). تحلیل عوامل کلیدی مؤثر بر توسعه حمل و نقل پایدار شهر تهران. فصلنامه برنامه‌ریزی و آمایش فضا، ۱۹ (۲)، ۱-۳۲.
۹. زنگانه، ا. (۱۳۹۲). تبیین فرایند پرمردگی شهری: منطقه ۱۲ تهران. تهران: دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران.

۱۰. زیاری، ک.، ضرغام فرد، م.، خادمی، الف. (۱۳۹۵). برنامه ریزی شهری با رویکرد بیوفیلیک (شهر طبیعت محور). تهران: انتشارات آراد.
۱۱. سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران. (۱۳۹۸). قابل دسترسی در: <http://trafficorg.tehran.ir/>
۱۲. سالاروندیان، ف. (۱۳۹۴). تبیین نقش سیاست های حمل و نقل شهری و نقش آن در بازآفرینی فضاهای عمومی بخش مرکزی شهر تهران. تهران: پایان نامه دکتری دانشگاه تهران.
۱۳. شهرداری منطقه ۱۲ تهران (۱۳۹۹). قابل دسترسی در: <https://region12.tehran.ir/>
۱۴. قدمی، م.، و عبداللهوند، ه. (۱۳۹۷). بررسی تأثیر سناریوهای ساختار فضایی شهر بر آلودگی هوا شهر تهران. مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، ۵(۱)، ۲۶۱-۲۸۰.
۱۵. کلانتری، م.، احدنژاد، م.، مشکینی، ا.، و نوروزی، م. (۱۳۹۹). تحلیل ساختاری-کارکردی توسعه حمل و نقل محور در محدوده طرح ترافیک تهران. فصلنامه برنامه ریزی منطقه ای، ۱۰(۱)، ۱۲۵-۱۴۲.
۱۶. کورتیس، ک.، رنه، ج.، و برتولینی، ل. (۱۳۹۷). بهسازی تحقق توسعه حمل و نقل محور، ترجمه: رهنما، م.، و صباغی، ش.، مشهد: انتشارات جهاد دانشگاهی دانشگاه فردوسی.
۱۷. محمدی، خ.، و قرشی، ص. (۱۳۹۵). توسعه پایدار شهری؛ رویکرد جهانی با راهکارهای محلی مطالعه موردی: بررسی معیارهای پایداری در معماری سنتی شهر یزد، مجله مطالعات هنر و معماری، ۴(۱)، ۸۷-۹۹.
۱۸. نوابخش، م.، و کفاشی، م. (۱۳۸۵). برنامه ریزی حمل و نقل کلانشهری و تأثیر آن در توسعه پایدار (نمونه موردی: تهران). فصل نامه جغرافیایی سرزمین، ۱۰(۱)، ۳۷-۱۰.

19. Altoon, R. A., & Auld, J. C. (2011). *Urban Transformations: Transit Oriented Development and the Sustainable City*. Australia: Images Publishing.
20. American Planning Association. (2007). *Planning and urban design standards* (M. B. Giti Etemad, Mojtaba Rafieyan, Gholam Reza Kazemian, Ghasem Maleki, Mahfarid Mansourian, Trans. Vol.1). Tehran: Iranian Society of Consulting Engineers.
21. Barcellos de Paula, L., & Marins, F. A. S. (2017). Algorithms applied in decision-making for sustainable transport, *Journal of Cleaner Production*. (In Press). <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2017.11.216>
22. Bardaka, E., Delgado, M. S., & Florax, R. J. G. (2018). Causal identification of transit-induced gentrification and spatial spillover effects: The case of the Denver light rail. *Journal of Transport Geography*, (71), 15-31.
23. Bongardt, D., Schaltenberg, P. (2011). *Transport in green economy*. United Kingdom: Available at: Transport@giz.de
24. Braevaa, A., Correia, G. H. A., Correia, S., Cecília, A., António, P. (2020), Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges. *Transportation Research*, (132), 110-130.
25. Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. USA: Princeton Architectural Press.
26. Camilo, G. (2003). *Bus Rapid Transit: Impacts on Travel Behavior in Bogota*. USA: Master Thesis in City Planning, Massachusetts Institute of Technology.
27. Carlton, I., (2009). *Histories of Transit-oriented Development*. USA: University of California Publishing.

28. Federal Transit Administration: FTA (2003). *Issues in Bus Rapid Transit* [Report online]; Available from <http://www.fta.dot.gov/documents/issues.pdf>. Accessed on November 17, 2018
29. Guo, J., Nakamura, F., Li, Q., & Zhou, Y. (2018). Efficiency Assessment of Transit-Oriented Development by Data Envelopment Analysis: Case Study on the Den-en Toshi Line in Japan. *Journal of Advanced Transportation*, (3), 1-10
30. Hidalgo, D., & Huizenga, C. (2013). Implementation of sustainable urban transport in Latin America. *Research in Transportation Economics*, 40(1), 66-77.
31. Jabareen, Y. R. (2006). *Sustainable Urban Forms Their Typologies, Models, and Concepts*. Massachusetts: Department of Urban Studies, Massachusetts Institute of Technology.
32. Jucker, R., & Mathar, R. (2015). *Schooling for Sustainable Development in Europe*. Switzerland: Springer International Publishing.
33. Knowles, R. D., & Ferbrache, F. (2019). *Transit Oriented Development and Sustainable Cities*. UK: Edward Elgar Publishing.
34. Mergluck, D., & Balan, T. (2018). Sustainable for whom? Green urban development, environmental gentrification, and the Atlanta Beltline. *Urban Geography*, 39(4), 546-562.
35. Renne, L. (2016). *Transit Oriented Development: Making it Happen*. UK: Taylor & Francis Ltd Publishing.
36. Richardson, B. (2005). Sustainable transport: analysis frameworks. *Journal of Transport Geography*, 13(1), 29-39
37. Thomas, R., Pojani, D., Lenferink, S., Bertolini, L., & Krabben, E., (2018). Is transit-oriented development (TOD) an internationally transferable policy concept? *Regional Studies*, 52(9), 1201-1213.
38. UNEP (2011). *Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication - A Synthesis for Policy Makers*. www.unep.org/greeneconomy, France.
39. Van Lierop, D., Maat, K., & El-Geneidy, A. (2017). Talking TOD: Learning about transit-oriented development in the United States, Canada, and the Netherlands. *Journal of Urbanism: International Research on Place Making and Urban*, 10(1), 49-62.
40. Zhou, J. (2012). Sustainable transportation in the US: A review of proposals, policies, and programs since 2000. *Frontiers of Architectural Research*, 1(2), 150-165.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال هشتم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

بررسی ویژگی‌ها و ابعاد رویکردهای مختلف نظریه داده بنیاد در برنامه‌ریزی شهری: یک مطالعه مروری نظام‌مند

اسماعیل کلانه رحمانی^۱ (دانشجوی دکتری شهرسازی، واحد کرمان دانشگاه آزاد اسلامی، کرمان، ایران، نویسنده مسئول)

rahmani.abs@gmail.com

کوروش افضلی (دانشیار گروه شهرسازی، واحد کرمان دانشگاه آزاد اسلامی، کرمان، ایران)

kkafzali1@gmail.com

جواد معین الدینی (دانشیار گروه جامعه‌شناسی، واحد کرمان دانشگاه آزاد اسلامی، کرمان، ایران)

javadmoinaddini@gmail.com

تاریخ تصویب: ۱۴۰۰/۰۵/۰۶

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۱/۰۶

صص ۸۰-۶۵

چکیده

یکی از پرکاربردترین روش‌های تحقیق در میان روش‌های کیفی، روش نظریه داده بنیاد بوده که دارای رویکردهای مختلف روش‌شناسی است. هدف این مقاله بررسی رویکردهای مختلف نظریه داده بنیاد و بیان شباهت‌ها، تفاوت‌ها، ویژگی‌ها و ابعاد هر کدام از آنها، به منظور شفافیت هرچه بیشتر در استفاده از این روش در برنامه‌ریزی شهری است. در این مقاله با مروری نظام‌مند، به بررسی پژوهش‌های چاپ شده در سال ۲۰۲۰ میلادی به زبان انگلیسی در زمینه استفاده از نظریه داده بنیاد در برنامه‌ریزی شهری، اقدام شده است. از این رو، "برنامه‌ریزی شهری به اضافه نظریه داده بنیاد" به عنوان کلیدواژه‌ای برای جستجو تعیین شد. در مجموع ۱۱۶ پژوهش شناسایی شد که از این میان ۱۲ پژوهش مورد بررسی قرار گرفته است. یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که در بررسی پژوهش‌های انتخاب شده، ۴ رویکرد اصلی از نظریه داده بنیاد و ویژگی‌های مرتبط با هر کدام با عناوین رویکرد نظریه داده بنیاد اولیه، گلاسرين، استراوسین و رویکرد نظریه داده بنیاد برساختی شناسایی شد، که از سمت پژوهشگران مورد استفاده قرار گرفته است. نتیجه تحقیق نشان داد که برنامه‌ریزان شهری در استفاده از نظریه داده بنیاد نیازمند توجه بیشتر به رعایت نمونه‌گیری نظری، اشباع نظری، نوشتن یادداشت‌های تحلیلی هستند. همچنین آگاهی از تفاوت‌های رویکردهای مختلف نظریه داده بنیاد از جمله بنیان فلسفی و تأکیدات نظری به ارائه نتایج بهتر در استفاده از نظریه داده بنیاد منجر می‌شود.

کلیدواژه‌ها: برنامه‌ریزی شهری، تحقیق کیفی، رویکردهای نظریه داده بنیاد، مرور نظام‌مند، نظریه داده بنیاد

۱. مقاله حاضر برگرفته از رساله دکتری نویسنده اول با عنوان "تحلیل فرآیند مشارکت اجتماعی در جهت دستیابی به الگویی برای برنامه‌ریزی راهبردی توسعه محله‌ای (مطالعه موردی: محله سرشور شهر مشهد)" می‌باشد که با روش نظریه داده بنیاد انجام شده است.

۱. مقدمه

نظریه داده بنیاد^۱ روشی برای تولید نظریه از مجموعه‌ای داده‌های کیفی است که به صورت "کشف نظریه از داده ها" تعریف می‌شود. این روش برای جمع‌آوری و تحلیل داده‌ها از یک روند سیستماتیک استفاده می‌کند. در این روش به جای تأیید یک نظریه، محقق به دنبال توسعه یک نظریه، بر مبنای جمع‌آوری استقرایی داده است. داده‌ها از تجربه زیستن مردم با روش‌های علمی جمع‌آوری می‌شود. نظریه داده بنیاد در راستای خشی نمودن کلیشه‌ها و باورهای محققین و جلوگیری از بروز خطای تأیید^۲ بر بی‌طرفی محقق تأکید کرده و در این روش محقق تلاشی برای تأیید یا رد ایده‌های خود ندارد (بابایی و زمانی، ۲۰۲۰، ص. ۱). علی‌رغم محبوبیت و استفاده فراوان از نظریه داده بنیاد در علوم اجتماعی، این روش در ادبیات برنامه‌ریزی شهری نسبتاً ناآشنا است (جایاکودی^۳ و همکاران، ۲۰۱۷، ص. ۲). اما در سال‌های اخیر استفاده از نظریه داده بنیاد در رشته‌های مرتبط با ساخت محیط به خصوص برنامه‌ریزی و طراحی شهری افزایش چشم‌گیری داشته است (بابایی و زمانی، ۲۰۲۰، ص. ۲). این روش دارای پتانسیل قوی برای استخراج مفاهیم از داده‌های جمع‌آوری شده در ارتباط با پدیده‌های پیچیده شهری است (آلن^۴ و داوی^۵، ۲۰۱۸، ص. ۲). با این حال تحقیقات چندانی بر روی استفاده صحیح از رویکردهای مختلف نظریه داده بنیاد در رشته برنامه‌ریزی شهری صورت نگرفته است. از این رو در این مقاله بر آنیم تا با بررسی رویکردهای مختلف نظریه داده بنیاد در مطالعات شهری ابعاد و ویژگی‌های این روش تحقیق کیفی را برای کاربست بهتر در برنامه‌ریزی شهری، شناسایی نماییم.

نظریه داده بنیاد، در ابتدا توسط گلاسر^۶ و استراوس^۷ در سال ۱۹۶۷ معرفی و توسعه پیدا نموده است. ابداع این روش واکنشی به سلطه روش‌های فرضیه-استقرایی مورد استفاده در تولید نظریه‌ها در تحقیقات اجتماعی دهه ۱۹۶۰ میلادی بود (گلاسر و استراوس، ۱۹۶۷، ص. ۳۰). در تضاد و تقابل با تأیید نظریه‌ها فقط از راه روش‌های کمی، این دو نظریه پرداز پیشنهاد مجموعه‌ای از روش‌های کیفی برای استخراج نظریه‌های استقرایی از داده را دادند (تورنبرگ^۸، ۲۰۱۲، ص. ۵). به نسخه اولیه نظریه داده بنیاد که توسط گلاسر و استراوس ایجاد شد، نسخه اصلی (اولیه) نظریه داده بنیاد گفته می‌شود (لامبرت^۹، ۲۰۱۹، ص. ۱۰). نسخه اولیه نظریه داده بنیاد که توسط گلاسر و استراوس معرفی شد، بر عینیت و واقعیت خارج از فرد و عمل پژوهشگر به عنوان یک مشاهده کننده بی‌طرف تأکید داشت. تولید نظریه در این رویکرد مبتنی بر داده های تجربی به جای جستجوی ادبیات نظری است. ادبیات تحقیق در ابتدا نادیده گرفته شده

1. Grounded Theory
2. Confirmation bias
3. Jayakody
4. Allen
5. Davey
6. Glaser
7. Strauss
8. Thornberg
9. Lambert

ولی محقق با ذهنی باز در انتهای تحقیق به مرور آن می پردازد (ون حمید^۱ و همکاران، ۲۰۱۲، ص. ۶۶۷). هیچ گونه سیستم کدگذاری خاصی در این رویکرد معرفی نمی شود. بعد از این همکاری، در اوایل دهه ۱۹۹۰ میلادی، دو نظریه پرداز بنیان گذار نظریه داده بنیاد مسیرهای مختلفی را در پیش گرفته، دو نسخه متمایز از نظریه داده بنیاد ایجاد شد. نسخه گلاسرین^۲ (در مطالعات گلاسر در سال های ۱۹۷۸، ۱۹۹۲، ۱۹۹۸) و نسخه استراوسین^۳ (در مطالعات استراوس در سال های ۱۹۸۷، و مطالعات استراوس و کوربین^۴ در سال های ۱۹۹۰، ۱۹۹۸). نسخه چهارمی از نظریه داده بنیاد تحت عنوان نظریه داده بنیاد برساختی توسط چارمز^۵ (در مطالعات ایشان طی سال های ۲۰۰۰، ۲۰۰۶، ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹) ایجاد و توسعه پیدا نمود که دسته ای از پژوهشگران از این نسخه از نظریه داده بنیاد در پژوهش های خود استفاده نموده اند (برایانت^۶، ۲۰۰۲؛ ص. ۱۰ و مایلز^۷، بونر^۸ و فرانسیس^۹، ۲۰۰۶، ص. ۱۱). این سه نسخه از نظریه داده بنیاد را می توان بدین صورت تعریف نمود: الف- نظریه داده بنیاد گلیرین: در این رویکرد، نظریه داده بنیاد یک روش کلی تجزیه و تحلیل مرتبط با جمع آوری داده ها تعریف شده که برای تولید نظریه ای استقرایی برای محدوده ای خاص استفاده می شود. در این رویکرد همچنان تأکید بر روی عینیت، واقعیت خارجی و بی طرف بودن مشاهده کننده بوده که در آن گلاسر پیشنهاد می کند پژوهشگر به صورت کلی ادبیات نظری، نظریه ها و مدل های مفهومی پیشین را نادیده گرفته و ادبیات نظری در طول تحلیل ها جمع آوری شود (گلاسر، ۱۹۹۲، ص. ۱۶). تحلیل داده ها با توجه به سیستم کدگذاری کدگذاری باز، انتخابی و نظری صورت می گیرد. ب- نظریه داده بنیاد استراوسین: این رویکرد حاصل مطالعات استراوس و کوربین بوده که گاهی به رویکرد سیستماتیک نیز معروف است که از مجموعه روش های منظم برای توسعه نظریه مبتنی بر استقراء در مورد یک پدیده استفاده می کند. در این رویکرد تأکید بر روی بی طرفی مشاهده کننده (پژوهشگر) و رویه های فنی بوده که بر فرایند و تکنیک های عملی پژوهش تأکید بیشتری می شود (استراوس و کوربین، ۱۹۹۰، ص. ۲۳). در این رویکرد از ادبیات نظری برای فرموله کردن سوالات تحقیق و نمونه گیری استفاده شده و سه مرحله کدگذاری باز، محوری و گزینشی برای دستیابی به نظریه توصیه می شود. بعد از کدگذاری باز، کدگذاری محوری از ارتباط پدیده محوری با پیامدها و شروط علی، زمینه ای و مداخله ای تولید شده و در انتها کدگذاری گزینشی انجام می شود (کراسول^{۱۰}، ۲۰۱۲، ص. ۲۲) ج- نظریه داده بنیاد برساختی: ابداع کننده این رویکرد چارمز درباره آن می گوید: این رویکرد مبتنی بر دیدگاه برساختگرایی است که بر عملگرایی و ساختگرایی معاصر تأکید دارد (چارمز، ۲۰۰۶، ص. ۷). در این رویکرد داده و تحلیل هر دو از طریق تجارب به اشتراک گذاشته شده و

1. Wan hamid

2. Glaserian

3. Straussian

4. Corbin

5. Charmaz

6. Bryant

7. mills

8. Bonner

9. Francis

10. Creswell

ارتباط با مشارکت کنندگان در تحقیق بدست می آید. ادبیات نظری و به خصوص مطالعات محقق و خود محقق بخشی از فرآیند تحقیق هستند. در این رویکرد کدگذاری به صورت کدگذاری اولیه، کدگذاری متمرکز و کدگذاری نظری صورت می گیرد (ون حمید و همکاران، ۲۰۱۲، ص. ۶۶۷). به غیر از این چهار نسخه از روش نظریه داده بنیاد، تعداد دیگری از نمونه های متاخر توسعه نظریه داده بنیاد توسط نظریه پردازان ایجاد و ارائه شده است که در این مقاله به آنها پرداخته نمی شود. تمامی رویکردهای چهارگانه نظریه داده بنیاد، که در بالا ذکر شد، در ۷ اصل کلیدی مشترک هستند. ۱- تحلیل، جمع آوری و ساخت همزمان داده، ۲- کدگذاری چند لایه داده ها، ۳- مقایسه مستمر داده ها، ۴- شرحواره نویسی^۱، ۵- نمونه گیری نظری، ۶- اشباع نظری داده ها، ۷- ادغام چارچوب مفهومی تولید شده با مبانی نظری پیشین (زمانی و بابایی، ۲۰۲۰، ص. ۲۳، چارمز، ۲۰۱۷، ص. ۳؛ مورس^۲، ۲۰۱۶؛ گاست^۳ و همکاران، ۲۰۱۷، ص. ۳؛ فرانسیس و همکاران، ۲۰۱۰؛ سیم^۴ و همکاران، ۲۰۱۸، ص. ۱، خاکی، ۱۳۹۶، ص. ۱۸۴؛ استراوس و کوربین، ۱۹۹۰، ص. ۹).

برای استفاده درست از روش نظریه داده بنیاد ضرورت توجه به تفاوت های رویکردهای مختلف این روش حائز اهمیت است، تفاوت های رویکردهای چهارگانه نظریه داده بنیاد را می توان در ۴ محور اصلی جستجو کرد: ۱- تمایز فلسفی: تعدادی از پژوهشگران به بیان تفاوت های ذاتی میان انواع نظریه های داده بنیاد پرداخته اند. به عنوان مثال راپسین و پرنسکینی با مطرح کردن این سوال که گونه های مختلف نظریه داده بنیاد، نسخه های متفاوت یک روش هستند یا روش هایی متفاوت؟ (راپسین^۵ و پرنسکینی^۶، ۲۰۱۰، ص. ۱۰). به ذات و ماهیت انواع رویکردهای نظریه داده بنیاد پرداخته است. در مطالعه ای دیگر تقی پور با دسته بندی انواع رویکردهای نظریه داده بنیاد به دو رویکرد عینی گرا و رویکرد برساخت گرا، رویکردهای عینی گرا را ناشی از دیدگاه فلسفه پوزیتیویست دانسته و رویکردهای برساخت گرا را ناشی از فلسفه تفسیرگرایی (تقی پور، ۲۰۱۴، ص. ۵). ۲- استفاده از مبانی نظری: در نظریه داده بنیاد اولیه از بررسی مبانی نظری در ابتدا شروع کار پرهیز شده و محقق با ذهن باز به بازنگری آن در انتهای کار می پردازد (گلاسر و استراوس، ۱۹۶۷، ص. ۳۰). در نظریه داده بنیاد گلاسرین محققین باید در شروع تحقیق مبانی نظری، سایر نظریه های پیشین و چهارچوب های مفهومی را نادیده بگیرد. اما مبانی نظری می تواند در طول جمع آوری داده به بخشی از تحقیق تبدیل شود و حجم قابل توجهی از داده ها به صورت حساسیت نظری مورد استفاده قرار می گیرد (گلاسر، ۱۹۹۲، ص. ۳). در نظریه داده بنیاد استراوس و کوربین از مبانی نظری برای فرموله کردن سؤالات، ساخت پروتکل مصاحبه و توسعه نمونه گیری نظری استفاده می شود (استراوس و کوربین، ۱۹۹۸، ص. ۲۲۲). در نظریه داده بنیاد برساختی استفاده از مبانی نظری مورد قبول بوده و محدودیتی ندارد. مطالعات گذشته و حال محقق در قالب مفهومی به نام نقش محقق

1. Memo writing
2. Morse
3. Guest
4. Sim
5. Rupsiene
6. Pranskuniene

در ساخت نظریه نقش دارد (ون حمید و همکاران، ۲۰۱۸، ص. ۱۷). ۳- سیستم کدگذاری: در بررسی مبانی نظری مشخص شد که در نظریه داده بنیاد اولیه هیچ گونه روش خاصی برای کدبندی و دسته بندی کدها معرفی نشده و محقق آزاد به تحلیل و کدگذاری است و تنها بر مقایسه مستمر کدها تأکید شده است (ون حمید و همکاران، ۲۰۱۸، ص. ۱۸) در نظریه داده بنیاد گلاسرين دو نوع کد مطرح شده است، کدگذاری ذاتی و کدگذاری نظری که کدگذاری ذاتی به دو بخش کدگذاری باز و کدگذاری انتخابی تقسیم می شود. در نظریه داده بنیاد استراووسین بر سه مرحله کدگذاری باز، کدگذاری محوری و کدگذاری گزینشی تأکید شده است. در نظریه داده بنیاد برساختی کدگذاری در چهار مرحله تعریف شده است، کدگذاری اولیه، کدگذاری متمرکز، کدگذاری نظری و شرحواره نویسی (همان). ۴- تأکیدات نظری: نظریه داده بنیاد اولیه و نظریه داده بنیاد گلاسرين هر دو بر ظهور نظریه از دل داده های عینی و مصاحبه ها تأکید دارند و مدل خاصی را برای نمایش نظریه ارائه نمی دهند (همان)، اما در نظریه داده بنیاد استراووسین، بر مدلی با ۳ عنصر تأکید می شود. این عناصر شامل ۱- شروط، ۲- اقدامات-تعاملات و ۳- پیامدها/نتایج می باشد (کوربین و استراووس، ۲۰۱۴، ص. ۱۷۶). تأکید نظری مدل برساختی اما بر تعامل محقق با موضع تحقیق، شرکت کنندگان در تحقیق و تجربه مشترک میان ایشان است و بسیار بهتر است که محقق در زمینه مورد پژوهش دارای تجربه، مطالعه و پیش زمینه باشد چرا که داشتن این موارد به ظهور نظریه دقیق تر می انجامد (ون حمید و همکاران، ۲۰۱۸، ص. ۱۹). این مقاله که با هدف استفاده مناسب پژوهشگران حوزه برنامه ریزی شهری از نظریه داده بنیاد به بررسی ویژگی های رویکردهای مختلف این روش پرداخته در پی پاسخ گویی به این سوال است که نقاط اشتراک و افتراق رویکردهای مختلف نظریه داده بنیاد در برنامه ریزی شهری چیست؟

۲. متدولوژی

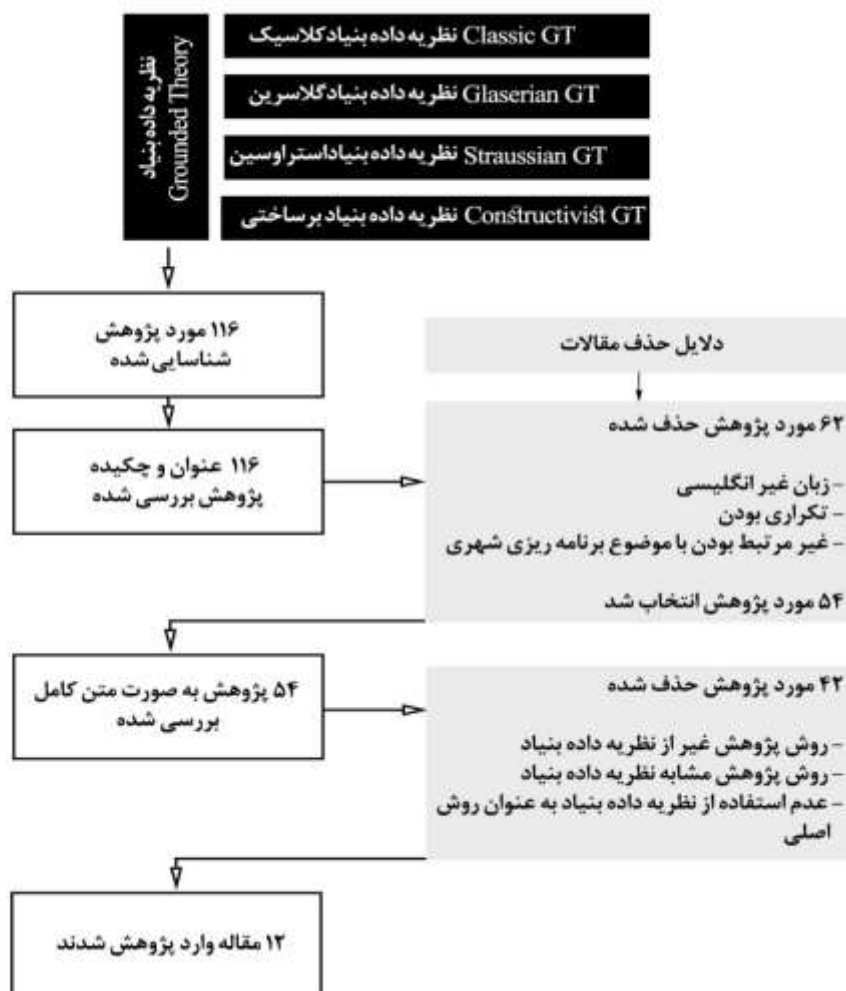
این مقاله، مروری نظام مند بر روی پژوهش های انجام شده در زمینه رویکردهای مختلف نظریه داده بنیاد در برنامه ریزی شهری است. به این منظور ۴ پایگاه علمی که مقالات و پژوهش های معتبر رشته برنامه ریزی شهری را منتشر می نمایند، انتخاب شدند. این پایگاه های علمی به ترتیب ساینس دایرکت^۱، سیج^۲، ریجستجوگیت^۳، اسپرینگر^۴ هستند که امکان دسترسی به مقالات منتشر شده در نشریه های معتبری نظیر الزویر^۵، اسپرینگ^۶، تیلوراندفرانسیس^۷ و... را فراهم می کنند. همچنین از دو موتور جستجوی مقاله تحت عنوان کوگل اسکولار^۸ و سمتیک اسکولار^۹ استفاده شده است. علاوه بر این، برای تهیه متن کامل مقالات از دو سایت داخلی به نشانی iranpaper.ir و سایت

1. Sciencedirect
2. Sage
3. Researchgate
4. Springer
5. Elsevier
6. Spring
7. Taylor % Francis
8. Google Scholar
9. Sematic Ssholar

gigalibrary.org استفاده گردید. بازه زمانی برای جستجو مقالات محدود به سال میلادی ۲۰۲۰ تعیین شد. در جستجوی این مقاله‌ها از کلید واژه "برنامه‌ریزی شهری + نظریه داده بنیاد" استفاده شد. نتیجه جستجوی این کلید واژگان به پژوهش‌هایی ختم می‌شود که موضوع در ارتباط با برنامه‌ریزی شهری است و با روش نظریه داده بنیاد کار شده‌اند. به منظور هرچه محدودتر کردن نتایج جستجو و حذف نتایج نامرتبط در حوزه پزشکی، تعلیم و تربیت و تجارت، کلماتی از قبیل پرستار، دارو، کامپیوتر، تجارت، معلم، سلامت با قرار دادن علامت متتها برای هر کدام از این کلمات در انتهای کلیدواژه در قسمت جستجو، نتایج مرتبط با این کلمات از جستجو حذف شدند. نتیجه این جستجو تعداد ۱۱۶ مقاله می‌باشد. بعد از مرور عناوین نتایج، مقالات غیر انگلیسی، موارد تکراری، مطالعات غیر علمی نظیر مرور کتاب‌ها و همچنین مقالات مرتبط با رشته‌های نزدیک به برنامه‌ریزی شهری نظیر معماری، اقتصاد، ساخت و ساز صنعتی از نتایج حذف شد. در ادامه به مرور چکیده مقالات باقی‌مانده پرداخته شد. این مقالات با موضوعات مرتبط با برنامه‌ریزی شهری و روش نظریه داده بنیاد مورد بررسی قرار گرفت. در این بررسی فقط مقالاتی که از روش نظریه داده بنیاد به عنوان روش و یا روش‌شناسی تحقیق استفاده نموده بودند، انتخاب و متن کامل آن‌ها بدست آمد. فرآیند حذف مقالات با مقالاتی که از روش‌هایی مشابه/تأثیرپذیرفته از روش نظریه داده بنیاد و مقالاتی که به توصیف نظریه داده بنیاد در برنامه ریزی شهری و استفاده از آن در برنامه‌ریزی شهری پرداخته بود، ادامه یافت. از این رو می‌توان شاخصه‌های ورود مقاله به مطالعه حاضر را ۱- مقالات با زبان انگلیسی، ۲-مقالات منتشر شده در بازه زمانی سال ۲۰۲۰، ۳- مقالات مرتبط با برنامه ریزی شهری و ۴- مقالاتی که از روش نظریه داده بنیاد به عنوان روش مقاله استفاده نموده‌اند، معرفی نمود.

برای استخراج داده از پژوهش‌های انتخاب شده، فرم استخراج داده‌ای طراحی شد که مطالعات صورت گرفته را بر اساس ۷ معیار بررسی می‌نماید. این ۷ معیار شامل موارد زیر است. ۱- ناشر/مجله/پایگاه علمی، ۲- عنوان، ۳- نویسنده/نویسندگان، ۴- رویکرد مورد استفاده (منظور از این بخش رویکردهای چهارگانه به نظریه داده بنیاد شامل نظریه داده بنیاد اولیه- نظریه داده بنیاد استراوسین- نظریه داده بنیاد گلاسرین- نظریه داده بنیاد برساختی است)، ۵- ابزار گردآوری داده، ۶- نحوه کدگذاری و، ۷- نتایج مرتبط با روش (منظور از این فیلد نحوه ارائه نتایج حاصل از کدگذاری است که ممکن است به صورت صرف دسته‌ای از کدها، نظریه اولیه یا محلی و نظریه عمومی باشد).

پایگاه های داده و موتور جستجوی مقاله (ScienceDirect, ResearchGate, SAGA, Link.Springer)



شکل ۱. نتایج جستجو انجام شده در پایگاه های داده در سال ۲۰۲۰

۳. یافته ها

با توجه به ملاحظات روش شناختی این مقاله، در پی جستجو کلیدواژه محدود به سال ۲۰۲۰ و نتایج بدست آمده دوازده مقاله به پژوهش راه پیدا نموده است. پژوهش های بررسی شده در ۶ کشور مختلف انجام شده است. در این راستا ۵ مطالعه در ایران، ۳ مطالعه در چین انجام شده است و سهم هر کدام از کشورهای آلمان، انگلستان، اکوادور و مصر ۱ مطالعه، بوده است. از میان دوازده مطالعه بررسی شده ۴ مطالعه (۳۳/۳٪) از روش نظریه داده بنیاد به عنوان روش تحقیق یاد کرده اند. ۴ مطالعه (۳۳/۳٪) از روش داده بنیاد به عنوان یک رویکرد کیفی یاد نموده و همچنین ۲ مطالعه (۱۶/۶٪) از این روش به عنوان روش شناسی تحقیق و ۲ مطالعه (۱۶/۶٪) این روش را به عنوان تکنیکی برای کدگذاری و تحلیل داده معرفی نموده اند.

در ادامه بررسی بر روی رویکرد مورد استفاده در ارتباط با انواع رویکردهای نظریه داده بنیاد، مشخص شد که ۵ مطالعه (۴۱/۶٪) به هیچ نوع رویکردی از نظریه داده بنیاد اشاره نکرده و در بخش روش‌شناسی تحقیق، روش مورد استفاده را نظریه داده بنیاد عنوان کرده‌اند. ۴ مطالعه (۳۳/۳٪) رویکرد مورد استفاده خود را نظریه داده بنیاد استراوسین معرفی کرده و یا عنوان داشته‌اند که مطالعه بر مبنای قرائت استراوس و کوربین از نظریه داده بنیاد انجام می‌شود. تعداد مطالعه ۱ (۸/۳٪) از رویکرد گلاسرین، ۱ مطالعه (۸/۳٪) از رویکرد برساختی و ۱ مطالعه (۸/۳٪) از رویکرد نظریه داده بنیاد اولیه استفاده نموده‌اند.

در زمینه نوع نمونه‌گیری از دوازده مطالعه بررسی شده تعداد ۹ مطالعه (۷۵٪) از نمونه‌گیری نظری و تعداد ۱ مطالعه (۸/۳٪) از نمونه‌گیری گلوله برفی و تعداد ۱ مطالعه (۸/۳٪) از روش مدت زمان مشخص برای ضبط فیلم و تعداد ۱ مطالعه (۸/۳٪) از نمونه‌گیری هدفمند استفاده نموده است. در زمینه ابزار جمع‌آوری داده نیز می‌توان عنوان داشت که ۴ مطالعه (۳۳/۳٪) از مصاحبه نیمه‌ساختاریافته، ۵ مطالعه (۴۱/۶٪) از مصاحبه عمیق، تعداد ۲ مطالعه (۱۶/۶٪) از مصاحبه نیمه‌ساختاریافته عمیق و تعداد ۱ مطالعه (۸/۳٪) از مشاهده استفاده نموده است.

در تحقیقات کیفی و به خصوص تحقیقات مبتنی بر نظریه داده بنیاد و انواع آن، حجم نمونه کافی در حین تحقیق و از طریق مفهومی به نام اشباع نظری تعیین می‌شود (خاکی، ۱۳۹۶، ص. ۱۸۴). این بدان معنی است که با در نظر گرفتن تعدادی نمونه اولیه و مصاحبه با ایشان و تحلیل هم زمان و استخراج داده در هر مرحله به تعداد افراد افزوده می‌شود؛ افزودن به تعداد نمونه‌ها ادامه می‌باید تا زمانی که دیگر داده و ویژگی جدیدی ظهور نکند (گاست^۱ و همکاران، ۲۰۱۷، ص. ۳). در این حال محقق حجم نمونه برای رسیدن به اشباع نظری را مطرح می‌نماید. علی‌رغم عدم اشاره ۴ مقاله به اشباع نظری در جمع‌آوری داده، در زمینه اشباع نظری مطالعات بررسی شده کمترین میزان عدد ۱۹ مصاحبه و بیشترین میزان عدد ۶۴ مصاحبه بوده است. که میانگین تعداد مصاحبه برای رسیدن به اشباع نظری در مطالعات مورد بررسی ۳۱ مصاحبه برآورد می‌شود. نتایج حاصل در جدول شماره ۱ قابل مشاهده است.

جدول ۱. ویژگی مطالعات صورت گرفته پیرامون رویکردهای مختلف نظریه داده بنیاد در برنامه‌ریزی شهری

منتشر شده در سال ۲۰۲۰

ناشر مجله پایگاه علمی	عنوان	نویسنده نویسندگان	رویکرد مورد استفاده	نوع نمونه اشباع نظری	ابزار	نحوه کدگذاری	نتایج پژوهش در ارتباط با روش
ناشر Elsevier مجله Heliyon پایگاه علمی	نماهای شهری و تأثیرات آنها بر شهروندان : یک مطالعه	کریمی مشاور ^۲ احمدی آرام	نظریه داده بنیاد استراوسین	نمونه گیری نظری اشباع	مصاحبه نیمه ساختار یافته	باز محوری انتخابی	بعد از کدگذاری داده های بدست آمده پدیده محوری (نمای شهری) در قالب مدلی مفهومی به

1. Guest

2. Karimimoshaver

ناشر مجله پایگاه علمی	عنوان	نویسنده نویسندگان	رویکرد مورد استفاده	نوع نمونه اشباع نظری	ابزار	نحوه کدگذاری	نتایج پژوهش در ارتباط با روش
ScienceDirect	مبثنی بر نظریه داده بنیاد برای شهر سنندج	موسوی		بعد از ۴۸ مصاحبه			شرایط علی، شرایط مداخله ای و شرایط زمینه ای به همراه پیامدها و راهبردها مورد بررسی قرار گرفته است.
ناشر SAGE مجله Urban Studies پایگاه علمی Journals.sagepub b	روایت های ذینفعان محلی در مورد توسعه شهری در مقیاس بزرگ: شهر فناوری آینده ژجیانگ هانگزو	آنزویز ^۱ ، سلنزی ^۲ و پولی ^۳	عنوان نشده (به صورت کلی نظریه داده بنیاد مطرح شده)	نمونه گیری نظری اشباع اطلاعات بعد از ۲۰ مصاحبه	مصاحبه نیمه ساختار یافته	باز متمرکز نظری	بعد از جمع آوری داده اقدام به کدگذاری داده ها با نرم افزار انویو نموده و نتیجه تحلیل به صورت ۱۰ دسته ارائه شده است. بعد از مقایسه مستمر نتایج مدلی توصیفی از روایت ها ارائه شده است
ناشر Taylor & Francis مجله Land Use Science پایگاه علمی ScienceDirect	آزانس و ساختار: رویکرد مبتنی بر نظریه داده بنیاد برای توضیح تغییر کاربری اراضی در میندو اکوادور	کورال ^۴ ، بوکلن ^۵ ، بوناتی ^۶ ، کارکامو ^۷ و سایبر ^۸	نظریه داده بنیاد استراوسین	نمونه گیری نظری حجم نمونه ۳۷ مصاحبه	مصاحبه عمیق	باز محوری گزینشی	ابتدا جمع آوری داده و کدگذاری داده ها صورت پذیرفته در انتها ۵ دسته بندی اصلی در قالب مدلی از شرایط زمینه ای نمایش داده شده و روابط بین ۵ دسته به عنوان مدلی توصیفی بیان شده است.
ناشر Elsevier مجله Space and Society	ادراک منظر بویایی: ایجاد احساسات حاصل از حس	ژیاو ^۹ ، تات ^{۱۰} و کنگ ^{۱۱}	نظریه داده بنیاد اولیه	نمونه گیری نظری	مصاحبه عمیق	آزاد	بعد از فرآیند کدگذاری مقاله به ارزیابی ارتباط میان بوها، مکان ها و احساسات از طریق کدها

1. Anzoise
2. Slanzi
3. Poli
4. Coral
5. Bokelmann
6. Bonatti
7. Carcamo
8. Sieber
9. Xiao
10. Tait
11. Kang

ناشر مجله پایگاه علمی	عنوان	نویسنده نویسندگان	رویکرد مورد استفاده	نوع نمونه اشباع نظری	ابزار	نحوه کدگذاری	نتایج پژوهش در ارتباط با روش
پایگاه علمی ScienceDirect	بویایی در مکان شهری			حجم نمونه ۱۹ مصاحبه			پردازش و در انتها مدلی نظری از فرآیند ادراک بو در مکان شهری ارائه می نماید
ناشر Elsevier مجله Land Use Policy پایگاه علمی Researchgate	بررسی و ارزیابی فعالیت های توریستی با تأکید بر جهانگردی: مطالعه موردی منطقه سیمین شهر همدان	خیرآبادی، سجادنژاد و محمدیان	عنوان نشده (به صورت کلی نظریه داده بنیاد مطرح شده)	نمونه گیری گلوله برفی. اشباع بعد از ۲۰ مصاحبه	مصاحبه ضبط صوت	مقوله زیر مقوله دسته	تقسیم نهایی مقوله ها و زیر مقوله ها به شرایط زمینه ای، مداخله ای و علی در ارتباط با پدیده محوری و پیامدها. در انتها مقاله نظریه محلی در قالب ارائه مدل محلی از جهانگردی ارائه شده است.
ناشر Elsevier مجله Procedia پایگاه علمی ScienceDirect	روش مشاهده و چارچوب کدگذاری برای تحلیل عملکردی از مسیر دوچرخه بدون محافظ	سیلوا ^۱ ، کلیفتون ^۲ و مویکل ^۳	نظریه داده بنیاد استراوسین	مدت زمان مشخص برای فیلم برداري	مشاهده فیلم برداري	باز محوری انتخابی	با استفاده از رویکرد استراوسین نظریه داده بنیاد و تشکیل ماتریس شرایط برای رویدادها نظریه محلی در قالب چهار گونه رویداد در ارتباط با مسیرهای دوچرخه بدون محافظ ارائه شده است.
ناشر Elsevier مجله Urban Forestry پایگاه علمی ScienceDirect	چارچوبی برای فضای باز عمومی دوستدار سالمند از دیدگاه سالمندان ایرانی : مطالعه ترکیبی	لک، آقا مولایی و برادران	عنوان نشده (به صورت کلی نظریه داده بنیاد مطرح شده)	نمونه گیری نظری اشباع بعد از ۶۴ مصاحبه	مصاحبه نیمه ساختار یافته	ابعاد دسته زیر دسته	این کار به دو فاز کیفی و کمی تقسیم شده که فاز کیفی با روش گراندد تئوری انجام شده است و نتیجه آن مشخص شدن صفات کیفی فضای باز دوستدار سالمند.
ناشر	دیدگاه	عظیمی،	عنوان	نمونه	مصاحبه	مقوله	این مقاله از روش گراندد

1. Silva
2. Clifton
3. Moeckel

ناشر مجله پایگاه علمی	عنوان	نویسنده نویسندگان	رویکرد مورد استفاده	نوع نمونه اشباع نظری	ابزار	نحوه کدگذاری	نتایج پژوهش در ارتباط با روش
Elsevier مجله Traumatology پایگاه علمی ScienceDirect	متخصصان بر سیاست مشارکت عمومی- خصوصی در جلوگیری از تلفات جاده ای	آقداش، صادقی و سعادت	نشده (به صورت کلی نظریه داده بنیاد مطرح شده)	گیری نظری اشباع بعد از ۲۲ مصاحبه	نیمه ساختار یافته	زیرمقوله	تئوری به منظور رسیدن به پنج مقوله اصلی استفاده نموده و بخش تحلیل پایانی را با روش تحلیل محتوا انجام داده است
ناشر MDPI مجله Social Science پایگاه علمی ScienceDirect	نظریه داده بنیاد به عنوان رویکردی برای بررسی تأثیر حافظه فرهنگی بر رفاه اجتماعی- روانی در منظر تاریخی شهر	حسین، استفان ^۱ و توپار ^۲	نظریه داده بنیاد بر ساختی	نمونه گیری نظری حجم نمونه ۳۶ مصاحبه	مصاحبه نیمه ساختار یافته عمیق	باز انتخابی نظری	در این مقاله سعی شده است که رویکرد بر ساختی نظریه داده بنیاد در قالب جمع آوری داده، کدگذاری و تولید نظریه تشریح و برای استفاده دیگر پژوهشگران مناسب سازی شود.
ناشر Elsevier مجله Science of the total environment پایگاه علمی Researchgate	چه چیز بر اثر بخشی سیاست های تسهیلاتی فضای سبز موثر است؟ یک تحلیل مبتنی بر نظریه داده بنیاد	ژنگ ^۳ ، ژنگ، ژنگ، زو ^۴ و ژنگ	نظریه داده بنیاد استراوسین	نمونه گیری نظری اشباع اطلاعات بعد از ۲۷ مصاحبه	مصاحبه عمیق	باز محوری انتخابی	با استفاده از روش داده بنیاد این مطالعه ضمن استخراج ۵ فاکتور اصلی از سیاست های تسهیلاتی فضای سبز ارتباط میان این شاخصه ها را به صورت مدلی تدوین نموده است.
ناشر Taylor & Francis مجله Interactive Learning environments	رویکرد نظریه داده بنیاد به درک خلاقیت در فضای مشترک	وینینگ ^۵ ، تاین ^۶ و ژیچونگ ^۷	نظریه داده بنیاد گلاسیرین	نمونه گیری هدفمند حجم	مصاحبه عمیق	اولیه محوری دسته بندی	در این مقاله با بررسی ۴۶۲ کد اولیه و اکتشاف ۴۵ کد محوری به ۵ دسته نهایی برای فهم خلاقیت در فضای مشترک مطرح

1. Stephens
2. Tiwari
3. Zhang
4. Zhou
5. Wanqing
6. Tianyu
7. Zhichong

ناشر مجله پایگاه علمی	عنوان	نویسنده نویسندگان	رویکرد مورد استفاده	نوع نمونه اشباع نظری	ابزار	نحوه کدگذاری	نتایج پژوهش در ارتباط با روش
پایگاه علمی ResearchGate	دانشگاه ها			نمونه ۲۰ مصاحبه			شد. ارتباط میان دسته ها به عنوان مدلی ارائه شده است.
ناشر Springer مجله Brand management پایگاه علمی Link.Springer	تبیین مدل نظری برندسازی مکان: رویکرد مبتنی بر دارایی برای بازآفرینی منطقه تاریخی تهران	یزدان پناه، سجادزاده و رافعیان	عنوان نشده (به صورت کلی نظریه داده بنیاد مطرح شده)	نمونه گیری نظری اشباع اطلاعات بعد از ۳۲ مصاحبه	مصاحبه نیمه ساختار یافته عمیق	باز محوری انتخابی	علاو بر نام بردن از نظریه داده بنیاد به عنوان روش شناسی این تحقیق عملاً از رویکرد استراوسین استفاده نموده و در این راستا به ۴۷ دسته بندی نهایی رسیده و مدل نهایی را به صورت رابطه ای از شرایط علی، زمینه ای، مداخله ای با پدیده و پیامدها مطرح کرده است.

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

۴. بحث

این مقاله مروری نشان داد که استفاده از نظریه داده بنیاد و رویکردهای مختلف آن به سرعت در مطالعات شهری به خصوص رشته برنامه‌ریزی شهری در حال افزایش بوده و محبوبیت آن بیشتر می‌شود. اشاره به افزایش استفاده و محبوبیت نظریه داده بنیاد در برنامه‌ریزی شهری در بسیاری از مطالعات دیده می‌شود (بولو^۱ و کلاین^۲، ۲۰۱۷، ص. ۱۱). این درحالی است که بسیاری از نویسندگان مقالات و پژوهش‌های علمی در حوزه برنامه‌ریزی شهری به جزئیات روش‌شناسی و فرآیند روش گراند تئوری^۳ (نظریه داده بنیاد) کم‌توجه و یا بی‌توجه هستند. اولین نشانه این کم‌توجهی اشاره به نقش‌های متفاوت برای نظریه داده بنیاد اعم از روش تحقیق، روش‌شناسی، تکنیکی برای کدگذاری و تحلیل در مطالعات بررسی شده است که نشان از سردرگمی محققین در استفاده از روش نظریه داده بنیاد دارد. در مقالاتی که اقدام به توضیح چالش‌های استفاده از نظریه داده بنیاد (تیمن^۴، فولی^۵ و کنلون^۶، ۲۰۱۸، ص. ۸).

1. Bollo
2. Collins
3. Grounded theory
4. Timonen
5. Foley
6. Conlon

داشته و مقالاتی که به کاهش سردرگمی در استفاده از روش داده بنیاد نگاشته شده اند (چو^۱ و لی^۲، ۲۰۱۴، ص. ۱۲) به این سردرگمی اشاره شده است و یافته‌های این مقاله نتایج این مطالعات را تأیید می‌کند. دومین نشانه کم‌توجهی و یا سردرگمی محققین حوزه برنامه‌ریزی شهری در استفاده از روش نظریه داده بنیاد در ارتباط با رویکردهای مختلف این روش است که با توجه به شواهد و قرائن موجود به لحاظ فلسفی و روش‌شناختی تفاوت‌های عمده‌ای دارند. ۶/۶۴ در صد از مطالعات بررسی شده در این مطالعه به هیچ رویکرد خاصی از نظریه داده بنیاد اشاره نکرده و روش شناسی خود را نظریه داده بنیاد عنوان داشته‌اند. این نشان‌دهنده عدم آگاهی بخش قابل توجهی از محققین در زمینه برنامه‌ریزی شهری از رویکردهای مختلف نظریه داده بنیاد است. در همین راستا بابایی و زمانی در مقاله خود ضمن اشاره به این موضوع عنوان می‌دارند که محققین برنامه‌ریزی و طراحی شهری برای استفاده از نظریه داده بنیاد نیازمند آگاهی بیشتری نسبت به این روش و رویکردهای مختلف آن هستند (بابایی و زمانی، ۲۰۲۰، ص. ۲۵).

از دیگر بخش‌های مهم فرایند و جزئیات نظریه داده بنیاد مفهوم اشباع نظری است. چنانچه در بخش قبل نیز به آن اشاره شد رایج‌ترین اصل راهنما برای ارزیابی کفایت حجم نمونه در تحقیقات داده بنیاد اشباع نظری است. اشباع نظری تضمینی کیفی از طرف نویسندگان به خوانندگان است که با بررسی بیشتر داده جدیدی ظهور نمی‌کند (مورس^۳، ۲۰۱۵، ص. ۲۰). توجه نکردن به اشباع نظری می‌تواند روایی و پایایی تحقیقات داده بنیاد را با مشکل مواجه نماید (مورس، بارت^۴ و مایان^۵، ۲۰۰۲، ص. ۳). در این راستا از میان مقالات بررسی شده ۴ مقاله در فرآیند کدگذاری و تحلیل خود به اشباع نظری اطلاعات اشاره نمی‌کنند. باقی ۸ مقاله ادعا در رسیدن به اشباع نظری داشته ولی توضیحی پیرامون اینکه چگونه به اشباع نظری دست یافتند، ارائه نمی‌کنند. این یافته با مقاله هنیک^۶ و همکاران (۲۰۱۷) مطابقت داشته که عنوان می‌دارد، در زمینه نظریه داده بنیاد نگرانی پیرامون محققانی که ادعای اشباع نظری، بدون ارائه هیچ توجیه و توضیحی یا توضیحی پیرامون چگونگی ارزیابی و دلایل دستیابی به آن دارند، افزایش یافته است.

در حالی که تحقیقات کیفی مبتنی بر نظریه داده بنیاد، با توجه به ماهیت این روش با هدف تولید و دستیابی به یک نظریه انجام می‌شود (بابایی و زمانی، ۲۰۲۰، ص. ۵). ممکن است برخی مشکلات مانع از رسیدن به یک نظریه تازه شده و خروجی روش ساده به عنوان مثال دسته‌بندی یا مجموعه کد- باشد. در این راستا در بررسی مطالعات صورت گرفته به عنوان نتیجه روش نظریه داده بنیاد ۸ مطالعه به ارائه مدلی نظری، ۲ مطالعه به ارائه نظریه و ۲ مطالعه به ارائه دسته بندی از مقولات پرداخته بودند. از میان رویکردهای نظریه داده بنیاد، رویکرد استراوسین که از مطالعات

1. Cho
2. Lee
3. Morse
4. Barrett
5. Mayan
6. Hennink

استراوس و کوربین حاصل شده است، بیشترین تمایل به ارائه مدل نظری از ارتباط میان سه شرط علی، زمینه‌ای و مداخله‌گر با استراتژی‌ها و پیامدها داشته و رویکرد برساختی حاصل از مطالعات چارمز، بیشترین تمایل به ارائه نظریه را داشته است.

۵. نتیجه‌گیری

از زمانی که گلاسرو استراوس در ۱۹۶۷ اصطلاحی به عنوان نظریه داده بنیاد را بنا نهادند، این نظریه توجهات زیادی را به خود جلب کرده است. این جلب توجه باعث رشد مداوم این نظریه و تولد گونه‌های مختلف آن شده که تا امروز شاهد آن هستیم، در این مقاله به چهار رویکرد رایج در ارتباط با نظریه داده بنیاد و استفاده آن در مطالعات برنامه‌ریزی شهری پرداخته شد. پس از معرفی شباهت‌ها و تفاوت‌ها میان رویکردهای نظریه داده بنیاد و بررسی مطالعات انجام شده مشخص شد که با کمی دقت در استفاده از روش داده بنیاد مقالات بررسی شده می‌توانست با دقت بیشتری انجام و نتایج بهتری را دریافت کنند. از این رو در انتخاب روش تحقیق نظریه داده بنیاد، صرف بیان عنوان "نظریه داده بنیاد" برای روش‌شناسی تحقیق کافی نیست و ذکر رویکرد آن الزامی به نظر می‌رسد، چرا که رویکردهای مختلف نظریه داده بنیاد دارای تمایزات فلسفی و نوع نگاه متفاوت به داده‌ها و تحلیل آن‌ها بوده و دارای تفاوت‌های فاحشی در تولید نظریه هستند. برای مطالعات برنامه‌ریزی شهری رویکرد استراوسین و رویکرد برساختی کاربرد بیشتری دارد، چرا که توجه به رویکردی سیستمی در کدگذاری و ارائه منظم نتایج در قالب مدلی مفهومی از شرایط علی، زمینه‌ای و مداخله‌ای و تأثیر آن بر استراتژی‌ها و پیامدها از ویژگی بارز هر دو رویکرد بوده که با ماهیت رشته برنامه‌ریزی همسانی بیشتری دارد. در بحث شباهت‌های هفتگانه تمام رویکردهای نظریه داده بنیاد که در جدول شماره ۲ به آن پرداخته شد، در بحث شباهت‌ها بیشترین ضعف تحقیقات بررسی شده در زمینه شرح‌آه‌نویسی و اشباع نظری است و نقطه قوت تحقیقات بررسی شده کدگذاری چندلایه داده‌ها می‌باشد به نحوی که در تمام تحقیقات به نوعی از کدگذاری چندلایه داده‌ها استفاده شده است. در زمینه تفاوت‌های چهارگانه، بیشترین عدم توجه به تمایزات فلسفی رویکردهای مختلف نظریه داده بنیاد و بیشترین توجه به نحوه کدگذاری داده‌ها بوده است.

۶. تقدیر و تشکر

از اساتید گرامی آقای دکتر کوروش افضلی و آقای دکتر جواد معین‌الدینی برای راهنمایی‌ها و گوش‌زد نکات علمی و همچنین کمک در گردآوری مقالات علمی در این پژوهش کمال تشکر و قدر دانی می‌شود.

کتاب‌نامه

1. Anzoi, V., Slanzi, D., & Poli, I. (2020). Local stakeholders' narratives about large-scale urban development: The Zhejiang Hangzhou future Sci-Tech City. *Urban Studies*, 57(3), 655-671.

2. Azami-Aghdash, S., Sadeghi-Bazargani, H., Saadati, M., Mohseni, M., & Gharaee, H. (2020). Experts' perspectives on the application of public-private partnership policy in prevention of road traffic injuries. *Chinese journal of traumatology*, 23(3), 152-158.
3. Allen, N., & Davey, M. (2018). The value of constructivist grounded theory for built environment researchers. *Journal of Planning Education and Research*, 38(2), 222-232.
4. Bollo, C., & Collins, T. (2017). The power of words: Grounded theory research methods in architecture & design. *Architecture of Complexity: Design, Systems, Society and Environment: Journal of Proceedings*, 87-94.
5. Bryant, A. (2002). Re-grounding grounded theory. *Journal of Information Technology Theory and Application*, 4, 25-42.
6. Charmaz, K. (2000). *Grounded theory: Objectivist and constructivist methods*. In N. K. Denzin & Y. S. Lincoln (Eds.), *Handbook of qualitative research*. Thousand Oaks, CA: Sage.
7. Charmaz, K. (2006). *Constructing grounded theory*. London: Sage.
8. Charmaz, K. (2008). *Constructionism and the grounded theory method*, *Handbook of constructionist research*. New York: The Guilford Press.
9. Charmaz, K. (2009). *Shifting the grounds: Constructivist grounded theory methods*. In J. M. Morse, P. N. Stern, J. Corbin, B. Bowers, K. Charmaz, & A. E. Clarke (Eds.), *Developing grounded theory: The second generation*. Walnut Creek: Left Coast Press.
10. Cho, J. Y., & Lee, E. H. (2014). Reducing confusion about grounded theory and qualitative content analysis: Similarities and differences. *Qualitative Report*, 19, 32-45.
11. Coral, C., Bokelmann, W., Bonatti, M., Carcamo, R., & Sieber, S. (2020). Agency and structure: a grounded theory approach to explain land-use change in the Mindo and western foothills of Pichincha, Ecuador. *Journal of Land Use Science*, 15(4), 547-569.
12. Corbin, J., & Strauss, A. (2014). *Basics of qualitative research: Techniques and procedures for developing grounded theory*. Los Angeles: Sage publications.
13. Creswell, J. W. (2012). *Educational research Planning, conducting, and evaluating quantitative and qualitative research* (4th ed.). Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.
14. Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1967). *The discovery of grounded theory*. New York: Aldine.
15. Glaser, B. G. (1978). *Theoretical sensitivity*. Mill Valley, CA: Sociology Press.
16. Glaser, B. G. (1992). *Basics of grounded theory analysis*. Mill Valley, CA: Sociology Press.
17. Glaser, B. G. (1998). *Doing grounded theory: Issues and discussions*. Mill Valley, CA: Sociology Press.
18. Hennink, M. M., Kaiser, B. N., & Marconi, V. C. (2017). Code saturation versus meaning saturation: how many interviews are enough? *Qualitative health research*, 27(4), 591-608.
19. Hussein, F., Stephens, J., & Tiwari, R. (2020). Grounded Theory as an Approach for Exploring the Effect of Cultural Memory on Psychosocial Well-Being in Historic Urban Landscapes. *Social Sciences*, 9(12), 219.
20. Jayakody, C., Amaratunga, D., & Haigh, R. (2017, December). Grounded Theory as an Approach to Explore the Use of Public Open Spaces to Enhance the Cities' Resilience to Disasters. In *10th International Built Environment Research Conference: "Design that Cares": An Interdisciplinary Approach to Making Built Environments Efficient and Meaningful*. Moratuwa: Faculty of Architecture, University of Moratuwa.
21. Khairabadi, O., Sajadzadeh, H., & Mohammadianmansoor, S. (2020). Assessment and evaluation of tourism activities with emphasis on agritourism: The case of simin region in Hamedan City. *Land Use Policy*, 99, 2-12.
22. Karimimoshaver, M., Ahmadi, M. A., Aram, F., & Mosavi, A. (2020). Urban views and their impacts on citizens: A grounded theory study of Sanandaj city. *Heliyon*, 6(10), 2-10.
23. Lambert, M. (2019). *Grounded theory* (pp. 132-141). Routledge.

24. Lak, A., Aghamolaei, R., Baradaran, H. R., & Myint, P. K. (2020). A Framework for Elder-Friendly Public Open Spaces from the Iranian Older Adults' perspectives: A Mixed-Method Study. *Urban Forestry & Urban Greening*, 56, 5-37.
25. Mills, J., Bonner, A., & Francis, K. (2006a). Adopting a constructivist approach to grounded theory: Implications for research design. *International Journal of Nursing Practice*, 12, 8-13.
26. Morse, J. M., Barrett, M., Mayan, M., Olson, K., & Spiers, J. (2002). Verification strategies for establishing reliability and validity in qualitative research. *International journal of qualitative methods*, 1(2), 13-22.
27. Morse, J. (2015). Data were saturated: what is saturation, [Editorial]. *Qualitative Health Research*, 25, 587-588.
28. Rupsiene, L., & Pranskuniene, R. (2010). The variety of grounded theory: Different versions of the same method or different methods. *Socialiniai mokslai*, 4(70), 7-20.
29. Thornberg, R. (2012). Informed grounded theory. *Scandinavian journal of educational research*, 56(3), 243-259.
30. Tarozzi, M. (2020). *What is Grounded Theory?* Bloomsbury Publishing, United Kingdom.
31. Taghipour, A. (2014). Adopting constructivist versus objectivist grounded theory in health care research: A review of the evidence. *Journal of Midwifery and Reproductive Health*, 2(2), 100-104.
32. Timonen, V., Foley, G., & Conlon, C. (2018). Challenges when using grounded theory: A pragmatic introduction to doing GT research. *International Journal of Qualitative Methods*, 17(1), 2-10.
33. Shahabadi, M. R. Y. P., Sajadzadeh, H., & Rafieian, M. (2020). Explaining the theoretical model of place branding: an asset-based approach to regeneration of the historic district of Tehran. *Journal of Brand Management*, 1-16.
34. Silva, C., Clifton, K., & Moeckel, R. (2019). Observational method and coding framework for analyzing the functionality of unprotected bicycle lanes. *Transportation research procedia*, 41, 559-571.
35. Strauss, A., & Corbin, J. (1990). *Basics of qualitative research*. Newbury Park: Sage
36. Strauss, A. L., & Corbin, J. M. (1994). *Grounded theory methodology: An overview*. *Handbook of qualitative research* (pp. 273-285). Sage Publications.
37. Strauss, A., & Corbin, J. (1998). *Basics of qualitative research* (2nd ed.). Thousand Oaks: Sage
38. Wanqing, S., Tianyu, Z., Zhichong, Z., Jian, K., & Jianhua, S. (2020). A grounded theory approach to the understanding of creativity in common spaces of universities. *Interactive Learning Environments*, 28(6), 744-761.
39. Xiao, J., Tait, M., & Kang, J. (2020). Understanding smellscape: Sense-making of smell-triggered emotions in place. *Emotion, Space and Society*, 37, 2-9
40. Zamani, B., & Babaei, E. (2020). A Critical Review of Grounded Theory Research in Urban Planning and Design. *Planning Practice & Research*, 36(1), 77-90.
41. Zhang, W., Zhang, M., Zhang, W., Zhou, Q., & Zhang, X. (2020). What influences the effectiveness of green logistics policies? A grounded theory analysis. *Science of the Total Environment*, 714, 2-49.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال هشتم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

تحلیل اقتصادی ارتقاء زیست‌پذیری مجتمع‌های مسکونی انبوه با به‌کارگیری رهیافت مشارکت عمومی - خصوصی (محلّه بهار شهر اصفهان)

فرزانه دهقانی گیشی (کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه هنر اصفهان، اصفهان، ایران، نویسنده مسئول)

farzaneh_Dehghani89@yahoo.com

داریوش مرادی چادگانی (استادیار شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه هنر اصفهان، اصفهان، ایران)

d.moradi@au.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۴۰۰/۰۵/۲۲

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۱/۲۲

صص ۱۰۱-۸۱

چکیده

افزایش مجتمع‌های مسکونی انبوه، افزون‌بر پاسخ به نیاز فعلی مسکن، مشکلی برای نوسازی در آینده‌ی شهرها می‌باشد. فرسودگی، افت زیست‌پذیری یک مجموعه مسکونی آپارتمانی (همچون محلّه بهار در جنوب شهر اصفهان) و اختلافات مالکیتی ناشی از آن، تهدیدهایی برای ورود سرمایه‌گذاران به منظور نوسازی می‌باشد. در این مقاله با هدف به‌کارگیری ظرفیت‌های رهیافت مشارکت عمومی-خصوصی به منظور ارتقاء زیست‌پذیری در مجموعه مسکونی انبوه محلّه بهار برپایه سودآوری برای بخش خصوصی، پشتیبانی بخش عمومی از ارزش‌ها و منافع بخش خصوصی، ایجاد فضای رقابتی و بیشینه نمودن منافع مشترک بخش‌های عمومی و خصوصی، یک پژوهش کاربردی دوگانه توصیفی-تحلیلی در دستورکار قرار گرفته است. با انجام تحلیل‌هایی چون تحلیل ذینفعان برپایه ماتریس قدرت-منفعت، تحلیل متون مدون و تحلیل نظرات ذینفعان کلیدی، گزینه‌های چهارگانه ساخت‌وساز در زمینه سرمایه‌گذاری برای ارتقاء زیست‌پذیری در مجتمع‌های انبوه مسکن در محلّه بهار اصفهان برپایه رهیافت مشارکت عمومی-خصوصی طراحی و با تحلیل ارزش خالص فعلی^۱ و تحلیل نرخ بازده داخلی^۲ میزان سودآوری هر یک از گزینه‌های پیشنهادی محاسبه شده است. یافته‌های برآمده از تحلیل تمایل توسعه‌گران بخش مسکن، برای اختیار هر یک از گزینه‌های سودآور برای ارتقاء زیست‌پذیری نشان می‌دهند تشکیل تعاونی (همکاری گروهی)، ارائه مستندات توسط هیأت مدیره مجتمع‌های مسکونی انبوه (شفافیت)، اعطای تراکم بیشتر از تراکم پیشنهادی از سوی کمیسیون ماده ۵ (ارزش افزوده)، خروج همه مالکان از پروژه و خرید کلیه واحدهای مسکونی از مالکان مهم‌ترین شرایط سرمایه‌گذار بخش خصوصی برای ورود به فرایند مشارکت با بخش عمومی در راستای ارتقاء زیست‌پذیری مجتمع‌های مسکونی در محلّه بهار هستند.

کلیدواژه‌ها: زیست‌پذیری، شهر اصفهان، محلّه بهار، مسکن انبوه، مشارکت عمومی-خصوصی

1. Net present value (NPV)

2. Internal rate of return (IRR)

۱. مقدمه

در کشورهای رو به توسعه، شدت بحران مسکن و محدودیت‌های امکانات و منابع، ضرورت توجه به مسکن ارزان قیمت برای طیف وسیع گروه‌های کم درآمد، به ویژه تهیدستان شهری را تشدید می‌کند (برنس^۱ و دوارت^۲، ۲۰۰۹، ص. ۳۱۰).

اگرچه این روش بعنوان یک راه حل مناسب برای مشکلات مسکن در قرن بیستویکم معرفی شده است ولی خود می‌تواند زمینه‌ای برای ایجاد مشکلاتی دیگر در زمان حال و آینده در سکونتگاه‌های شهری باشد. فرسودگی مناطق متراکم و ساختمان‌های بلند مرتبه از جمله مشکلات شهرهای بزرگ می‌باشند که به همراه خود مسائل، مشکلات و نیازهای خاصی (چون کاهش کیفیت زندگی و شرایط زیستی ساکنان به دلیل فرسودگی کالبدی، عدم برخورداری مناسب از دسترسی سواره، تاسیسات، خدمات و زیرساختهای شهری، افت ارزش مکانی، محیطی و اقتصادی) را ایجاد کرده‌اند به گونه‌ای که بخش مهمی از فعالیت‌های مدیران شهری به بهبود شرایط و اتخاذ راهکارهای مناسب جهت ارتقاء شرایط زندگی در این مناطق اختصاص یافته است (سعیدینا، ۱۳۸۳ و زارعی و همکاران، ۱۳۹۴، ص. ۸. به نقل از کلانتری و همکاران، ۱۳۸۵، ص. ۳۱-۳۰).

بلندمرتبه سازی و ساخت مجتمع‌های مسکونی انبوه در شهر اصفهان در دهه‌های ۴۰ و ۵۰ شمسی (به‌ویژه در محله بهار واقع در جنوب شهر اصفهان) و فرسودگی آن‌ها در اثر بهره‌برداری پیوسته و گذشت زمان باعث شده است آپارتمان‌های زیبا تبدیل به چالش نوسازی و بهسازی و ارتقاء شرایط زیست‌پذیری برای ساکنین و مدیران شهری شوند. افزون‌براین، شدت فرسودگی در آپارتمان‌های قدیمی محله بهار زمینه تعارض بین مالکان جهت نوسازی واحدهای مسکونی را به وجود آورده است. در این محله ارزش یک آپارتمان نوساز ۴ برابر آپارتمان قدیمی بوده و با وجود این شرایط، توسعه‌گران بخش مسکن نیز تمایلی به سرمایه‌گذاری برای ساختمان‌های ۴ طبقه با حدود ۳۰ مالک ندارند (شهرداری اصفهان، ۱۳۸۸).

در پژوهشی با عنوان مشارکت عمومی-خصوصی در مسکن کم‌درآمدهای فنلاند، ووردیک^۳ و همکاران (۲۰۰۶)، با روش ماتریس ارزش افزوده در محتوا، دارایی‌ها و ارزش افزوده در فرایند تولید مسکن مشخص شده که محله‌های کم‌درآمد اختلاف قابل توجهی در برخورداری از ثروت و دارایی دارند و منجر به تنوع نیازها برای ساکنان شده است. دب^۴ در پژوهش قابلیت مشارکت عمومی-خصوصی در ساخت مسکن مقرون به صرفه در ایتالیا (۲۰۰۹) بیان کرد که مسکن را نمی‌توان از تحرک و اشتغال جدا فرض کرد زیرا از واحدهای مسکونی نه تنها برای سکونت استفاده می‌شود، بلکه از آن به عنوان فضاهای اشتغال و تسهیل کننده معیشت نیز بهره‌برداری می‌شود.

1. Bernos
2. Duarte
3. Voordijk
4. Deb

لی^۱ و همکاران (۲۰۱۶) در پژوهش مشارکت عمومی-خصوصی توسعه مجدد مناطق مسکونی در زمین‌های دچار فرسودگی هند، استفاده از سه عنصر اصلی برای موفقیت توسعه مجدد زمین‌های فرسوده مربوط به فعالیت مسکونی را لازم می‌دانند: ۱-وفاق جمعی بین بخش عمومی و خصوصی، ۲-نوع مالکیت صاحبان زمین و ساختمان، ۳-مشارکت نهادهای عمومی و خصوصی.

مشارکت عمومی-خصوصی در پروژه‌ها با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی شناخته می‌شود. آلبرنوز^۲ و همکاران (۲۰۱۶) شاخص سرمایه‌گذاری IRR به‌منظور تعیین پایداری مراحل مختلف اقتصادی تحلیل و مورد استفاده قرار می‌دهند. برای تعیین اینکه آیا جریان نقدی دارای یک IRR مثبت است یا خیر از شاخص NPV نیز استفاده شده است، در نتایج این مقاله استفاده از IRR بعنوان یک شاخص سرمایه‌گذاری را در مشارکت عمومی-خصوصی تأیید می‌کند. سینگ^۳ و همکاران (۲۰۱۸) در پژوهش ارزیابی ریسک سرمایه‌گذاری در مشارکت عمومی-خصوصی در اسپانیا، ریسک شکل گرفته در پروژه‌های مشارکت عمومی-خصوصی شامل درآمد و بازپرداخت وام بوده است. در این پژوهش تحلیل حساسیت عملی، برای ارزیابی امکان‌سنجی تأمین منابع مالی در پروژه‌های مشارکت عمومی-خصوصی که تحت تأثیر ساختار عوارض، ترافیک، نرخ تورم، بدهی، نرخ بهره بدهی، دوره امتیاز، هزینه‌های نگهداری و بهره‌برداری و کمک‌های مالی دولتی را ارائه می‌شود. با استفاده از شاخص‌های IRR و NPV میزان سودآوری مالی محاسبه و نتایج پژوهش نشان می‌دهد کمک هزینه دولت و امتیازات بخش دولتی و سرمایه‌گذاری محتاط بخش خصوصی در پیشرفت پروژه نقش مؤثری داشته است.

صرافی و همکاران (۱۳۹۰) در پژوهش شراکت بخش‌های عمومی-خصوصی در نوسازی بافت فرسوده منطقه ۹ شهرداری تهران، در صورت وجود زیرساخت‌های قانونی مناسب برای شراکت عمومی-خصوصی، انطباق ضوابط شهرسازی با اهداف کلان نوسازی بافت‌های فرسوده شهری، همکاری و مشارکت مالکین، کافی بودن تسهیلات و بسته‌های تشویقی، افزایش نظارت نهادهای مربوطه بر شراکت و همچنین استفاده از سرمایه‌گذاران متخصص و بومی، می‌توان به موفقیت این مشارکت و نوسازی به صورت پایدار امیدوار بود.

سازوکار اشتراک بخش عمومی و خصوصی در نواحی دچار افت شهری، نمونه موردی بافت فرسوده منطقه ۱۵ شهر تهران، شریف زادگان و همکاران (۱۳۹۳) به این نتایج دست یافتند که در ایران برای بخش عمومی و خصوصی جهت مداخله در نواحی دچار افت شهری، فرایندی مناسب و گام‌به‌گام که در قالب آن بخش‌های عمومی و خصوصی بتوانند به راحتی با یکدیگر به فعالیت و تعامل پردازند تعریف نشده است؛ و دستیابی به آن با توجه به شرایط موجود در ایران، در گرو تغییرات اساسی در نگرش بخش‌های عمومی و خصوصی به منظور فراهم شدن پیش‌شرط‌های لازم برای آن است.

1. Li

2. Albornoz

3. Singh

"مشارکت عمومی-خصوصی" از حدود ۴۰ سال پیش به طور قابل ملاحظه‌ای مورد توجه قرار گرفته است و در زمینه زیرساخت و خدماتی همچون حمل و نقل، آب و فاضلاب، انرژی، حفاظت زیست محیطی، سلامت عمومی استفاده شده است (وانگ^۱ و همکاران، ۲۰۱۸). مشارکت عمومی-خصوصی شیوه‌ای است که در آن مهارت و تخصص مدیریتی بخش خصوصی در ارائه پروژه های عمومی بکار گرفته می شود (لاو^۲ و همکاران، ۲۰۱۵).

در تعریفی دیگر، مشارکت عمومی-خصوصی را به عنوان شکل جدیدی از حکمروایی پیشنهاد می کنند. در این راستا، مشارکت عمومی-خصوصی به عنوان یک سازماندهی نهادی همکارانه میان بازیگران بخش خصوصی و بخش عمومی دیده می شود (روس^۳ و یان^۴، ۲۰۱۵). بر این اساس، مشارکت عمومی-خصوصی به عنوان روشی محبوب میان دولت ها برای ارائه خدمات عمومی به ویژه شهروندان در نظر گرفته شده است. مهم ترین انگیزه های بکارگیری این رویکرد توسط دولت ها شامل به تعادل رساندن هزینه های مالی پروژه ها، انتقال ریسک به بخش خصوصی، و افزایش کارایی و کارآمدی مدیریت و توسعه زیرساخت ها می باشد (وروئیج^۵ و میسرکرک^۶، ۲۰۲۱).

بر پایه مطالعه ۲۷ پروژه پژوهشی و عملیاتی در طی سال های ۲۰۱۳-۱۹۹۹، مهم ترین عوامل مؤثر بر موفقیت پروژه های مشارکت عمومی-خصوصی شامل موارد ذیل می باشد (چان^۷ و اوسی کیئی^۸، ۲۰۱۵):

- اختصاص و تقسیم مناسب ریسک میان بدنه های مشارکت کننده
- وجود شرکت های خصوصی قوی
- حمایت سیاسی
- حمایت عمومی / اجتماعی
- رویه های شفاف

"زیست پذیری" در مفهوم اولیه خود به شرایطی در محله اشاره دارد که در آن ساکنان نسبتاً عاری از مزاحمت ها زندگی می کنند (احمد^۹ و همکاران، ۲۰۱۹). علیرغم تلاش های بسیاری که برای ارائه یک تعریف جامع از "زیست پذیری" انجام شده است، همچنان نمی توان یک پاسخ واحد برای ایجاد شهرهای زیست پذیر ارائه نمود؛ چرا که مفهوم زیست پذیری میان گروه ها و افراد مختلف بر پایه ادراک، ارزش ها و آرمان های آنها، متفاوت است (ریسوم^{۱۰}، ۲۰۱۶). بر پایه این مفهوم، "زیست پذیری" تنها شامل ویژگی های زیست محیطی نمی باشد، بلکه یک کارکرد رفتار محور است که به تعامل میان ویژگی های فردی ساکنان و ویژگی های محیط زیست محلشان تأکید می کند.

1. Wang
2. Love
3. Ross
4. Yan
5. Verweij
6. Meerkerk
7. Chan
8. Osei-Kyei
9. Ahmed
10. Risom

برخی از سازمان‌های غیرانتفاعی در ایالات متحده معتقدند تعریف واحدی از زیست‌پذیری وجود ندارد، بلکه زیست‌پذیری چیزی است که هر فردی در پی آن است، که این به معنای چیزهای یکسان برای همه افراد نمی‌باشد (انجمن بازنشستگان آمریکایی^۱، ۲۰۱۴). در این راستا، افزون بر ابعاد عینی ارزیابی زیست‌پذیری چون تولید ناخالص داخلی، به ابعاد ذهنی چون شادی، رفاه و رضایت نیز پرداخته‌اند و شش اصل هنجاری برای محلات زیست‌پذیر ارائه نموده‌اند. بر این اساس، مهم‌ترین اصول هنجاری "زیست‌پذیری" عبارت است از: (مؤسسه معماری آمریکا^۲، ۲۰۱۰)

- افزایش انتخاب‌های حمل‌ونقل
- افزایش مسکن قابل استطاعت
- ارتقای توسعه اقتصادی
- کمک به ارتقای جوامع موجود از طریق راهبردهایی چون توسعه مختلط و توسعه حمل و نقل-محور
- هماهنگ نمودن سیاست‌ها و سرمایه‌گذاری به منظور رفع موانع همکاری، نهادینه‌سازی رهیافت‌های مشارکت‌محور در جامعه مدنی و دولتی، ایجاد فرهنگ قرارگیری مردم در رأس بخش‌های تصمیم‌گیری شهری

• ارزشگذاری اجتماعات و محلات از طریق توانمندسازی محیط زیست امن، سالم و پیاده‌مدار.

"مسکن انبوه" یک پارادایم جهانی است که برای پاسخ به تقاضای فزاینده مسکن در بسیاری از کشورها ظاهر شده است و منشأ آن به نظریه‌های اصلاح اجتماعی و ساخت‌وساز استاندارد مربوط می‌شود (کوفی^۳ و همکاران، ۲۰۱۵). همچنین، اصطلاح "مسکن انبوه" از بخش تولید به صنعت ساخت‌وساز^۴ وارد شده است تا تکنیک‌های تولید انبوه پروژه‌های توسعه مسکن را توصیف کند. برپایه این تعریف، ویژگی‌های کلیدی مسکن انبوه شامل "تولید واحد بزرگ"، "موقعیت مکانی چندگانه سایت" و "طرح‌های تکراری" می‌باشد (کوفی، ۲۰۱۴). پروژه‌های مسکن انبوه دارای برخی ویژگی‌هایی هستند که آنها را در مقایسه با پروژه‌های ساخت‌وساز سنتی بسیار دشوارتر می‌سازد. یکی از این ویژگی‌ها ناکارایی‌های مدیریتی و ناکارآمدی‌های ارتباطی در میان تیم تحویل دهنده پروژه می‌باشد (احدزی^۵ و همکاران، ۲۰۱۴). برنامه‌ریزان عموماً قیمت ارزانتر، ساخت‌وساز اقتصادی و بکارگیری فناوری‌های به‌روز را برای ارزیابی میزان موفقیت پروژه‌های مسکن انبوه در نظر می‌گیرند؛ این در صورتی است که پروژه‌های مسکن انبوه هنگامی می‌توانند موفق باشند که پایداری و رضایت اجتماعی را به همراه داشته باشد (ترسی^۶، ۲۰۱۷).

1. American Association of Retired Persons (AARP)
 2. American Institute of Architects (AIA)
 3. Kwofie
 4. Construction Industry
 5. Ahadzie
 6. Tereci

یکی از رهیافت‌های قابل به‌کارگیری به منظور بهبود وضعیت فعلی محله بهار، مشارکت عمومی-خصوصی برپایه همکاری بخش عمومی (سازمان‌های تصمیم‌گیرنده شهری)، بخش خصوصی (شرکت‌های سرمایه‌گذار، سازمان‌های غیردولتی) و جوامع محلی است که پیشینه سود دوجانبه شرکاء و روابط قدرت متعادل بین مشارکت‌کنندگان را تأمین می‌کند. در این مقاله پرسش‌های تدبیرشده برپایه طبقه‌بندی سه‌گانه چیستی، چرایی و چگونگی را بدین گونه می‌نوان معرفی نمود: (۱) ویژگی‌های مشارکت عمومی-خصوصی در ارتقاء زیست‌پذیری مجتمع‌های مسکونی انبوه چیست؟ (۲) چرا رهیافت مشارکت عمومی-خصوصی برای بخش عمومی انگیزه‌های کافی به منظور مداخله و ارتقاء زیست‌پذیری در محله بهار را فراهم می‌کند؟ و (۳) چگونه می‌توان از ظرفیت‌های سرمایه‌گذاران بخش خصوصی و رهیافت مشارکت عمومی-خصوصی در ارتقاء زیست‌پذیری مجتمع‌های مسکونی انبوه در محله بهار بهره جست؟ در تناظر با پرسش‌ها، اهداف مورد انتظار مقاله (۱) دستیابی به ویژگی‌های رهیافت مشارکت عمومی-خصوصی در ارتقاء زیست‌پذیری مجتمع‌های مسکونی انبوه، (۲) مشخص نمودن انگیزه‌های بخش عمومی برای ارتقاء زیست‌پذیری مجتمع‌های مسکونی انبوه در محله بهار و (۳) تعیین راهکارهای بهره‌گیری از ظرفیت‌های بخش خصوصی برای ارتقاء زیست‌پذیری مجتمع‌های مسکونی انبوه در محله بهار برپایه رهیافت مشارکت عمومی-خصوصی هستند.

۲. متدولوژی

شیوه پژوهش در این مقاله توصیفی-تحلیلی است، زیرا به توصیف مورد پژوهی، ویژگی‌های دینفعان و زمینه عمل آن‌ها و همچنین تحلیل دینفعان کلیدی و تولید گزینه‌ها ساخت‌وساز و تحلیل هزینه‌ها و درآمدهای مربوط به گزینه‌های پیشنهادی می‌پردازد. افزون‌بر این، باتوجه به اینکه به تولید دستورکار برای برنامه‌ریزی مسکن می‌پردازد از نوع کاربردی می‌باشد. استراتژی پژوهش، استقرائی است زیرا با گردآوری و تحلیل داده‌ها به طراحی الگوهای مشارکت عمومی-خصوصی در ساخت و نوسازی مسکن در چارچوب ضوابط و زمینه عمل بخش عمومی براساس قیود و محدودیت‌ها پرداخته و به تحلیل هزینه‌ها و درآمدهای ساخت‌وساز به‌منظور مشارکت بخش خصوصی می‌پردازد.

فرایند انجام پژوهش برای دستیابی به پاسخ پرسش‌های مقاله و اهداف متناظر با آن‌ها در چهار مرحله طراحی و تدبیر شده است:

نخست: تولید پایه‌های نظری، فنی و تجربی مرتبط با انگاشت‌های پژوهش و تعیین سنجه‌های تحلیل و ارزیابی مشارکت عمومی-خصوصی در ساخت مسکن انبوه و ارتقاء زیست‌پذیری با استفاده از روش بازبینی و بازنویسی متون و مطالعات کتابخانه‌ای،

دوم: انجام تحلیل دینفعان فرایند مشارکت عمومی-خصوصی با استفاده از فنون چک‌لیست و گلوله برفی جهت شناسایی دینفعان و به‌کارگیری روش ماتریس قدرت-منفعت به منظور طبقه‌بندی و تعیین دینفعان کلیدی،

سوم: شناسایی امتیازات، موانع و زمینه عمل بخش عمومی مطابق با قوانین و مقررات، آیین‌نامه‌های موجود و برنامه‌های توسعه شهر اصفهان، از راه مصاحبه با ذینفعان کلیدی و انجام تحلیل متون برآمده از مصاحبه‌ها،

چهارم: معرفی گزینه‌های (سناریوهای) ساخت‌وساز مسکن انبوه مطابق با شرایط ذینفعان و ضوابط و مقررات معرفی شده از سوی ذینفعان کلیدی برپایه تحلیل هزینه‌ها و درآمد، با استفاده از تحلیل ارزش خالص فعلی و نرخ بازده داخلی.

به‌منظور پیمودن مراحل پژوهش، از ابزارهای تحلیل در محیط نرم‌افزارهای (EXCEL و GIS) بهره گرفته شده‌است.

منطقه شش یکی از مناطق پانزده‌گانه در جنوب‌شرقی شهر اصفهان است که از ۱۲ محله رسمی و اداری تشکیل شده‌است. محله بهار (واقع در شرق منطقه شش اصفهان) در محدوده شمالی کوی امام قرار دارد و از شمال با محله هزارجریب (کوی استادان)، از شرق با محدوده اراضی نظامی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، از جنوب با کوی امام و از غرب با محدوده دانشگاه اصفهان هم‌جوار است (شکل ۱). مساحت این محله ۳۳ هکتار است که ۶۰ درصد از محله کوی امام را پوشش می‌دهد. با استناد به ممیزی‌های محلی صورت گرفته، محله بهار در سال ۱۳۵۲ ه.ش. و در دوره پهلوی دوم برای کارگران کارخانجات، کارمندان شرکت نفت و ارتش، توسط یک شرکت ژاپنی ساخته شده‌است.



شکل ۱. موقعیت محله بهار در منطقه ۶ شهر اصفهان

محل بهار شامل ۱۴ بلوک آپارتمانی چهار طبقه، با مالکیت شخصی می باشد. طراحی واحدهای مسکونی در این بلوک ها تقریباً مشابه و مساحت آن ها از ۷۰۰ تا ۷۵۰ مترمربع متغیر است و در هر بلوک آپارتمانی بین ۲۸ تا ۳۲ واحد مسکونی با مالکیت مجزا وجود دارد. عرض معابر مجاور آپارتمان ها بین ۸/۵ تا ۱۲ متر متغیر است در وضعیت موجود از آن ها برای پارک اتومبیل استفاده می شود. بیشتر آپارتمان های محل بهار از یک گونه (تیپ) و دارای مساحت ۷۳۱/۷۴ مترمربع با ۲۹ واحد مسکونی با مالکیت شخصی است.

جدول ۱. معرفی مشخصات کالبدی و جمعیتی وضع موجود ساختمان های محل بهار

جمعیت		۹۶ نفر
تعداد خانوار		۲۹ خانوار
مساحت		۷۳۱/۷۴ مترمربع
تعداد طبقات		۴ طبقه
عرض معبر شمالی ساختمان تیپ		۸/۵۷ متر
طول سمت راست معبر شمالی ساختمان تیپ		۶۱/۲۶ متر
طول سمت چپ معبر ساختمان تیپ		۶۷/۱۷ متر
عرض معبر غربی ساختمان تیپ		۸/۵ متر
طول سمت راست معبر غربی ساختمان تیپ		۴۰۶/۶۸ متر
مساحت واحد مسکونی	۵۰ مترمربع و کمتر	۳
	۵۱ تا ۷۵ مترمربع	۹
	۸۱ تا ۱۰۰ مترمربع	۱۱
	۱۰۱ تا ۱۵۰ مترمربع	۶
تعداد واحدهای مسکونی متناظر با تقسیم بندی مساحت آن ها		

مأخذ: (شهرداری اصفهان، ۱۳۹۵)



شکل ۲. الگوی تکرارشونده ساختمان های آپارتمانی مسکونی در محل بهار

۳. یافته‌ها

فرایند انجام تحلیل‌های پژوهش در چهار مرحله تدبیر شده‌است (ن.ک. به بخش دوم مقاله). بنابراین، انجام تحلیل‌ها و دستیابی به نتایج مورد انتظار (به ویژه دستیابی به پاسخ پرسش‌های مقاله) با پیمودن مراحل چهارگانه روش‌شناسی پژوهش مقاله در این بخش تکمیل می‌شود.

۳.۱. تعیین سنجه‌های تحلیل و ارزیابی مشارکت عمومی-خصوصی در ساخت مسکن انبوه و ارتقاء

زیست‌پذیری

برپایه تجارب ردیابی شده در پیشینه پژوهش و چارچوب نظری مقاله، سنجه‌های قابل به‌کارگیری در تحلیل و سنجش ویژگی‌های مشارکت عمومی-خصوصی به منظور سرمایه‌گذاری در ارتقاء زیست‌پذیری در سکونتگاه‌های برخوردار از مسکن انبوه معرفی شده‌است:

جدول ۲. معرفی سنجه‌های مشارکت عمومی-خصوصی

منابع	سنجه‌ها	نهادها
ووردیک و همکاران، ۲۰۰۹ آلبورنوز و همکاران، ۲۰۱۸ سینگ و همکاران، ۲۰۱۹ شریف‌زادگان، ۱۳۹۰ صرافی و همکاران، ۱۳۹۳	- چگونگی مشارکت بخش عمومی - میزان سرمایه‌گذاری بخش عمومی - نوع امتیازات بخش عمومی (یارانه، وام، تخفیف، بسته‌های تشویقی) - محدودیت‌های بخش عمومی برای مشارکت - موانع قانونی برای اعطای امتیازات	سازمان برنامه و بودجه
ووردیک و همکاران، ۲۰۰۹ آلبورنوز و همکاران، ۲۰۱۸ سایتینگ و همکاران، ۲۰۱۹ ورویج و همکاران، ۲۰۲۱ شریف‌زادگان و همکاران، ۱۳۹۰ صرافی و همکاران، ۱۳۹۳	- تعداد مشارکت کنندگان آماده به سرمایه‌گذاری - میزان سرمایه‌گذاری - روش سرمایه‌گذاری (مشارکت، ساخت، خرید، خرید و ساخت) - دلایل سرمایه‌گذاری - دلایل عدم سرمایه‌گذاری - میزان تمایل به سرمایه‌گذاری - میزان انتظار برای سهم مشارکت - میزان انتظار برای سود مشارکت	سازمان برنامه و بودجه

۳.۲. تحلیل ذینفعان در فرایند مشارکت عمومی-خصوصی

ذینفعان، بازیگران رسمی و غیررسمی در فرایند مشارکت عمومی-خصوصی هستند که بر پروژه‌های ساخت و نوسازی مسکن و ارتقاء زیست‌پذیری در محله بهار اثر می‌گذارند یا از آن اثر می‌پذیرند و سهم منافع آن‌ها در اثر دگرگونی ویژگی‌های پروژه‌ها تغییر می‌کند. ذینفعان را برپایه میزان برخورداری آن‌ها از قدرت و منفعت در چهار گروه طبقه‌بندی نموده‌اند (میشل^۱ و همکاران، ۱۹۹۷):

بازیگران اصلی: ذینفعانی که از منفعت و قدرت بالایی برخوردار هستند.

مطیعان: ذینفعانی که منفعت زیادی دارند ولی از قدرت کافی برخوردار نیستند.

تأثیرگذاران بر محیط: ذینفعانی که از قدرت کافی برخوردار هستند ولی منفعت مستقیم کمی از سازمان دارند.

اجتماع: ذینفعانی که از قدرت و منفعت پایینی برخوردار هستند

فهرست اولیه ذینفعان درگیر در مشارکت عمومی-خصوصی به منظور ارتقاء زیست پذیری محله بهار با استفاده از فنون چک لیست و گلوله برفی تهیه شد.

جدول ۳. تحلیل ذینفعان و اولویت بندی آن‌ها با استفاده از ماتریس قدرت-منفعت

اولویت	میانگین	مجموع امتیاز	امتیاز منفعت	امتیاز قدرت	ذینفع	
۳	۳/۵	۷	۴	۳	اداره بافت‌های فرسوده شهری	اداره راه و شهرسازی استان اصفهان
-	۲/۲۵	۴/۵	۲/۵	۲	مدیریت مسکن و ساختمان	
۲	۴	۸	۳	۵	دبیرخانه کمیسیون‌های تخصصی مسکن و شهرسازی	
۴	۲/۷۵	۵/۵	۲	۳/۵	اداره شهرسازی و معماری	شهرداری منطقه ۶
-	۲	۴	۱/۵	۲/۵	اداره عمران شهری	
-	۲	۴	۱/۵	۲/۵	اداره خدمات شهری	
۴	۳/۲۵	۶/۵	۳/۵	۳	سازمان نوسازی و بهسازی شهری	شهرداری مرکزی
۵	۲/۷۵	۵/۵	۳/۵	۲	سازمان مشارکتهای مردمی	
۱	۴/۲۵	۸/۵	۴	۴/۵	معاونت شهرسازی و معماری	

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

به منظور طبقه بندی و تعیین ذینفعان کلیدی بخش عمومی، سهم برخورداری آن‌ها از قدرت و منفعت در پروژه‌های نوسازی و ساخت انبوه مسکن در محله بهار، برپایه ارزشگذاری مقیاس پنجگانه طیف لیکرت توسط کارشناسان و مدیران شاغل در سازمان‌های دولتی و شرکت‌های بخش خصوصی (تمامی ذینفعان در فهرست اولیه) و انجام آزمون میانگین (به منظور اولویت بندی آن‌ها) مشخص شد. ذینفعان کلیدی، آن گروه از بازیگران درگیر در پروژه‌ها هستند که ارزش سهم برخورداری آن‌ها از قدرت و منفعت بیشتر از متوسط (۲/۵) به دست آمده است (شکل ۳ و جدول ۴).



شکل ۳. طبقه‌بندی ذینفعان و فهرست ذینفعان کلیدی (بخش عمومی) در رهیافت مشارکت عمومی-خصوصی

جدول ۴. فهرست ذینفعان کلیدی (بخش عمومی) در فرایند مشارکت عمومی-خصوصی

اداره بافت‌های فرسوده شهری	اداره راه و شهرسازی
مدیریت شهرسازی و ساخت و ساز	
دبیرخانه کمیسیون ماده	
سازمان نوسازی و بهسازی شهری	شهرداری شهر اصفهان
سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی	
اداره ساخت و ساز و شهرسازی	شهرداری منطقه ۶
سرمایه‌گذاران	بخش خصوصی
مالکان	

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

۳.۳. واکاوی امتیازات، موانع و زمینه عمل بازیگران رسمی (ذینفعان بخش عمومی) در پروژه‌های مشارکت

عمومی-خصوصی نوسازی و ساخت مسکن انبوه در محله بهار

پس از شناسایی ذینفعان کلیدی (بخش عمومی) در پروژه‌های مشارکت عمومی-خصوصی نوسازی و ساخت مسکن انبوه محله بهار، پرسشنامه ویژه مصاحبه براساس سنجه‌های مرتبط با مشارکت عمومی-خصوصی در سرمایه‌گذاری برای ارتقاء زیست‌پذیری مسکن انبوه، به صورت نیمه ساختاریافته طراحی و توسط کارشناسان و مدیران سازمان‌های درگیر در پروژه تکمیل گردید. مهم‌ترین یافته‌های برآمده از تحلیل متون مدون مصاحبه‌ها (چون

تأکید بر حمایت‌های قانونی و اجرای ماده ۷ قانون حمایت از احیاء، نوسازی و بهسازی بافت‌های فرسوده) معرفی شده‌اند

جدول ۵. مهم‌ترین یافته‌های برآمده از تحلیل نظرات ذینفعان کلیدی بخش عمومی

ذینفعان	سنجه مشارکت	محتوای نظرات ذینفعان
معاونت شهرسازی و معماری شهرداری اصفهان	اعطای تراکم ساختمانی	امکان تصویب اعطای تراکم بیشتر با توجه به شرایط منحصربه‌فرد محله
	الحاق به بافت فرسوده	نبود محله بهار جزو محدوده مصوب بافت فرسوده
	مشارکت مالکان	نگرانی مالکان از بی‌خانمانی در صورت مشارکت
	ماده ۷ آیین‌نامه اجرایی قانون بافت فرسوده	خطر ایجاد تبعات اجتماعی در صورت اجرای ماده ۷ آیین‌نامه اجرائی بافت فرسوده
دبیرخانه کمیسیون ماده ۵	اعطای تراکم ساختمانی	امکان افزایش تراکم (۱ طبقه مازاد مشروط به رعایت استانداردها و ۲ طبقه مازاد، مشروط به الحاق به محدوده مصوب بافت فرسوده با رویکرد ارتقاء زیست‌پذیری)
	الحاق به بافت فرسوده	امکان تصویب محله بهار به عنوان محدوده بافت فرسوده مصوب
	امتیازات بافت فرسوده	امکان برخورداری از امتیازات بافت فرسوده (وام نوسازی، وام ودیعه مسکن، تخفیف عوارض و ماده ۷)
اداره بافت‌های فرسوده سازمان راه و شهرسازی استان اصفهان	مشارکت مالکان	خروج ساکنان از محله در صورت اجرای طرح نوسازی، به دلیل مشکلات مالی و ناهمخوان بودن الگوهای اقتصادی
	جذب سرمایه‌گذار بخش خصوصی	تمایل سرمایه‌گذار برای ورود به محله بهار با توجه به موقعیت مناسب جغرافیایی
	امتیازات بافت فرسوده	وجود امتیازات ویژه برای بافت‌های فرسوده مصوب (تخفیف عوارض، وام، ودیعه مسکن)
	ماده ۷ آیین‌نامه اجرایی قانون بافت فرسوده	امکان استفاده از ماده ۷ در صورت عدم تمایل به مشارکت ساکنان
سازمان نوسازی شهرداری اصفهان	اعطای تراکم ساختمانی	امکان اعطای تراکم بیشتر از ۴ طبقه از سوی کمیسیون ماده ۵
	الحاق به بافت فرسوده	عدم برخورداری از شرایط سه‌گانه فرسودگی (ناپایداری، ریزدانی، نفوذ ناپذیری) در محله بهار
	امتیازات بافت فرسوده	عدم برخورداری محله بهار از امتیازات مربوط به بافت‌های فرسوده بدلیل نبود محله بهار در محدوده مصوب بافت فرسوده
	جذب سرمایه‌گذار بخش خصوصی	امکان ورود سرمایه‌گذار به محله و جذابیت اقتصادی آن با اعطای تراکم بیشتر
	مشارکت مالکان	احتمال خروج بخشی از جمعیت محله در صورت اجرای طرح
اداره شهرسازی و کنترل ساخت‌وساز منطقه ۶	مشارکت مالکان	تقاضای برخی مالکان محله بهار برای نوسازی واحدهای مسکونی
امور سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های شهرداری اصفهان	جذب سرمایه‌گذار بخش خصوصی	احتمال عدم جذب سرمایه‌گذار برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های شهری در شرایط عدم اطمینان بازار و قیمت‌ها

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹ بر مبنای دفتر مطالعات کاربردی و امور ترویجی، ۱۳۹۴)

۳.۴. معرفی گزینه‌ها (سناریوهای) ساخت‌وساز مسکن انبوه در محله بهار و تحلیل آن‌ها

مرحله چهارم از فرایند روش‌شناسی مقاله در چهار گام پیموده می‌شود: (۱) تولید گزینه‌های ساخت‌وساز انبوه برپایه یافته‌های برآمده از نظرات ذینفعان کلیدی رسمی، (۲) محاسبه ارزش خالص فعلی و نرخ بازده داخلی برای هر یک از گزینه‌های ساخت‌وساز، (۳) تحلیل ارزش خالص فعلی و نرخ بازده داخلی برای هر یک از گزینه‌های ساخت‌وساز و (۴) تحلیل قیود و محدودیت‌های اختیار هر یک از گزینه‌های ساخت‌وساز انبوه در محله بهار.

تولید گزینه‌های چهارگانه ساخت‌وساز برپایه نظرات ذینفعان کلیدی و قوانین و مقررات موجود

با توجه به به الگوی رایج ساختمان‌های محله بهار، از بین بلوک‌های آپارتمانی با مالکیت شخصی، یک بلوک به عنوان ساختمان تپ انتخاب شد و تحلیل‌های جمعیتی، اقتصادی و کالبدی براساس ویژگی‌های آن صورت گرفت. تراکم ساختمانی در وضع موجود ۴ طبقه است که بر اساس طرح بازنگری تفصیلی محله بهار، کد ارتفاعی برای این آپارتمان‌ها ۵ طبقه پیشنهاد شده و بر اساس نتایج مصاحبه با دبیرخانه کمیسیون ماده ۵ تا ۱ طبقه مازاد بر تراکم موجود محله (مهندسین مشاور آتک، ۱۳۸۶) قابل تصویب می‌باشد. براین اساس گزینه‌های (سناریوهای) پیشنهادی ساخت‌وساز انبوه در محله بهار، براساس نظرات ذینفعان و قوانین و مقررات موجود را این‌گونه می‌توان معرفی نمود:

- گزینه ۱- اعطای تراکم ۵ طبقه در حالتی که آورده مالک تنها زمین باشد.
- گزینه ۲- اعطای تراکم ۵ طبقه در حالتی که آورده مالک زمین و وام ۵۰ میلیون تومانی بافت فرسوده باشد.
- گزینه ۳- اعطای تراکم ۶ طبقه در حالتی که آورده مالک تنها زمین باشد.
- گزینه ۴- اعطای تراکم ۶ طبقه در حالتی که آورده مالک زمین و وام ۵۰ میلیون تومانی بافت فرسوده باشد.

جدول ۶. معرفی شیوه محاسبات سهم مشارکت مالکان و سرمایه‌گذار بخش خصوصی

شماره	فرمول محاسبه	متغیرهای به کار رفته
۱	$L + C = 100\%$	ضریب مشارکت (PR^1)
۲	$PR = LV / CV$	ارزش زمین (LV^2) ارزش ساخت (CV^3)
۳	$LV = LPS * LA$	ارزش زمین (LV^4) مساحت زمین (LA^5) قیمت مترمربع زمین (LPS^6)
۴	$CV = CP * IA (LA * F)$	ارزش ساخت (CV^7)

1. Participation rate
2. The value of land
3. Construction value
4. The value of land
5. Land area
6. Land price per square meter
7. Construction value

شماره	فرمول محاسبه	متغیرهای به کار رفته
		تعداد طبقات (F^1) مساحت زیربنا (IA^2) قیمت مترمربع ساخت (CPS^3)
۵	$PR = LP / F * CP$	قیمت ساخت (CP^4) قیمت زمین (LP^5)
۶	$RS = RA/LA$	سهم زیربنای مسکونی (RS^6) مساحت مسکونی (RA^7) مساحت زمین (LA)

مأخذ: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹

زمین به عنوان اصلی‌ترین آورده مالک و هزینه یا سهم زمین (L) و هزینه یا سهم سرمایه (C) دو هزینه کلی در تولید زیربنای ساختمان‌های نوساز است. سهم این دو هزینه (زمین/ سرمایه نقدی) از زیربنای تولیدی محاسبه شده است (باید توجه داشت که سرمایه می‌تواند هم از طریق مالکان و هم توسط سرمایه‌گذار تهیه شود).
براین اساس می‌توان نسبت مشارکت را در هر حالت از گزینه ساخت و ساز محاسبه نمود (ن.ک. به فرمول شماره ۱ و ۲)

در حالتی که وام ۵۰ میلیون تومانی بافت فرسوده به عنوان آورده مالک در نظر گرفته شود، سهم مالک علاوه بر ضریب L ، ضریب C نیز به عنوان سرمایه (وام ۵۰ میلیون تومانی) می‌باشد و به مجموع سهم مشارکت (PR) مالکان از زیربنا افزوده می‌شود. جهت محاسبه زیربنای مسکونی قابل تحویل به هر سهامدار از ضریب "سهم زیربنای مسکونی" (RS) استفاده می‌شود که از تقسیم مجموع زیربنای مسکونی گزینه‌های تولیدی، بر کل زیربنای تولیدشده قابل محاسبه است (ن.ک. ب. فرمول ۶).

پس از محاسبه سهم زیربنای مسکونی (RS) و محاسبه ضریب مشارکت (PR)، سهم هر یک از مالکان پس از مشارکت (بربنای مترمربع واحد مسکونی) محاسبه شده است و از آنجایی که حداقل مساحت قابل تفکیک واحدهای مسکونی براساس ضوابط، ۶۰ مترمربع می‌باشد، در هر گزینه پیشنهادی، براساس سهم مساحت مسکونی تعداد مالکان باقیمانده در مشارکت و تعداد مالکان خارج شده (مالکانی که سهم آنان پس از مشارکت، کمتر از ۶۰ مترمربع باشد) پیش بینی شده است (با این فرض که آورده مالکان در مشارکت، تنها زمین یا وام ۵۰ میلیون تومانی باشد).

1. Floor
2. Infrastructure area
3. Construction price per square meter
4. Construction price
5. Land price
6. Residential share
7. Residential area

محاسبه ارزش خالص فعلی و نرخ بازده داخلی برای گزینه‌های ساخت‌وساز

برای تعیین هزینه‌های ساخت‌وساز در ساختمان تپ، ۲ نوع هزینه در نظر گرفته شده است:

۱- هزینه ساخت

۲- هزینه عوارض

برای تعیین هزینه ساخت، براساس ممیزی صورت گرفته از توسعه گران بخش مسکن، برای هر مترمربع ساخت بطور متوسط ۱/۵ میلیون تومان هزینه در نظر گرفته شده است^۱ که هزینه ساخت از حاصل ضرب زیربنای خالص در هزینه هر مترمربع ساخت به دست آمده است.

برای تعیین هزینه عوارض دو نوع عوارض برای ساخت‌وساز در نظر گرفته شده است، نخست عوارض مربوط به تراکم و دوم عوارض مربوط به زیربنا.

برای تعیین عوارض تراکم، براساس ضوابط، در سطح اشغال ۶۰ درصد تا ۱۲۰ درصد تخفیف عوارض تراکم وجود دارد یعنی در این نوع سطح اشغال تا ۲ طبقه، هزینه عوارض مربوط به تراکم برابر صفر می‌باشد، از آنجایی که سطح اشغال در محله بهار برابر ۱۸ درصد می‌باشد، تا ۱۲۰ درصد تخفیف عوارض تراکم وجود دارد^۲ و می‌توان گفت تا ۷ طبقه ساخت در این محله، میزان عوارض تراکم برابر صفر می‌باشد. برای تعیین هزینه عوارض زیربنا، کل مساحت زیربنا، مساحت پارکینگ داخل ساخت، تعداد واحد مسکونی، قیمت منطقه‌بندی و ضریب موقعیت مسکونی (FM) مورد نیاز است که از رابطه زیر بدست می‌آید (فرمول براساس محاسبات عوارض شهرداری منطقه ۶ اصفهان می‌باشد):

$$\text{قیمت منطقه‌بندی} * \text{ضریب موقعیت مسکونی} * (\text{مساحت پارکینگ} - \text{مساحت کل}) * \frac{\text{مجموع مساحت‌ها}}{\text{تعداد واحد مسکونی} * 100} = \text{هزینه عوارض زیربنا}$$

افزون بر هزینه عوارض زیربنا، ۲۰ درصد مازاد عوارض برای آتش‌نشانی و آموزش و پرورش در نظر گرفته می‌شود که لازم است در محاسبات لحاظ شود.

با تعیین شدن میزان هزینه‌های ساخت‌وساز، می‌توان میزان درآمد حاصل از ساخت‌وساز را پس از نوسازی محاسبه نمود، براساس ممیزی صورت گرفته با مشاورین املاک محله و توسعه گران بخش مسکن، قیمت فروش هر مترمربع نوساز در محله برابر ۸ میلیون تومان می‌باشد که در هریک از گزینه‌های ساخت‌وساز براساس مساحت می‌توان درآمد حاصل از نوسازی یک واحد از ساختمان تپ را محاسبه نمود.

محاسبه ارزش خالص فعلی یک جریان نقدی آینده را مشخص کرده و محاسبه نرخ بازده داخلی کلی بازده یک سرمایه‌گذاری را بر مبنای جریان نقدی آتی مشخص می‌کند. "ارزش خالص فعلی عبارت است از ارزش فعلی

۱. قیمت‌ها مربوط به اوایل تابستان سال ۹۸ می‌باشد ولی تغییر قیمت‌ها در بازه زمانی مختلف با توجه به نسبت ثابت هزینه تمام شده به سود

حاصل از سرمایه‌گذاری در یافته‌های پژوهش تأثیری ندارد.

۲. براساس مصاحبه با دبیرخانه کمیسیون ماده ۵ و شهرداری منطقه ۶، و براساس ضوابط موجود، عوارض تراکم در محله تا ۶ طبقه صفر می‌باشد.

مقداری از پول که در آینده به دست می آید. این ارزش، از تنزیل مقدار پول برحسب هزینه آن، یا همان نرخ بهره مربوطه، حاصل می گردد. فرمول کلی محاسبه "ارزش خالص فعلی" بدین صورت است:

$$NPV = \frac{(TR_n - TC_n)}{(1 + i)^n}$$

NPV = ارزش خالص فعلی پروژه

TR_n = درآمدهای کل پروژه در دوره مالی n ام

TC_n = هزینه های کل پروژه در دوره مالی n ام

$n=1, 2, 3, \dots, i$

معیار "نرخ بازده داخلی"، بازده سرمایه گذاری را در طول عمر آن اندازه گیری می کند. در واقع، نرخ تنزیلی است که در این نرخ، خالص ارزش حال جریان نقدی صفر می شود.

پس از تعیین شدن هزینه ها و درآمدها در هرگزینه ساخت و ساز و با فرض ۴ سال دوره بازگشت سرمایه (۲ سال صرفاً برای نوسازی واحدهای مسکونی و ۲ سال برای فروش واحدهای مسکونی نوساز) و با در نظر گرفتن حداقل سود مورد انتظار ۱۹/۵ درصد^۱ می توان میزان ارزش خالص فعلی و نرخ بازده داخلی را محاسبه نمود.

جدول ۷. روش محاسبه نرخ بازده داخلی

روش محاسبه NPV		حداقل سود مورد انتظار (i=۱۹/۵٪)	
جریان نقدینگی تنزیل شده	جریان نقدینگی	خالص گردش وجوه نقد	سال
هزینه های * (حداقل سود مورد انتظار + ۱) / ۱) ساخت و ساز در سال اول	(حداقل سود مورد انتظار + ۱) / ۱)	هزینه های ساخت و ساز در سال اول	۱
هزینه های * (حداقل سود مورد انتظار + ۱) / ۱) ساخت و ساز در سال دوم	(حداقل سود مورد انتظار + ۱) / ۱)	هزینه های ساخت و ساز در سال دوم	۲
هزینه های * (حداقل سود مورد انتظار + ۱) / ۱) ساخت و ساز در سال سوم	(حداقل سود مورد انتظار + ۱) / ۱)	درآمد حاصل از فروش در سال سوم	۳
هزینه های * (حداقل سود مورد انتظار + ۱) / ۱) ساخت و ساز در سال چهارم	(حداقل سود مورد انتظار + ۱) / ۱)	درآمد حاصل از فروش در سال چهارم	۴
مجموع جریان نقدینگی تنزیل شده	NPV		

مأخذ: (آفاقوام، ۱۳۹۲)

برای ساختمان تپ مورد نظر، ۴ گزینه ساخت و ساز پیشنهاد داده شده است، تا بتوان از نظر سرمایه گذار بخش خصوصی را در رابطه با مشارکت مورد ارزیابی قرارداد.

۱. ۱۹/۵ درصد سود بانکی سپرده های بلند مدت چهار ساله بانک مسکن و بانک سپه می باشد.

تحلیل ارزش خالص فعلی و نرخ بازده داخلی گزینه‌های پیشنهادی چهارگانه

پس از معرفی روند طراحی گزینه‌های ساخت‌وساز و محاسبه ارزش خالص فعلی و نرخ بازده داخلی، شرایط چهارگزینه پیشنهادی براساس وضعیت کالبدی، اجتماعی و اقتصادی بصورت جداگانه معرفی شده‌است:

جدول ۸. شرایط گزینه‌های ساخت‌وساز در محله بهار

گزینه‌های ساخت‌وساز	تعداد طبقات	افزایش تراکم جمعیتی	دریافت وام (میلیون تومان)	درصد مالکان باقیمانده	سهم مالکان از زیربنای نهایی	NPV (میلیارد تومان)	IRR
گزینه پیشنهادی شماره ۱	۵	۰٪	ندارد	۵۳٪	۲۸٪	۴/۰۳	۶۷٪
گزینه پیشنهادی شماره ۲	۵	۱۰٪	۵۰	۹۰٪	۷۷٪	۰/۱۷۰	۱۷٪
گزینه پیشنهادی شماره ۳	۶	۲۰٪	ندارد	۵۹٪	۶۸٪	۵/۱۹	۷۰٪
گزینه پیشنهادی شماره ۴	۶	۲۰٪	۵۰	۹۰٪	۶۱٪	۰/۹۲۰	۳۰٪

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

بیان قیود و محدودیت‌های مشارکت عمومی-خصوصی در ساخت‌وساز برپایه گزینه‌های پیشنهادی

براساس گزینه‌های ساخت‌وساز پیشنهادی و محاسبه میزان سودآوری، نظرات سرمایه‌گذاران در فرایند مشارکت عمومی-خصوصی در رابطه با ارتقاء زیست‌پذیری مجتمع‌های مسکونی انبوه در محله بهار نسبت به وضعیت موجود و شرایط پیشنهادی مورد تحلیل قرار گرفته است. بر این اساس، برای توسعه‌گران و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی افزون‌بر سود حاصل از نوسازی، مباحث حقوقی و مالکیتی از جمله موارد مورد ملاحظه در مشارکت است. مهم‌ترین نظرات توسعه‌گران و سرمایه‌گذاران بخش مسکن به شرح زیر می‌باشد:

- تشکیل تعاونی، انتصاب هیات مدیره دارای وجهه قانونی، ارائه مستندات لازم، سه شرط اساسی سرمایه‌گذار برای ورود به محله،
- پذیرش هر چهارگزینه پیشنهادی توسط سرمایه‌گذاران حتی در حالت نرخ بازده داخلی ۱۷ درصد با شرط حل تعارض مالکان و توافق آنان جهت نوسازی مشارکتی،
- خروج کلیه ساکنان از محله به عنوان یکی از شرایط پیشنهادی سرمایه‌گذاران برای ورود به محله،
- نگرانی سرمایه‌گذاران برای مشارکت با چند مالک دارای دیدگاه و عقاید مختلف،
- پذیرش سهم مشارکت کمتر از ۶۰٪ در محله بهار در صورت تشکیل تعاونی، انتصاب هیأت مدیره دارای وجهه قانونی و ارائه مستندات قانونی مالکیتی در محله،
- تمایل سرمایه‌گذار به خرید کل واحدهای مسکونی در محله،
- انتظار سرمایه‌گذار به دریافت تراکم بیشتر از تراکم مصوب برای ورود به پروژه‌های مشارکتی.

۴. بحث

تعامل و مشارکت بخش عمومی و بخش خصوصی و بکارگیری فرصت‌ها با در نظر گرفتن محدودیت‌های مطرح شده و ارائه الگوهای ساخت و ساز و تعیین میزان سودآوری برای هرگزینه، براساس آن، از موارد قابل توجه در این پژوهش می‌باشد، تأکید بر مشارکت بخش عمومی در پژوهش‌های پیشین منجر به افزایش مخارجها، کاهش رشد وافت عملکرد اقتصادی بخش عمومی و از سوی دیگر مشارکت بخش خصوصی بدون در نظر گرفتن بخش عمومی، منجر به عدم تضمین حمایت‌های مالی و حقوقی می‌گردد. یکی از موارد لازم توجه در فرایندهای تحقیقاتی و همچنین اجرایی برنامه‌ها، پروگرام‌ها و پروژه‌های شهری، رهیافت مشارکت عمومی-خصوصی می‌باشد که این پژوهش می‌تواند الگویی برای بکارگیری در سایر پژوهش‌ها باشد.

تجارب جهانی و داخلی مداخله در نواحی دچار افت شهری (به‌ویژه محدوده‌های مسکونی انبوه) توسط بخش عمومی نشان می‌دهند، دستیابی به اهداف نوسازی، بهسازی، بازسازی و بازآفرینی در این نواحی (به ویژه ارتقاء سطح زیست‌پذیری در آن‌ها) با وجود صرف منابع و امکانات زیاد توسط بخش عمومی، با دشواری و ضریب تحقق اندک همراه است و از بهره‌وری مناسب برخوردار نیست. در مقابل، محاسبات برآمده از نرخ ارزش فعلی و بازده داخلی در گزینه‌های مداخله برای نوسازی و ارتقاء سطح زیست‌پذیری توسط سرمایه‌گذاران بخش خصوصی بیانگر وجود تعارض منافع آن‌ها با مالکین و ساکنین فعلی در این گونه نواحی سکونتگاهی است، به گونه‌ای که آستانه سودآوری برای آن‌ها مستلزم حذف نزدیک به نیمی از ساکنین و مالکین در واحدهای مسکونی نوسازی شده می‌باشد.

باکس میر^۱ و بک هون^۲ (۲۰۰۵)، در پژوهشی با عنوان مقایسه مشارکت عمومی-خصوصی در بازآفرینی شهری هلند و اسپانیا این نوع مشارکت را به دو مرحله ۱- طراحی و توسعه برنامه و ۲- مرحله پیاده‌سازی در باز آفرینی تقسیم می‌کنند و در این مراحل مشارکت همه جانبه بخش عمومی و خصوصی را در نظر نمی‌گیرد از سوی دیگر، لازمه بهره‌وری مشارکت عمومی-خصوصی تعامل همه‌جانبه بخش عمومی و خصوصی در تمامی ابعاد از مرحله طراحی و توسعه برنامه تا مرحله پیاده‌سازی می‌باشد. سینگ و همکاران (۲۰۱۸)، در پژوهش خود، تأکید بر کمک هزینه‌های دولتی و امتیازات ویژه بخش دولتی (بدون در نظر گرفتن منابع و کمبود اعتبارات دولتی) داشته‌اند که در این مقاله، مشارکت عمومی-خصوصی براساس ظرفیت‌ها، پتانسل‌های بخش عمومی و در چارچوب قوانین و مقررات مورد توجه قرار گرفته است. آلبرنوز و همکاران (۲۰۱۶)، شاخص سرمایه‌گذاری نرخ بازده داخلی را به‌منظور تعیین پایداری مراحل مختلف اقتصادی تحلیل و مورد استفاده قرار می‌دهند. برای تعیین اینکه آیا جریان نقدی دارای یک نرخ بازده داخلی مثبت است یا خیر از شاخص ارزش خالص فعلی نیز استفاده شده است که یافته‌های این پژوهش در راستای محاسبه میزان سودآوری اقتصادی پروژه‌های ارتقای زیست‌پذیری به منظور تحقق مشارکت عمومی-خصوصی می‌باشد. شریف زادگان و همکاران (۱۳۹۳)، در پژوهش سازوکار اشتراک بخش عمومی و خصوصی در

1. Boxmeer

2. Beckhoven

نواحی دچار افت شهری، مشارکت عمومی خصوصی را به عنوان سازوکاری کاربردی برای مواردی که - هیچ یک از این بخشها توان و تمایلی به اقدام و سرمایه‌گذاری در آن را ندارند- مورد بررسی قرار داده است و چالشهای موجود برای بکارگیری این مشارکت را معرفی کرده است و براین اساس خلاء روش بکارگیری و زمینه اجرایی شدن این نوع مشارکت در این پژوهش وجود دارد.

به کارگیری رهیافت مشارکت عمومی خصوصی^۱ (مهم‌ترین ویژگی و وجه تمایز آن از سایر شیوه‌های مشارکت) در این است که بخش عمومی نقش تولیدی خود مرتبط با کالاها و خدمات عمومی را به بخش خصوصی واگذار می‌کند ولی نقش توزیعی و تخصیصی را در اختیار خود نگاه می‌دارد) برای بخش عمومی (به ویژه شهرداری و اداره کل راه و شهرسازی) این امکان را فراهم می‌کند که توزیع و تخصیص سهم واحدهای مسکونی انبوه را در اختیار خود داشته باشد و از این راه از منافع عمومی و حقوق و منافع ساکنین نواحی دچار افت شهری (به ویژه محله بهار اصفهان) مراقبت نماید. به این منظور، نیاز است که منافع انبوه‌سازان و سرمایه‌گذاران بخش خصوصی از طریق تسهیل در ضوابط و مقررات، اعطای تراکم مازاد محدود، تخفیف در هزینه‌های اخذ مجوزها، اعطای تسهیلات ویژه نواحی دچار افت شهری و بافت‌های فرسوده و تسریع و تسهیل تشریفات قانونی و اداری تأمین شود.

۵. نتیجه‌گیری

یافته‌های برآمده از تحلیل ارزش خالص فعلی و نرخ بازده داخلی برای گزینه‌های چهارگانه ساخت و ساز و سرمایه‌گذاری برای بخش خصوصی در نوسازی و ارتقاء سطح زیست‌پذیری مجتمع‌های مسکونی انبوه در نواحی دچار افت شهری (چون محله بهار اصفهان) نشان می‌دهند گزینه‌های ۱ و ۳ که در آن‌ها سهم باقیمانده برای مالکین فعلی نزدیک به نصف می‌شود (۵۳ و ۵۹ درصد) و سهم سرمایه‌گذاری بخش خصوصی نیز از سطح زیربنای واحدهای مسکونی متراکم و انبوه بیش از ۴۰ درصد می‌گردد، نرخ ارزش خالص سرمایه‌گذاری و نیز نرخ بازگشت سرمایه در بازه زمانی ۴ ساله به صورت قابل توجهی افزایش می‌یابد (نرخ بازگشت سرمایه‌گذاری به ترتیب ۶۷ و ۷۰ درصد و نرخ ارزش خالص سرمایه‌گذاری به ترتیب ۴,۰۳ و ۵,۱۹ میلیارد تومان). بر این اساس، انگیزه‌های سودآوری و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در تولید مسکن انبوه در نواحی دچار افت شهری ارتباط مستقیم با کاهش سهم مالکین و ساکنین فعلی از واحدهای مسکونی نوسازی شده دارد. نتایج مصاحبه با سرمایه‌گذاران و انبوه‌سازان مسکن نیز نشان می‌دهند کاهش سهم مالکین فعلی از واحدهای مسکونی نوسازی شده، جابجا شدن آن‌ها، کاهش سطح درگیری با مالکین فعلی و تعارض بین آن از خواسته‌ها و شرط‌های اصلی آن‌ها برای سرمایه‌گذاری است. این موضوع با وظیفه اصلی بخش عمومی (به ویژه شهرداری و اداره کل راه و شهرسازی) که مسئولیت حفظ منافع عمومی و حقوق و منافع ساکنین نواحی دچار افت شهری را به عهده دارند، در تعارض قرار دارد.

تشکیل تعاونی (همکاری گروهی)، ارائه مستندات توسط هیأت مدیره مجتمع‌های مسکونی انبوه (شفافیت)، اعطای تراکم بیشتر از تراکم پیشنهادی از سوی کمیسیون ماده ۵ (ارزش افزوده)، خروج همه مالکان از پروژه و خرید کلیه واحدهای مسکونی از مالکان مهم‌ترین شرایط سرمایه‌گذاران بخش خصوصی برای ورود به فرایند مشارکت با بخش عمومی در راستای ارتقاء زیست‌پذیری مجتمع‌های مسکونی در محله بهار هستند. بخش عمومی (شهرداری اصفهان و اداره کل راه و شهرسازی استان اصفهان) از راه تسهیل در ضوابط و مقررات، اعطای تراکم مازاد محدود، تخفیف در هزینه‌های اخذ مجوزها، اعطای تسهیلات ویژه نواحی دچار افت شهری و بافت‌های فرسوده و تسریع و تسهیل تشریفات قانونی و اداری، می‌توانند مشوق‌ها و انگیزه‌های کافی برای تحقق مشارکت عمومی-خصوصی در نوسازی و ارتقاء زیست‌پذیری محله بهار اصفهان را فراهم کنند و در مقابل امکان بهرمندی ساکنین و مالکین فعلی واحدهای مسکونی را از وضعیت بهبود یافته محله فراهم کنند.

کتاب‌نامه

۱. آقاووم، م. (۱۳۹۲). مشارکت‌های بخش عمومی و خصوصی اصول سیاست‌گذاری و تأمین مالی. تهران: پیک نور.
۲. سعیدنیا، ا. (۱۳۸۳). نظام مراکز شهری/ فضاهای مسکونی، کتاب سبز شهرداری‌ها. جلد چهارم، تهران: انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور.
۳. دفتر مطالعات کاربردی و امور ترویجی. (۱۳۹۴). مجموعه قوانین و مقررات بازآفرینی شهری پایدار. تهران: شرکت مادر تخصصی عمران و بهسازی شهری ایران.
۴. کلانتری خلیل آباد، ح.، و پوراحمد، ا. (۱۳۸۵). فنون و تجارب برنامه‌ریزی مرمت بافت تاریخی شهرها. تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی.
۵. شریف زادگان، م. ح.، دهقان، ع.، و فتحی، ح. (۱۳۹۰). بررسی سازوکار اشتراک بخش عمومی و خصوصی در نواحی دچار افت شهری نمونه موردی بافت فرسوده منطقه ۱۵ شهر تهران. نشریه اینترنتی نوسازی، ۲ (۱۳۰۱)، ۱۴-۱.
۶. شهرداری اصفهان. (۱۳۹۵). آمارنامه شهرداری اصفهان. اصفهان: شهرداری اصفهان. تاریخ دسترسی ۱۳۹۹/۹/۶. www.isfahan.ir
۷. شهرداری اصفهان. (۱۳۹۰). ضوابط و مقررات شهرسازی و ساختمانی طرح تفصیلی سوم، اصفهان: شهرداری اصفهان. تاریخ دسترسی ۱۳۹۹/۱۰/۲. www.isfahan.ir
۸. صرافی، م.، محمدی، ک.، رضویان، م. ت.، و غلامحسینی، ا. (۱۳۹۳). شراکت بخش‌های عمومی - خصوصی در نوسازی بافت فرسوده منطقه ۹ شهرداری تهران. فصلنامه اقتصاد و مدیریت شهری، ۱، ۱۳۰-۱۱۱.
۹. مهندسین مشاور آتک. (۱۳۸۸). مطالعات طرح تفصیلی منطقه ۶ شهر اصفهان. اصفهان: اداره کل راه و شهرسازی اصفهان

11. Ahmed, N., El-Halafawy, A., & Amin, A. (2019). A critical review of urban livability. *European Journal of Sustainable Development*, 8(1), 165-182.
12. Albornoz, V., Galera, A., & Millan, J. (2018). *Is it correct to use the internal rate of return to evaluate the sustainability of investment decisions in public private partnership projects?* Madrid: Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Universidad Politécnica de Madrid.
13. American Institute of Architects (AIA). (2010). Promoting Livable Communities. Retrieved from www.aia.org at 5/9/2021
14. American Association of Retired Persons (AARP). (2013). www.aarp.org at 5/9/2021
15. Bernos, D., & Duarte, J. p. (2009). An integrated system for providing mass customized housing. *Automation in Construction*, 18(3), 310-320.
16. Boxmeer, B., & Beckhoven, E. (2005). Public-private partnership in urban regeneration: A comparison of Dutch and Spanish PPPs. *European Journal of Housing Policy*, 5, 1-16.
17. Deb, A. (2016). Viability of public-private partnership in building affordable housing. Singapore: 2nd Annual International Conference on Urban Planning and Property Development (UPPD).
18. Kwofie, E., Adinyira, E., & Ahadzie, D. (2015). Gaps in construction project team communication performance measuremen. Sydney: RICS COBRA 2015 Confrence.
19. Kwofie, T., Fugar, F., Adinyira, E., & Ahadzie, K. (2014). Identification and classification of the unique features of mass housing projects. *Journal of Construction Engineering*. (2), 1-1.
20. Landry, Ch. (2000). Urban vitality: A New source of urban competitiveness, prince claus fund journal, ARCHIS issue Urban Vitality / Urban Heroes. www.scrip.org at 29/7/2021
21. Li, X., Yang, H., Li, W., Chen, Zh. (2016). Public-private partnership in residential brownfield redevelopment: case studies of Pittsburgh. *Science Direct*, (145), 1534-1540.
22. Love, L., Smith, P., & Davis, P. (2015). Life Cycle critical success factors for public-private partnership infrastructure projects. *Journal of Management Engineering*, 31(5), 401-407.
23. Mitchel, R. k., Agle, B. R., & Wood, D. J. (1997). Towarg a theory of stakeholder identification and salience: defining the principle of who and what really counts. *Academy of Management Review*, 853-886.
24. Osei-Kyei, R. P.C., & Chan, A. (2015). Review of studies on the critical success factors for public-private partnership(PPP) projects from 1999-2013. *International Journal of Project Management*, 33(6), 1335-1346
25. Risom, J. (2016) .Livabilitization: Numbing the urban experience. Retrieved from <http://gehlpeople.com/blog/livabilitization-numbing-the-urban-experience>.
26. Ross. T., & Yan. J. (2015). Comparing public-private partnerships and traditional procurement:Effectively Vs. Flexibility. *Journal of Comparative Policy Analysis*, 17, (5), 448-466.
27. Singh, A., Shrivastava, P., & Kambekar, A. R. (2019). Financial risk assessment of public private partnership project. Slovenia: International Conference Workshop Residential Environments and People.
28. Tereci, A. (2017). *Importance of social sustainability at the mass housing projects .3rd International Confrence on New Trends in Architecture and Interior Design*. Helsinki, Finland: Proceedings Book.
29. Verweij, S., & Meerkerk, I. (2021). Do public-private partnerships achieve better time and cost performance than regular contracts? *Public Money and Management* ,41 ,286-295.
30. Voordijk, J. T., De Boer, S. J., & Van Der, W. (2009). Public-private partnerships in low-cost housing, a case study in Nakuru, Kenya. <https://essay.utwente.nl/68863/> at 3/8/2021.
31. Wang, H., Xiong, W., Wu, G., & Zhu, D. (2018). Public-private partnership in public administration disipline: a literature review. *Public Management Review*, 20(2), 293-316.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال هشتم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

بررسی عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر در تقاطع‌های شهری (نمونه موردی: سه‌راه تهران‌پارس)

سارا رمضانی (دانشجوی دکتری شهرسازی، دانشگاه هنر اصفهان، اصفهان، ایران، نویسنده مسئول)

s.ramezani@aui.ac.ir

احمد شاه‌یوندی (استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه هنر اصفهان، اصفهان، ایران)

a.shahivandi@aui.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۴۰۰/۰۶/۰۳

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۱۲/۰۳

صص ۱۲۲-۱۰۳

DOI: 10.22067/JGUSD.2022.69006.1020
مقاله پژوهشی، کاربردی، تحلیلی - توصیفی

چکیده

بحران ایمنی معابر شهری و هزینه‌های ناشی از حوادث رانندگی یکی از چالش‌های مهم توسعه کشورهاست. در میان کاربران جاده‌ای، عابران پیاده از آسیب‌پذیرترین گروه‌ها شناخته می‌شوند. تقاطع‌های کنترل‌نشده به‌عنوان محل‌هایی با نرخ بالای تصادف عابران هستند. سه‌راه تهران‌پارس یکی از مهم‌ترین تقاطع‌های شرق شهر تهران بوده که حدود نیمی از تصادفات در آن، خسارتی است و عدد قابل‌توجهی از مصدومیت‌های عابران پیاده در آن اتفاق می‌افتد. روند روبه‌افزایش تعداد تصادفات در محدوده تقاطع، لزوم توجه به آن را بیش‌ازپیش نمایان می‌سازد. پژوهش پیش‌رو ضمن بررسی وضعیت این تقاطع، به تعیین مهم‌ترین شاخص‌های مؤثر در ایمنی افراد در آن می‌پردازد و از لحاظ روش، در دسته پژوهش‌های توصیفی-تحلیلی و در عین حال کاربردی قرار دارد. داده‌های پژوهش در چارچوب مطالعات کتابخانه‌ای، مشاهدات میدانی و طرح پرسشنامه (جامعه آماری شامل ساکنین منطقه و کاربران فضا با حجم نمونه ۳۳۳ نفر) گردآوری و مقایسه وضعیت میانگین و انحراف معیار متغیرهای موردپرسش با وضعیت ایده‌آل صورت گرفت. همچنین از مدل معادلات ساختاری برای سنجش نحوه ارتباط عوامل مؤثر بر ایمنی افراد استفاده شد. میزان اعمال قانون و نظارت (۳/۴) بیشترین میانگین را از نگاه افراد داراست. بررسی بارهای عاملی مدل حاصل در عوامل مؤثر بر ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر این تقاطع بر ابعاد انسانی (۰/۹۷)، کالبدی (۰/۹۶)، مدیریتی (۰/۹۵) و تجهیزات مسیر (۰/۹۰۸) نشان از معناداری این روابط و نقش پررنگ شاخص‌های معیار انسانی است. ارتباطات موجود میان متغیرهای بیرونی و درونی، معیار کالبدی و متغیر ترکیب کاربری اراضی (بار عاملی ۰/۷۱) بیشترین همبستگی را نشان می‌دهد که انتظار آن می‌رود در اقدامات پیشنهادی مبنای برنامه‌ریزی در این تقاطع قرارگیرد.

کلیدواژه‌ها: ایمنی، تقاطع، سه‌راه تهران‌پارس، گروه‌های آسیب‌پذیر

۱. مقدمه

تصادفات ترافیکی از عوامل بسیار مهم مرگ و میر و صدمات شدید جانی و مالی بوده (حکمت‌نیا و انصاری، ۱۳۹۱، ص. ۱۱۶) و بیش از نیمی از افراد در سراسر دنیا جان خود را در اثر آن از دست می‌دهند. معابر شهری بیش از ۳۰ درصد کاربری‌های موجود از شهرها را تشکیل می‌دهند و نقش بسزایی در حیات شهری و برنامه‌ریزی آن ایفا می‌کنند (زنگنه و همکاران، ۱۳۹۱، ص. ۱). بر اساس آمار منتشرشده، بیش از یک‌چهارم مرگ و میر، ناشی از آسیب‌های جاده‌ای بوده است (سازمان جهانی بهداشت^۱، ۲۰۱۵) و اولین عامل مرگ در میان افراد در دسته سوانح بعد از انواع بیماری‌ها می‌باشد (ریچی^۲ و روزر^۳، ۲۰۱۸). بحران ایمنی معابر شهری، مرگ و میرها، آسیب‌ها و هزینه‌های ناشی از حوادث رانندگی یکی از چالش‌های مهم سلامت، بهداشت عمومی و توسعه کشورها است (زنگنه و همکاران، ۱۳۹۱، ص. ۱). به همین جهت، کاهش تصادفات رانندگی از سوی مجامع بین‌المللی برای کشورهای جهان در دستور کار قرار گرفته است. اما هنوز در بسیاری نقاط دنیا ایمنی عابران پیاده توجه لازم را به خود جلب نکرده است. در میان کاربران جاده‌ای، عابران پیاده، به‌عنوان یکی از آسیب‌پذیرترین گروه‌ها، در معرض خطرات زیادی قرار دارند (اساما^۴ و سید^۵، ۲۰۱۷، ۱۱۷؛ کیم^۶ و همکاران، ۲۰۱۸، ص. ۳۲۴). هر ساله بیش از ۰/۲ میلیون مورد فوتی عابر پیاده در سراسر جهان گزارش می‌شود (لی^۷ و همکاران، ۲۰۱۹، ص. ۷۴۱). صدمات ناشی از تصادفات گروه‌های آسیب‌پذیر معمولاً به لحاظ جسمی و روانی شدید است (لی^۸ و همکاران، ۲۰۱۹، ص. ۱۱۶). در ایران بر اساس آمار منتشرشده در سال ۱۳۹۵، عابران ۶/۲۱ درصد و راکبین موتور و یا دوچرخه ۲۴ درصد از کشته‌شدگان تصادفات جاده‌ای را تشکیل می‌دهند. همچنین بر اساس آمار شش ماهه دوم سال ۹۶، بیشترین آمار تصادفات درون‌شهری، مربوط به شهر تهران هست که سهم عابران پیاده در تصادفات فوتی، ۶۱ درصد بوده است. تقاطع‌های به‌عنوان محل‌هایی با نرخ بالای تصادف عابران شناخته شده‌اند، زیرا حجم بالایی از نقاط برخورد عابران و وسایل نقلیه را شامل می‌شوند و تقاطع‌های کنترل نشده این نقاط برخورد را تشدید می‌کنند (ژانگ^۹ و همکاران، ۲۰۱۷، ص. ۱۹). در همین خصوص، بر اساس گزارش آمار ترکیبی پلیس راهور در سال ۱۳۹۶، سه‌راه تهران‌پارس (تقاطع خیابان دماوند و حجر بن عدی)، واقع در حداصل مناطق ۱۳ و ۸ شهرداری تهران و در مجاورت پایانه شرق و تحت نظارت شهرداری منطقه ۸ و حوزه پیرامونی آن (تا شعاع ۳۰۰ متری) یکی از مهم‌ترین و پر رفت و آمدترین تقاطع‌های شرق تهران بوده که حدود نیمی از تصادفات در آن، از نوع خسارتی و عدد قابل توجهی از مصدومیت‌های عابران پیاده در محور دماوند، این حوزه

1. WHO
2. Ritchie
3. Roser
4. Osama
5. Sayed
6. Kim
7. Li
8. Lee
9. Zhang

اتفاق می‌افتد. این مسئله لزوم توجه به این تقاطع را بیش‌ازپیش نمایان می‌سازد. همچنین بر اساس آمار منتشرشده از اداره کل مهندسی و ترافیک، روند رو به افزایش تعداد تصادفات خسارتی در محدوده تقاطع از سال ۱۳۹۳ به بعد، بر لزوم بررسی این مسئله و ارائه راهکار برای مرتفع کردن آن صحنه می‌گذارد.

کاربران آسیب‌پذیر راه، مؤلفه‌های سازنده ترافیک بدون سلول محافظت‌کننده خارجی، تعریف می‌شوند. مصداق این تعریف، عابران پیاده، دوچرخه‌سواران و موتورسواران هستند. عابران پیاده انعطاف‌پذیرترین و در عین حال، غیرقابل‌پیش‌بینی‌ترین کاربران جاده هستند (دب^۱ و همکاران، ۲۰۲۰، ص. ۱۷۷). در سراسر جهان کاربران آسیب‌پذیر در حدود نیمی (۴۶ درصد) از فوت‌شدگان سوانح جاده‌ای را تشکیل می‌دهند و در کشورهای کم‌درآمد این رقم به بیش از ۹۰ درصد نیز می‌رسد (صاحبی، ۱۳۹۳، ص. ۷؛ لین و همکاران، ۲۰۱۹، ص. ۱۶۲).

در بررسی سیاست‌های ایمنی داخلی می‌توان گفت، سازوکار سازمان‌های مرتبط در کمیسیون ایمنی راه‌ها به دنبال ادامه روند کاهش آمار تصادفات و حذف و تعدیل عوامل مرگ‌ومیر جاده‌ای می‌باشند. در خصوص توجه به تلفات عابران پیاده، سازمان‌های مربوط، برنامه‌ریزی جامع و استمرار اقدامات را سرلوحه کار خود قرار داده‌اند. با طرح‌هایی همچون طرح ارتقای ایمنی عابران پیاده و طرح ایمن‌سازی مدارس حاشیه راه‌ها از سال ۱۳۹۰ در سطح ۳۰ استان، در جهت دستیابی به هدف خود حرکت کرده‌اند و به آموزش عابران و ایمن‌سازی معابر با استفاده از سیاست‌های آرام‌سازی پرداخته‌اند (نوران و همکاران، ۱۳۹۱، ص. ۸). بررسی سیاست‌های ایمنی جهانی در قالب سه سیاست سیستم ایمن، خیابان کامل و چشم‌انداز صفر صورت می‌گیرد. در روش سیستم ایمن هدف، حذف تصادفات فوتی و کاهش جراحات شدید از طریق ارائه یک سیستم حمل‌ونقل ایمن است که آسیب‌پذیری افراد را در نظر بگیرد (سازمان جهانی بهداشت، ۲۰۱۳، ص. ۶). در سیاست دوم، باهدف تعریف خیابان کامل، اجزایی چون پیاده‌روهای فعال (روان، عریض، ایمن، ارتباط مناسب با خیابان، قابل‌استفاده برای معلولین)، خطوط مخصوص دوچرخه، جاده‌های فعال (مسیرهای مشخص عبور وسایل نقلیه موتوری به همراه دوربرگردان‌های استاندارد و مناسب)، خطوط عابر پیاده ایمن و پوشش گیاهی موردتوجه قرار می‌گیرند. سیاست سوم، چشم‌انداز صفر است که به دنبال یافتن راهبردی برای از بین بردن تمامی تلفات ترافیکی و آسیب‌های شدید می‌باشد (سند چشم‌انداز صفر فیلادلفیا، ۲۰۱۷، ص. ۱۲). از اجزا اصلی آن می‌توان به تعهد رسمی و عمومی برای رسیدن به هدف تلفات صفر ترافیکی، تشویق همکاری و هماهنگی معنی‌دار میان سازمان‌های دولتی و ذینفعان جامعه، به‌کارگیری و به اشتراک‌گذاری داده‌های قابل‌اطمینان و لزوم مشارکت جوامع اشاره کرد.

در حوزه موضوع موردبحث، مطالعات بسیاری در سراسر جهان صورت گرفته است. بر اساس مطالعات لین^۲ و همکاران (۲۰۱۹)، روش مبتنی بر جمعیت شناختی برای شناسایی و تعیین کمیت اثرات عوامل مهم مرتبط با تصادفات عابر پیاده و شدت آسیب‌دیدگی آن‌ها در مناطق کم‌درآمد ایجادشده است. کیم (۲۰۱۹)، مقاله‌ای باهدف

1. Deb

2. Lin

بررسی جامع رابطه بین شرایط فیزیکی محیط شهری و ایمنی عابر پیاده سالمندان در سطح تقاطع‌ها ارائه داده است. هانا^۱ و همکاران (۲۰۱۸)، مدلی خطی از ایمنی عابر پیاده در مناطق شهری با توجه به تصادفات جاده‌ای ارائه داده‌اند که متغیر مستقل از ایمنی مسیر عابر پیاده را در نظر می‌گیرد. فو^۲ و همکاران (۲۰۱۸)، در مقاله‌ای، چارچوبی جدید برای ارزیابی ایمنی عابر پیاده در مکان‌های کنترل نشده، ارائه داده‌اند. سویلانا^۳ و همکاران (۲۰۱۸) در مقاله‌ای روشی را برای ارزیابی چندین شاخص سنجش ایمنی حوزه تقاطع‌ها ارائه داده‌اند. کوکموئر^۴ و همکاران (۲۰۱۶)، مطالعه‌ای برای ارزیابی دانش ایمنی عابر پیاده، رفتار عبور از جاده و آسیب‌های عابر پیاده کودکان دبستانی در تنظیمات کم‌درآمد صورت داده و از یک نظرسنجی مقطعی و غیر تصادفی برای گزارش خود استفاده کرده‌اند. گو^۵ و همکاران (۲۰۱۶)، در مطالعه‌ای بر نقش الگوهای مختلف شبکه جاده‌ای در وقوع تصادفات مربوط به عابران پیاده متمرکز شده‌اند. پرومال^۶ و یوناتان^۷ (۲۰۱۲)، به دنبال تحلیل رفتاری همچون سرعت عبور، میزان تبعیت از چراغ و تعامل عابر پیاده و خودرو در شرایط ترکیب ترافیک مختلط می‌باشند. در مطالعات و پژوهش‌های داخلی انجام گرفته، نتایج تحقیق حقیقی فرد و همکاران (۱۳۹۶) نشان می‌دهد که میزان اهمیت عامل ایمنی و امنیت، بعد از عامل قابلیت دسترسی، قوی‌ترین عوامل در تبیین تغییرات میزان سرزندگی به شمار می‌رود. وزیری و زنگی‌آبادی (۱۳۹۲) در مقاله‌ای، به بررسی قسمتی از پروژه وسیع مکان‌دار نمودن و تحلیل اطلاعات تصادفات شهر تهران می‌پردازند. زنگنه و همکاران (۱۳۹۱) در پژوهشی باهدف بررسی تجهیزات ایمنی گذرهای عابر پیاده و خیابان‌های شهری به دنبال ارائه راهکارهای لازم جهت افزایش ایمنی خیابان‌های شهری و گذرهای عابر پیاده می‌باشند. نجیب نیا و همکاران (۱۳۹۱) در مقاله‌ای، سعی در شناسایی ویژگی‌های کالبدی و کارکردی مؤثر در احساس امنیت عابر پیاده نموده‌اند.

با مطالعات صورت گرفته و بررسی منابع مختلف در پژوهش پیش رو، چارچوب نظری شامل معیارهایی در زمینه‌های انسانی، کالبدی (پارک^۸ و گارسیا^۹، ۲۰۱۹، ص. ۸۶۱)، مدیریتی و الحاقات مسیر در بحث ایمنی افراد، تبیین شد. این معیارها مبنای ارزیابی و شکل‌گیری مدل ساختاری عوامل مؤثر در ایمنی گروه هدف در تقاطع مورد مطالعه قرار می‌گیرند. در این چارچوب، معیار انسانی شامل میزان شناخت و آگاهی عابران (نوران و همکاران، ۱۳۹۱)، میزان پیروی عابران از قوانین ایمنی، مشارکت در برقراری شرایط ایمن و میزان شناخت فرد از محیط اطراف (سازمان جهانی بهداشت، ۲۰۱۳) است. معیار کالبدی با ساختار و وضعیت موجود پیاده‌رو، ساختار هندسی تقاطع، وضعیت پوشش گیاهی مسیر، طرح هندسی راه، سرعت طرح راه، ترکیب کاربری اراضی (سازمان جهانی بهداشت، ۲۰۱۳)،

1. Hannah

2. Fu

3. Soilána

4. Koekemoer

5. Guo

6. Ynathan

7. Perumal

8. Park

9. Garcia

وضعیت دید متقابل بین وسیله نقلیه و عابران پیاده (نوران و همکاران، ۱۳۹۱) عرض راه‌ها و خطوط، حجم تردد وسایل نقلیه عبوری (ذوقی و همکاران، ۱۳۹۰) و وضعیت معبر برای استفاده معلولین (شهرداری تهران، ۱۳۹۴) شناخته می‌شود. همچنین شاخص‌هایی چون نحوه و میزان اعمال قانون و نظارت (سازمان جهانی بهداشت، ۲۰۱۳)، وجود یا نبود برنامه اقدام (شاوم^۱، ۲۰۱۵)، میزان بومی‌سازی قواعد تقاطع (تومار^۲، ۲۰۱۷)، میزان کنترل سرعت وسیله نقلیه، محدودیت ترافیک در مسکونی و میزان اجرای سیاست ایمنی عابران (سازمان جهانی بهداشت، ۲۰۱۳) تشکیل دهنده معیار مدیریتی هستند. در نهایت معیار تجهیزات مسیر با بهره‌گیری از دستگاه‌های ITS، وضعیت روشنایی در تقاطع (چو^۳ و همکاران، ۲۰۱۹)، وضعیت خطوط عابر و علائم و چراغ عابر پیاده (سازمان جهانی بهداشت، ۲۰۱۳) شناخته می‌شود.

هدف اصلی انجام این پژوهش، تلاش در جهت افزایش ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر، کاهش خسارات اقتصادی و جانی به سایر کاربران راه و همچنین ایجاد محیطی ایمن و سرزنده برای شهروندانی است که برای دسترسی به خدمات موردنیاز خود ناگزیر به عبور از این تقاطع می‌باشند. در اینجا تأکید بر همه‌شمول بودن برنامه‌ریزی در این حوزه و ایمن‌سازی آن برای تمامی افراد در هر گروه سنی و شرایط جسمی هست. در گزارش پیش رو تلاش بر آن است تا با استخراج چارچوب مبانی نظری بررسی شده و عوامل مؤثر در میزان ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر، از طریق مطالعه مبانی نظری و بررسی تجربیات موفق جهانی، به جمع‌آوری اطلاعات با ابزار گوناگون در حوزه سه‌راه تهران‌پارس، واقع در منطقه ۸ شهرداری تهران پرداخته شود و بر پایه ایجاد مدل معادلات ساختاری در تعیین مهم‌ترین شاخص‌های مؤثر در ایمنی افراد در تقاطع موردبررسی، گام برداشته شود و به دنبال پاسخ این سؤال باشد که چه راهکارهایی را می‌توان در خصوص ارتقای ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر با توجه به وضعیت این تقاطع، ارائه نمود؟

۲. متدولوژی

در این پژوهش، چارچوب به‌دست‌آمده از مطالعات و سیاست‌های به‌کاررفته جهانی در خصوص ایمن‌سازی معابر و خصوصاً بحث ایمنی عابران پیاده و انجام مطالعه میدانی در سه‌راه تهران‌پارس شکل گرفته است. جمع‌آوری اطلاعات از طریق مشاهدات میدانی و حضور در سایت، پرسشنامه، مصاحبه با افراد حاضر در محل، مطالعه اسناد کتابخانه‌ای و جمع‌آوری اطلاعات از سازمان‌های مرتبط (معاونت حمل‌ونقل و ترافیک منطقه ۸ و ۱۳ تهران) صورت گرفت. تبیین شاخص‌های تأثیرگذار در چهار زمینه انسانی، کالبدی، مدیریتی و الحاقات مسیر در بحث ایمنی افراد، اساس طرح پرسش‌نامه قرار گرفته و با توجه به جمعیت منطقه و گذری بودن سایت مورد بررسی، با استفاده از فرمول کوکران جامعه آماری تحدید و تعداد ۳۳۳ به عنوان حجم نمونه در نظر گرفته شد که اطلاعات آن با بهره‌گیری

از نرم افزار «SPSS»^۱ تحلیل و وضعیت شاخص های مورد مطالعه پژوهش از منظر نحوه توزیع (میانگین و انحراف معیار) توصیف شده است. سپس با تکیه بر تجزیه و تحلیل اطلاعات به دست آمده، معادلات ساختاری در تعیین مهم ترین شاخص های مؤثر در ایمنی افراد در تقاطع مورد بررسی به کار گرفته شد. در این روش با استفاده از نرم افزار «آموس گرافیک»^۲ ابتدا عامل های پنهان هر متغیر مشخص گردیده، سپس متغیرهای مرتبط با هر عامل اصلی بر اساس بار عاملی اندازه گیری شده و مؤثرترین معیارهای هر عامل استخراج می گردد. در نهایت، با تکیه بر مدل ساختاری حاصل و برازش مناسب آن، راهکارهایی به صورت مکان مند در خصوص ارتقای ایمنی گروه های آسیب پذیر در سهره تهران پارس، ارائه شد. لذا پژوهش پیش رو از لحاظ روش، در دسته پژوهش های توصیفی-تحلیلی و در عین حال کاربردی قرار دارد.

تعیین محدوده: محدوده مورد بررسی سهره تهران پارس (تقاطع خیابان دماوند و حجر بن عدی)، واقع در حداثی مناطق ۱۳ و ۸ شهرداری تهران و در مجاورت پایانه شرق و تحت نظارت شهرداری منطقه ۸ تهران هست. در معبر دماوند، دو نقش تردد و دسترسی باهم ترکیب شده است. با توجه به قرار گرفتن این خیابان در دهانه شرقی، توان عملکرد آن به عنوان دروازه ورودی شهر، نقش تردد این خیابان قوی تر از دسترسی مطرح شده است. این خیابان به عنوان یک لبه، فعالیت های مناطق بالادست را از منطقه ۱۳ جدا می کند (مهندسین مشاور طرح و برنامه، ۱۳۸۵، ص. ۲۰). در ادامه پلان وضع موجود سهره تهران پارس دیده می شود (شکل ۱).



شکل ۱. پلان موقعیت و وضعیت موجود سهره تهران پارس

مأخذ: (معاونت حمل و نقل ترافیک شهرداری تهران، ۱۳۹۵)

جامعه آماری: در صورت مشخص نبودن جامعه آماری برای کارهای پیمایشی دست کم ۱۰۰ نفر نیاز است (حافظ نیا، ۱۳۹۶)، اما در این جا برای بهتر شدن کار و خروجی مناسب، بر اساس اطلاعات موجود در طرح تفصیلی منطقه، جمعیت محدوده استخراج شد و با توجه به گذری بودن تقاطع مورد مطالعه، این جمعیت تعدیل شد

1. SPSS: Statistical Package for Social Sciences

2. AMOS Graphic

و از فرمول کوکران^۱، برای تحدید جامعه آماری استفاده شد. در مجموع، تعداد ۳۳۳ پرسشنامه در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفت. جامعه آماری مورد مطالعه شامل ساکنین منطقه و کاربران فضا در زمان انجام مطالعات میدانی هست. این فرمول به شرح زیر است:

$$\frac{Nz^2pq}{Nd^2 + z^2pq} = \text{فرمول کوکران}$$

اگر حجم جامعه مشخص باشد خواهیم داشت: $N = \text{حجم جامعه آماری} = n = \text{حجم نمونه} = Z = \text{مقدار متغیر نرمال واحد استاندارد}$ ، که در سطح اطمینان ۹۵ درصد برابر ۱/۹۶ هست. $p = \text{مقدار نسبت صفت موجود در جامعه است}$. اگر در اختیار نباشد می‌توان آن را ۰/۵ در نظر گرفت. در این حالت مقدار واریانس به حداکثر مقدار خود می‌رسد. $q = \text{درصد افرادی که فاقد آن صفت در جامعه هستند} = 1 - p = q$ و $d = \text{مقدار اشتباه مجاز است}$. با توجه به جمعیت محلات مورد پژوهش و بهره‌گیری از فرمول بالا با احتساب $d = 0.5$ ، مقدار حجم نمونه به شرح جدول (۱) به دست آمد.

جدول ۱. حجم نمونه در محدوده مورد پژوهش

منطقه مورد بررسی	جمعیت ۹۵	حجم نمونه
منطقه ۸ شهرداری تهران	۴۲۵۱۹۷	۳۳۳

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

در این پژوهش، برای تعیین روایی پرسشنامه با چند تن از صاحب‌نظران و اساتید مشورت شد و سؤالات جرح و تعدیل شدند. همچنین به منظور بررسی پایایی پرسشنامه، ابتدا به تکمیل ۳۲ پرسشنامه در محدوده مورد مطالعه پرداخته شد و اطلاعات آن به وسیله نرم‌افزار SPSS تحلیل شد. با بهره‌گیری از آن، میزان آلفای کرونباخ پرسشنامه‌های تکمیل شده، استخراج شده و سپس با استفاده از حذف سؤالات با همبستگی کمتر به موضوع، میزان ۰/۷۱۵ را به خود اختصاص داد که نشانگر پایایی بالای سؤالات مطرح شده است. این مقادیر در جداول (۲) و (۳) مشخص شده‌اند.

جدول ۲. آلفای کرونباخ تمام گویه‌های تحقیق

درصد	تعداد		
۹۳/۸	۳۰	معتبر ^۲	نمونه
۶/۳	۲	مستثنی ^۳	
۱۰۰	۳۲	مجموع	

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

1. Cochran formula
2. Valid
3. Excluded

جدول ۳. پایایی آمار پرسشنامه

آلفای کرونباخ	تعداد
۰/۷۱۵	۲۱

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

شناخت وضع موجود تقاطع تهران پارس: به منظور بررسی وضعیت موجود این تقاطع، معیارهای متفاوتی مورد مطالعه قرار گرفته است (جدول ۴) و بررسی وضعیت موجود سه راه تهران پارس در شکل (۲)، صورت گرفته است. در منطقه ۸ و سه راه تهران پارس حدود نیمی از تصادفات، از نوع خسارتی و عدد قابل توجهی از مصدومیت‌های عابران پیاده در محور دماوند، در حوزه سه راه تهران پارس و محدوده پایانه شرق اتفاق می‌افتد (گزارش آمار ترکیبی پلیس راهور بر اساس راه، ۱۳۹۶). همچنین با توجه به روند افزایش تعداد تصادفات خسارتی در محدوده تقاطع (افزایش از ۳ مورد در سال ۱۳۹۳ به ۲۶ مورد در سال ۱۳۹۶)، بررسی این مسئله و ارائه راهکار برای مرتفع کردن آن ضروری به نظر می‌رسد (اداره کل مهندسی و ترافیک معاونت شهرداری منطقه ۸ تهران، ۱۳۹۶).

جدول ۴. شناخت وضع موجود تقاطع تهران پارس

معیار	وضعیت موجود
نوع کنترل تقاطع	چراغ راهنمایی چشمک‌زن
تجهیزات هوشمند	دوربین نظارت تصویری
وضعیت روشنایی در تقاطع	فاقد روشنایی استاندارد
درصد وسایل نقلیه سنگین موتورسیکلت کل تقاطع	۳/۴۲ درصد ۶/۴۲ درصد

مأخذ: (اداره کل مهندسی و ترافیک، ۱۳۹۹)



شکل ۲. بررسی وضعیت موجود سه راه تهران پارس

شاخص‌ها و متغیرهای پژوهش: برای گردآوری داده‌ها از پرسش‌نامه طرح‌شده بر پایه ۲۱ متغیر اصلی در ۴ بعد بر اساس جدول (۷) بهره گرفته شده است. این متغیرها، بر مبنای مطالعات انجام‌شده شاخص‌ها و متغیرهای پژوهش استخراج شده اند. با در نظر گرفتن مسئله تعدد شاخص‌ها، دو اصل یافتن شاخص مناسب در این پژوهش، قابل حصول بودن داده‌ی شاخص‌های موردنظر و مورد دوم، توجه به اصل پاسخگویی شاخص‌ها در حوزه مطالعات فضایی و متناسب با مقیاس عملکردی پژوهش است.

۳. یافته‌ها

۳.۱. شناسایی پتانسیل وقوع تصادفات

شناسایی عوامل خطر ساز در سطح خیابان برای صدمه به عابر پیاده برای برنامه‌ریزی شهری و همچنین اقدامات پیشگیری از صدمات ضروری است (نسوف^۱ و همکاران، ۲۰۱۸، ص. ۲۰۹؛ ایبو^۲ و همکاران، ۲۰۱۷، ص. ۱). با بررسی محدوده مورد مطالعه در اسناد و مشاهدات میدانی و بررسی نتایج حاصل از پرسشنامه‌ها، پتانسیل‌های وقوع تصادفات به تفکیک عابران پیاده و وسایل نقلیه شناسایی شد، که در جدول (۵) دیده می‌شود.

جدول ۵. شناسایی پتانسیل وقوع تصادفات عابران و وسایل نقلیه

عامل	عامل وقوع سانحه	توضیحات
۱. شناسایی پتانسیل وقوع تصادفات عابر پیاده	عدم تفکیک پیاده‌رو از سواره‌رو	تداخل حرکتی عابر و وسایل نقلیه در محدوده 
		توقف مسافرخش‌های شخصی و تاکسی‌های خطی در مسیر 
	عدم وجود گذرگاه‌های ایمن	
	وجود کاربری و مراجعین خاص	کاربری‌های ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی، پایانه شرق، هتل شهر
	عدم تعریف تجهیزات مناسب جهت	قطع شدن و بریدگی نرده در طول پیاده‌روی موجود

1. Nesoff

2. Eyobu

عامل	عامل وقوع سانحه	توضیحات
۲. شناسایی پتانسیل وقوع تصادفات وسایل نقلیه	ایجاد محدودیت حرکت عابران	
		نقص در خط‌کشی محوری معابر منتهی به تقاطع
	طرح هندسی معبر	مشکل طرح هندسی در مقطع تداخلی ابتدای معبر بسیج 
	عدم تعریف تجهیزات مناسب جهت اطلاع‌رسانی مناسب به رانندگان جهت تصمیم‌گیری	عدم تعریف روشنایی مناسب در تقاطع 

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

جدول شماره (۶)، به دسته‌بندی ابعاد عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر، معیارهای هر بعد و میانگین نظرات افراد و کاربران فضا در ارتباط با این معیارها پرداخته است. فاصله میانگین‌های به‌دست‌آمده با عدد ۴ که وضعیت خوب را نشان می‌دهند، سنجیده می‌شود. با توجه به بررسی به‌عمل‌آمده، در بعد انسانی، متغیرهای تعریف‌شده در وضعیت نزدیک به هم تعریف‌شده‌اند و در میان آن‌ها، میزان پیروی عابران از قوانین منجر به ایمنی، میانگین بیشتری را به خود اختصاص می‌دهد. در بعد فیزیکی و کالبدی، متغیرهایی که بیشترین امتیاز را کسب نموده‌اند، به ترتیب مربوط به وضعیت پوشش گیاهی مسیر، ساختار و وضعیت موجود پیاده‌رو، حجم تردد وسایل نقلیه عبوری، عرض راه‌ها و خطوط، طرح هندسی راه و وضعیت دید متقابل بین وسیله نقلیه و عابران هست. در بعد مدیریتی، کمترین و بیشترین میانگین به ترتیب مربوط به شدت محدود کردن ترافیک در مناطق مسکونی و نحوه و میزان اعمال قانون و نظارت بوده است. در خصوص تجهیزات مسیر نیز، علائم و چراغ عابر پیاده بیشترین میانگین و وضعیت بهره‌گیری از سامانه‌های هوشمند، پایین‌ترین میانگین را از نگاه افراد به خود اختصاص داده است.

جدول ۶. وضعیت عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر از دیدگاه افراد

بعد	متغیر	M'	SD'	بعد	متغیر	M	SD
انسانی	میزان شناخت و آگاهی عابران	۲/۷۹	۱/۱۳	فیزیکی	وجود / نبود برنامه اقدام	۲/۹۱	۱/۰۰
	میزان پیروی عابران از قوانین ایمنی	۲/۹۲	۱/۰۶		محدودیت ترافیک در مسکونی	۳/۱۷	۰/۹۲
	مشارکت در برقراری شرایط ایمن	۲/۶۸	۱/۰۸		میزان بومی‌سازی قواعد تقاطع	۲/۶۵	۱/۲۱
	میزان شناخت فرد از محیط اطراف	۲/۷۱	۱/۱۲		میزان کنترل سرعت وسیله نقلیه	۲/۵۷	۱/۰۳
	ساختار و وضعیت موجود پیاده‌رو	۲/۸۸	۱/۱۳		نحوه و میزان اعمال قانون و نظارت	۳/۴	۱/۰۴
کالبدی و فیزیکی	وضعیت پوشش گیاهی مسیر	۳/۰۶	۱/۱۷	سازه‌ای	میزان اجرای سیاست ایمنی عابران	۳/۲۳	۱/۰۸
	طرح هندسی راه	۲/۶۸	۱/۱۳		بهره‌گیری از دستگاه‌های ITS	۲/۳	۰/۸۴
	عرض راه‌ها و خطوط	۲/۸۲	۱/۰۵		وضعیت روشنایی در تقاطع	۲/۷۵	۱/۰۳
	ترکیب کاربری اراضی	۲/۶۹	۱/۳		وضعیت خطوط عابر	۲/۴۶	۱/۱۳
	حجم تردد و وسایل نقلیه عبوری	۲/۸۳	۱/۱۳		علائم و چراغ عابر پیاده	۳/۱۶	۱/۲۵
	وضعیت دید بین وسیله نقلیه و عابران	۲/۶۵	۱/۰۳				

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

۳.۲. فرایند ایجاد مدل معادلات ساختاری

نام‌گذاری متغیرها: در مدل‌سازی معادلات ساختاری دو نوع متغیر اصلی وجود دارد: متغیرهای بیرونی که همواره به صورت متغیرهایی مستقل‌اند و در معادلات ساختاری با Y نشان داده می‌شوند. با مطالعات صورت گرفته و بررسی منابع مختلف، متغیرهای پنهان درونی در ۴ زمینه انسانی، کالبدی، مدیریتی و الحاقات مسیر در بحث ایمنی افراد، تبیین شد. این معیارها در ادامه مبنای سنجش و ارزیابی تقاطع مورد مطالعه قرار می‌گیرند. در جدول (۷) نام‌گذاری هر یک از متغیرها نشان داده شده است. شکل (۳) به ارتباط بین متغیرهای بیرونی، متغیرهای پنهان درونی و متغیرهای پنهان بیرونی پرداخته شده است. در مدل مستخرج ابتدا عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر در تقاطع‌های شهری در چهار بعد اصلی مذکور دسته‌بندی شده‌اند، سپس هر یک از ابعاد به ترتیب به متغیرهای مشاهده شده بیرونی (Y1 تا Y21) تقسیم شده‌اند.

جدول ۷. نام‌گذاری متغیرها

نماد	متغیر	جنس متغیر	نماد	متغیر	جنس متغیر
Y1	میزان شناخت و آگاهی عابران	مشاهده شده	Y14	میزان بومی‌سازی قواعد و اصول برای تقاطع	مشاهده شده
Y2	میزان پیروی عابران از قوانین منجر به ایمنی	بیرونی	Y15	میزان تلاش برای کنترل سرعت وسیله نقلیه	بیرونی

۱. Mean (میانگین)

۲. Std.Deviation (انحراف معیار)

نماد	متغیر	جنس متغیر	نماد	متغیر	جنس متغیر
Y3	مشارکت در برقراری شرایط ایمن		Y16	شدت ترافیک در مناطق مسکونی	
Y4	میزان شناخت فرد از محیط اطراف		Y17	اجرای سیاست‌های ایمنی عابران	
Y5	ساختار و وضعیت موجود پیاده‌رو		Y18	بهره‌گیری از دستگاه‌های ITS	
Y6	وضعیت پوشش گیاهی مسیر		Y19	وضعیت روشنایی در تقاطع	
Y7	طرح هندسی راه		Y20	وضعیت خطوط عابر	
Y8	عرض راه‌ها و خطوط		Y21	علائم و چراغ عابر پیاده	
Y9	ترکیب کاربری اراضی		Z1	معیار انسانی	پنهان درونی
Y10	حجم تردد وسایل نقلیه عبوری		Z2	معیار فیزیکی و کالبدی	
Y11	وضعیت دید بین وسیله نقلیه و عابران		Z3	معیار مدیریتی	
Y12	نحوه و میزان اعمال قانون و نظارت		Z4	معیار تجهیزات مسیر	
Y13	وجود / نبود برنامه اقدام		X1	عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر در تقاطع‌های شهری	پنهان بیرونی

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

بررسی رگرسیونی شاخص‌ها: با توجه به جدول شماره (۸) بارهای عاملی، مقادیر بحرانی و معنا و مفهوم (P) از معنادار بودن رابطه بین متغیرهای بیرونی با متغیرهای پنهان درونی و بیرونی حکایت می‌کنند. این ارتباطات از ۲۳ مسیر ایجاد شده حکایت می‌کنند. یکی از ابعاد مورد مطالعه در این پژوهش بعد انسانی است که تعداد ۴ معیار برای سنجش آن در نظر گرفته شد. در مسیر ۱، نحوه اثرگذاری عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر در تقاطع‌های شهری بر معیار انسانی بررسی شده است. با توجه به بار عاملی ضریب تعیین استاندارد (۰/۹۷۲) نتیجه می‌گیریم که رابطه معناداری میان این دو متغیر وجود دارد. پس از بررسی میزان همبستگی، مشاهده شد که میزان پیروی عابران از قوانینی که منجر به ایمنی آن‌ها می‌شود ارتباط تنگاتنگی با بعد انسانی در عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر در تقاطع‌های شهری دارد (بار عاملی ۰/۶۲). از بین سایر متغیرهای بیرونی به ترتیب معیارهای میزان شناخت فرد از محیط اطراف در جهت دستیابی به ایمنی و امنیت (۰/۵۸) و درجه مشارکت گروه هدف در برقراری شرایط ایمن (۰/۴۵) بیشترین سهم را در تبیین عامل داشته‌اند. در این بین معیار میزان شناخت و آگاهی عابران از قوانین، خطرات و سوانح رانندگی با بار عاملی ۰/۲۱ کمترین مقدار در تبیین عامل انسانی بوده و به عبارتی دیگر کمترین میزان اثرگذاری و همبستگی در این عامل را داشته است. در توجیه این مورد می‌توان اشاره به این مسئله داشت که شناخت صرف و بدون عمل، نمی‌تواند در ایمنی مؤثر واقع شود. بعد دیگر مورد مطالعه در این پژوهش بعد فیزیکی و کالبدی است که تعداد ۷ معیار برای سنجش آن در نظر گرفته شد. در مسیر ۲، عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر در تقاطع‌های شهری بر معیار فیزیکی و کالبدی مدنظر قرار گرفته است. بر اساس بار عاملی استاندارد ۰/۹۶ می‌توان نتیجه گرفت رابطه معناداری بین این دو شاخص وجود دارد. پس از بررسی میزان همبستگی متغیرها با بعد مورد نظر، مشاهده شد که ترکیب کاربری اراضی ارتباط زیادی در عوامل مؤثر بر ارتقای

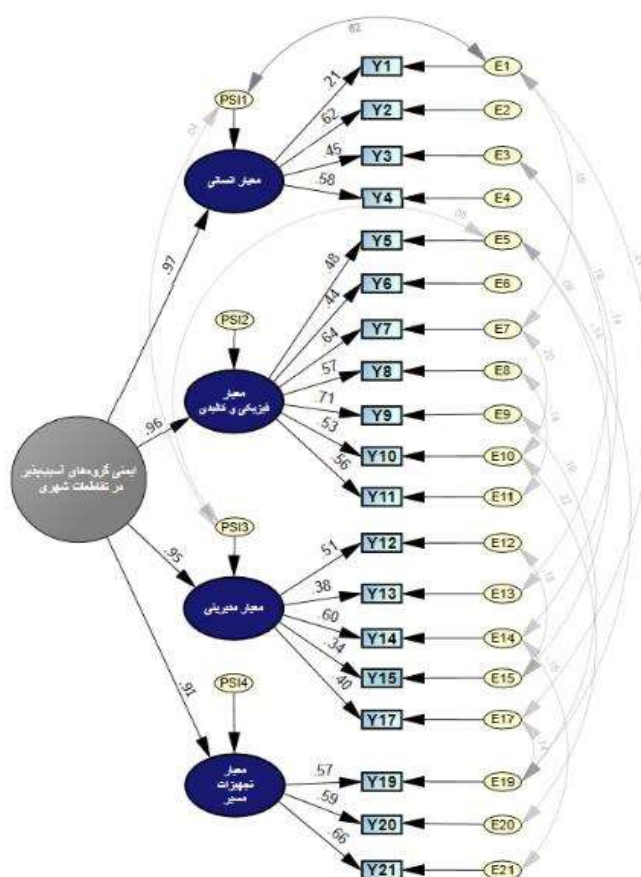
ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر در تقاطع‌های شهری دارد (بار عاملی ۰/۷۱). کاربری اراضی شهری در پیوستگی با سیستم حمل‌ونقل و شبکه ارتباطی قرار دارد و نقش تعیین‌کننده‌ای در جذب گروه‌های مختلف جمعیتی دارد. از بین متغیرهای بیرونی به ترتیب معیارهای طرح هندسی راه با بار عاملی ۰/۶۴، عرض راه‌ها و خطوط با بار عاملی ۰/۵۷، وضعیت و فاصله دید متقابل بین وسیله نقلیه و عابران پیاده (بار عاملی ۰/۵۶) و حجم تردد وسایل نقلیه عبوری (بار عاملی ۰/۵۳) بیشترین سهم را در تبیین عامل داشته‌اند. در این بین معیارهای ساختار و وضعیت موجود پیاده‌رو (بار عاملی ۰/۴۸) و وضعیت پوشش گیاهی مسیر (بار عاملی ۰/۴۶) کمترین مقدار در تبیین عامل محیطی بوده و به عبارتی دیگر کمترین میزان اثرگذاری و همبستگی در این عامل را داشته است. بعد سوم در تبیین عوامل مؤثر، بعد مدیریتی هست که تعداد ۵ معیار برای سنجش آن در نظر گرفته شد. در مسیر ۳ اثر عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر در تقاطع‌های شهری بر معیار مدیریتی سنجیده شده است، بار عاملی استاندارد ۰/۹۴۹ و نسبت بحرانی حاکی از آن است که بین شاخص مدیریتی و عوامل مؤثر بر ارتکاب جرم رابطه معناداری وجود دارد. این متغیرهای بیرونی به ترتیب معیار میزان منحصربه‌فرد سازی قواعد و اصول برای تقاطع مورد مطالعه با بار عاملی ۰/۶۰ و نحوه و میزان اعمال قانون و نظارت با بار عاملی ۰/۵۱ در تبیین این عامل بیشترین سهم را داشته‌اند. سایر متغیرهای بیرونی به ترتیب معیارهای میزان توسعه و اجرای سیاست‌های ایمنی عابران (با بار عاملی ۰/۴)، وجود / نبود برنامه اقدام (بار عاملی ۰/۳۸) و میزان تلاش برای کنترل سرعت وسیله نقلی (بار عاملی ۰/۳۴) است. چهارمین بعد در تبیین عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر در تقاطع‌های شهری، معیار تجهیزات مسیر هست که در ابتدا با ۴ عامل شناخته می‌شود. در مسیر ۴، نحوه اثرگذاری عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر در تقاطع‌های شهری بر معیار تجهیزات مسیر بررسی شده است و با توجه به بار عاملی ضریب تعیین استاندارد، ۰/۹۰۸ نتیجه می‌گیریم که رابطه معناداری میان این دو متغیر وجود دارد. عامل وضعیت بهره‌گیری از سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند به دلیل همبستگی پایین در نمودار نشان داده نشده است. از میان سایر عوامل، علائم و چراغ عابر پیاده (۰/۶۶)، وضعیت خطوط عابر (۰/۵۹) و وضعیت روشنایی در تقاطع (۰/۵۷) به ترتیب بیشترین همبستگی با این عامل را دارند. در جدول (۸) وزن رگرسیون استاندارد پس از کسر مقادیر خطا مشخص شده است.

جدول ۸. وزن رگرسیونی شاخص‌ها

P	C.R.	S.E.	Estimate	مسیر			ردیف	P	C.R.	S.E.	Estimate	مسیر			ردیف
***	۷/۰۶۹	۰/۱۵۶	۰/۵۲۷	Z2	>---	Y10	۱۳	***	۸/۴۲۰	۰/۱۳۸	۰/۹۷۲	X1	>---	Z1	۱
***	۷/۹۱۵	۰/۱۳۵	۰/۵۵۶	Z2	>---	Y11	۱۴	***	۷/۱۵۹	۰/۱۴۳	۰/۹۵۹	X1	>---	Z2	۲
***	۷/۸۵۵	۰/۱۷۱	۰/۶۳۸	Z2	>---	Y7	۱۵	-	-	-	۰/۹۴۹	X1	>---	Z3	۳
-	-	-	۰/۵۱۲	Z3	>---	Y12	۱۶	***	۷/۷۵۶	۰/۱۲۹	۰/۹۰۸	X1	>---	Z4	۴
***	۶/۲۳۰	۰/۱۱۰	۰/۳۸۰	Z3	>---	Y13	۱۷	۰/۰۱ ۰	۳/۲۸۹	۰/۱۰۷	۰/۲۰۶	Z1	>---	Y1	۵

ردیف	مسیر	Estimate	S.E.	C.R.	P	ردیف	مسیر	Estimate	S.E.	C.R.	P
۶	Z1 >--- Y2	۰/۶۱۹	—	—	—	۱۸	Z3 >--- Y14	۰/۵۹۹	۰/۱۶۸	۸/۴۷۴	***
۷	Z1 >--- Y4	۰/۵۸۲	۰/۱۱۲	۸/۹۲۱	***	۱۹	Z3 >--- Y15	۰/۳۳۶	۰/۱۱۴	۵/۹۵۴	***
۸	Z1 >--- Y3	۰/۴۴۸	۰/۱۰۴	۷/۱۲۰	***	۲۰	Z3 >--- Y17	۰/۴۰۴	۰/۱۳۳	۶/۳۴۹	***
۹	Z2 >--- Y5	۰/۴۷۹	—	—	—	۲۱	Z4 >--- Y19	۰/۵۶۶	—	—	—
۱۰	Z2 >--- Y6	۰/۴۴۴	۰/۱۵۱	۶/۳۸۲	***	۲۲	Z4 >--- Y20	۰/۵۸۶	۰/۱۴۱	۸/۱۸۰	***
۱۱	Z2 >--- Y8	۰/۵۶۶	۰/۱۴۹	۷/۴۰۶	***	۲۳	Z4 >--- Y21	۰/۶۵۷	۰/۱۶۱	۸/۸۴۸	***
۱۲	Z2 >--- Y9	۰/۷۰۹	۰/۲۱۶	۷/۹۴۹	***	—	—	—	—	—	—

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)



شکل ۳. وزن رگرسیونی استاندارد شده (کاهش خطای اندازه‌گیری و ساختاری)

سنجش برازش مدل مفهومی: همان‌گونه که در جدول (۹) آورده شده است، شاخص‌های گوناگونی در سنجش برازش مدل استفاده شده‌اند و با وضعیت استاندارد مقایسه صورت گرفته است.

جدول ۹. برازش مدل مفهومی

تفسیر	مدل			استاندارد	نام شاخص	
	مستقل	اشباع	پیش‌فرض			
مطلوب	۱۹	۱۹۰	۷۸	-	NPAR	CMIN
مطلوب	۱۹۷۱/۶	۰/۰۰۰	۱۳۲/۱	-	CMIN	
نسبتاً مطلوب	۱۷۱	۰	۱۱۲	-	DF	
مطلوب	۰/۰۰۰		۰/۰۹۵	-	P	
مطلوب	۱۱/۵۳۰		۱/۱۷۹	۲-۳	CMIN/DF	
مطلوب	۰/۳۵۴	۰/۰۰۰	۰/۰۴۳	<۰/۱	RMR	RMR, GFI
مطلوب	۰/۳۱۸		۰/۹	۰/۸۵-۰/۹	AGFI	
مطلوب	۰/۳۴۸		۰/۵۶۶	۰/۵<	PGFI	
مطلوب	۰/۰۰۰	۱	۰/۹۸۹	۰/۹<	Delta2 IFI	Baseline Comparison
مطلوب	۰/۰۰۰		۰/۹۸۳	۰/۹<	rho2 TLI	
مطلوب	۰/۰۰۰	۱	۰/۹۸۹	۰/۹<	CFI	
مطلوب	۰/۰۰۰	۱	۰/۹۳۳	-	Delta1 NFI	
مطلوب	۰/۰۰۰		۰/۸۹۸	-	rho1 RFI	
مطلوب	۱	۰/۰۰۰	۰/۶۵۵	۰/۵<	PRATIO	Parsimony-Adjusted
مطلوب		۰/۰۰۰	۰/۶۱۱	۰/۵<	PNFI	
مطلوب		۰/۰۰۰	۰/۶۴۸	۰/۵<	PCFI	
مطلوب	۱۸۰۰/۶۶	۰/۰۰۰	۲۰/۰۷۱	-	NCP	NCP
مطلوب	۱۶۶۱/۴۴۶	۰/۰۰۰	۰/۰۰۰	-	LO 90	
مطلوب	۱۹۴۷/۲۸۳	۰/۰۰۰	۵۲/۹۳	-	HI 90	
مطلوب	۳۵		۳۴۷	۲۰۰<	HOELTER.05	HOELTER
مطلوب	۳۷		۳۷۷	۲۰۰<	HOELTER.01	

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

۴. بحث

نتایج سایر مطالعات انجام‌شده در زمینه روند افزایشی تعداد تصادفات خسارتی و جرحی (حکمت‌نیا و انصاری، ۱۳۹۱، ص. ۱۱۵-۱۳۸) در معابر شهری، تأکیدی بر لزوم انجام پژوهش است. در تقاطع تهران‌پارس و محورهای تشکیل‌دهنده آن به دلیل وجود کاربری‌های جاذب و پرکاربرد عمدتاً حمل‌ونقلی (همچون پایانه شرق، ایستگاه اتوبوس تندرو و غیره)، همه‌روزه تعداد زیادی از افراد حضور پیدا می‌کنند و ناگزیر به عبور از آن می‌باشند. نتایج حاصل حاکی از آن است که می‌توان، عوامل مؤثر در ایمنی کاربران این تقاطع را در ابعاد عوامل انسانی، کالبدی، مدیریتی و تجهیزات و الحاقات مسیر، تعریف کرد. همسو با نتایج به‌دست‌آمده در این پژوهش، سایر مطالعات نیز

نشانگر آن‌اند که تشویق به پیاده‌روی ممکن است در صورت نبود محیط ایمن منجر به مسائل جدی ایمنی عابر پیاده در تقاطع شهری شود (لی و همکاران، ۲۰۱۹، ص. ۱۱۶-۱۲۳) شاخص‌های برگرفته از سیاست‌های جهانی (چشم‌انداز صفر و خیابان کامل) که در این پژوهش مبنای مطالعات قرار گرفته‌اند، در سایر پژوهش‌های انجام‌شده در این حوزه مورد تأیید بوده و به‌عنوان دستاویزی برای ارائه راهکارها و تعیین سنجه‌ها، استفاده می‌شوند (کیم، ۲۰۱۹، ص. ۲۶۸-۲۷۴). از طرفی، با بررسی پتانسیل وقوع تصادفات برای گروه‌های آسیب‌پذیر و وسایل نقلیه موتوری، مشخص شد که شاخص‌های معیار انسانی نقش پررنگ‌تری در عوامل مؤثر بر ارتقای ایمنی گروه‌های آسیب‌پذیر در تقاطع مورد مطالعه داشته است که این در تمایز با پژوهش‌هایی قرار می‌گیرد که شرایط محیطی چون تاریکی هوا (پارک و گارسیا، ۲۰۱۹، ص. ۸۶۰-۸۷۱؛ لین و همکاران، ۲۰۱۹، ص. ۱۶۲-۱۷۴)، ساختار شبکه (گو و همکاران، ۲۰۱۷، ص. ۱۱۴-۱۲۴)، حجم ترافیک (ژانگ و همکاران، ۲۰۱۷، ص. ۱۹-۲۶) و نوع وسیله نقلیه عبوری (کیم و همکاران، ۲۰۱۸، ص. ۲۶۸-۲۷۴) را به‌عنوان مهم‌ترین عامل در افزایش احساس ایمنی در خیابان‌ها معرفی کرده‌اند. همچنین ارتباط بین معیار فیزیکی و کالبدی و متغیر ترکیب کاربری اراضی در سایر مطالعات کمتر مورد تأکید قرار گرفته‌اند. در اینجا روش ترکیبی به‌کاررفته در پژوهش و مطالعات جامع، از تمایزات روش‌شناختی است که می‌توان در مقایسه با مطالعات صورت گرفته در حوزه ایمنی عابران، به آن اشاره نمود.

۵. نتیجه‌گیری

عابران پیاده، به‌عنوان یکی از آسیب‌پذیرترین گروه‌ها، در معرض خطرات زیادی قرار دارند و تقاطع‌ها به‌عنوان محل‌هایی با نرخ بالای تصادف عابران شناخته شده‌اند. به همین منظور به بررسی این مهم در سه‌راه تهران‌پارس که یکی از تقاطع‌های مهم در شرق تهران به‌شمار می‌رود، پرداخته شد. موارد ذکرشده، نشان‌دهنده این مطلب است که چنانچه مطالعه دقیقی در جهت بهبود وضعیت ایمنی تقاطع‌های موجود در شهرهای کشور صورت نگیرد، در سال‌های آتی با افزایش وسایل نقلیه، میزان تصادفات عابر پیاده و در نتیجه اثرات منفی اقتصادی و روانی ناشی از آن به‌شدت افزایش می‌یابد. بنابراین به‌منظور کاهش و جلوگیری از تصادفات راهبردهای در دو قسمت، ابتدا به‌صورت کلی و کاربردی در تمامی تقاطع‌ها و سپس به‌صورت مکان‌مند و مختص محدوده مورد مطالعه، ارائه می‌گردد. راهبردهای ارتقای ایمنی تقاطع‌های شهری را می‌توان با استناد به نتایج حاصل از این پژوهش، در موارد زیر بر شمرد:

- بهبود وضعیت پیاده‌روها در جهت جلوگیری از وارد شدن عابران به مسیر وسایل نقلیه
- کاهش احتمال متقاطع شدن خیابان‌ها با مسیرهای عبور عابر پیاده
- به‌کارگیری علائم و تابلوهای ترافیکی در اطراف محل تردد عابران پیاده
- اصلاح وضعیت نرده‌ها و حفاظ‌های محدودکننده حرکت عابران
- تجهیز پل عابر پیاده و بهبود دسترسی عابران به آن

- بهبود وضعیت خط‌کشی محوری معابر منتهی به تقاطع
- ساماندهی موتورسیکلت‌های عبوری از مسیر تقاطع
- اصلاح طرح هندسی معابر متصل به تقاطع
- بهره‌گیری از شاخصه‌های طراحی برای کم کردن سرعت وسایل نقلیه (باریک کردن مسیر، تقاطع برجسته، بهره‌گیری از سرعت‌گیرها)
- تقاطع بادید مناسب، معبرهای مناسب برای عبور عابران و زمان مناسب عبور آن‌ها
- تأمین روشنایی بالخصوص در مقاطع بحرانی و حادثه‌خیز تقاطع
- افزایش دید بین وسایل نقلیه و عابران پیاده
- بهبود شیوه کنترل تقاطع با استفاده از شیوه‌های نوین و هوشمند

با توجه به موارد ذکر شده در شناخت تقاطع موجود و بررسی مسائل و مشکلات مطرح شده در زمینه‌ی پتانسیل‌های وقوع تصادفات برای عابران و وسایل نقلیه، نتایج حاصل از بررسی‌های میدانی و همچنین تحلیل عواملی که توسط مدل ساختاری ارائه شده صورت گرفت، نقشه‌ای تنظیم شده است که در آن، اولویت‌جانیابی برخی از راهبردهای مطرح شده با تکیه بر مشاهدات و بررسی‌های میدانی صورت گرفته، مشخص شده است (شکل ۴). انتظار آن می‌رود که در اقدامات پیشنهادی ایجاد زمینه مناسب برای بهبود میزان شناخت و آگاهی عابران، تشویق عابران جهت افزایش میزان پیروی از قوانین منجر به ایمنی و ایجاد شرایط مساعد مشارکت گروه هدف در برقراری شرایط ایمن در رأس امور قرار گیرند و برنامه‌ریزی کاربری اراضی در حوزه این تقاطع با توجه به وضعیت خاص و فعالیت‌های شکل گرفته در آن، نیازمند بازنگری است.



شکل ۴. جانیابی راهبردهای پیشنهادی

کتابنامه

۱. حافظ‌نیا، م. ر. (۱۳۹۶). مقدمه‌ای بر روش تحقیق در علوم انسانی. تهران: نشر سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).
۲. حقیقی فرد، پ.، و ذاکر حقیقی، ک. (۱۳۹۶). ارزیابی مدل سرزندگی خیابان‌های شهری در ایران (نمونه موردی خیابان انقلاب، تهران). تهران: پنجمین کنگره بین‌المللی عمران، معماری و توسعه شهری.
۳. حکمت‌نیا، ح.، و انصاری، ژ. (۱۳۹۱). مقایسه تحلیلی معابر و نقاط حادثه‌خیز شهر یزد در سال‌های ۸۵ و ۸۶. *جغرافیا و توسعه فضای شهری*، (۲)، ۱۱۵-۱۳۸.
۴. ذوقی، ح.، حاجعلی، م.، و ملک، م. ر. (۱۳۹۱). شناسایی عوامل مؤثر بر ایمنی عابران پیاده در معابر و ارائه راهکارهایی جهت افزایش ایمنی آن‌ها. تهران: معاونت و سازمان حمل‌ونقل و ترافیک، یازدهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل ترافیک.
۵. زنگنه، ی.، نبی‌زاده، ر.، و احمدی، ط. (۱۳۹۱). ارزیابی تجهیزات ایمنی عابران پیاده در خیابان‌های شهری (نمونه موردی: شهر کوه‌دشت). تهران: معاونت و سازمان حمل‌ونقل و ترافیک، دوازدهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل ترافیک.
۶. صاحبی، س. (۱۳۹۴). ارائه مدل ارزیابی عوامل مؤثر بر شدت تصادفات کاربران آسیب‌پذیر راه با استفاده از مدل‌های ناحیه‌ای. *مهندسی حمل‌ونقل*، ۶(۴)، ۵۸۱-۵۹۲.
۷. مهندسین مشاور طرح و برنامه (۱۳۸۵). خلاصه گزارش طرح تفصیلی منطقه ۱۳. تهران: مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران.
۸. نجیب‌نیا، س.، رضوی، س.، و محمدی، ا. (۱۳۹۱). مقایسه امنیت عابران پیاده دو محور آیت‌الله شیرازی و نواب صفوی پیرامون حرم رضوی. تبریز: همایش ملی معماری، فرهنگ و مدیریت شهری.
۹. نوران، م.، محمودی، آ.، و نجف‌آبادی پور، ت. (۱۳۹۱). بررسی تحلیلی آمار تلفات عابران پیاده بر مبنای پارامترهای مختلف و ارزیابی اثربخشی اجرای طرح ارتقای ایمنی عابران پیاده. تهران: معاونت و سازمان حمل‌ونقل و ترافیک، دوازدهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل ترافیک.
۱۰. وزیری، ا.، و زنگی‌آبادی، م. (۱۳۹۲). تحلیل تصادفات و شناسایی نقاط حادثه‌خیز در شهر تهران بر مبنای GIS. تهران: معاونت و سازمان حمل‌ونقل و ترافیک، سیزدهمین کنفرانس بین‌المللی مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک.

11. Cho, Y., Jeong, H., Choi, A., & Sung, M. (2019). Design of a connected security lighting system for pedestrian safety in smart cities. *Sustainability*, 11, 1308.
12. Deb, Sh., Carruth, D.W., & Hudson, C. (2020). How communicating features can help pedestrian safety in the presence of self-driving vehicles: Virtual reality experiment. *IEEE Transactions on Human-Machine Systems*, 50(2), 176-186.
13. Eyobu, O., Joo, Jh., & Seog Han, D. (2017). A broadcast scheme for vehicle-to-pedestrian safety message dissemination. *international Journal of Distributed Sensor Networks*, 13 (11), 1-19.

14. Fu, T., Miranda-Moreno, L., & Saunier, N. (2018). A novel framework to evaluate pedestrian safety at non-signalized locations. *Accident Analysis & Prevention*, 111, 23-33.
15. Guo, Q., Xu, P., Pei, X., & Wong, S.C., & Yao, D. (2016). The effect of road network patterns on pedestrian safety: A zone-based Bayesian spatial modeling approach. *Accident Analysis & Prevention*, 99, 114-124.
16. Hannah, Ch., Spasić, I., & Corcoran, P. (2018). A computational model of pedestrian road safety: The long way round is the safe way home. *Accident Analysis & Prevention*, 121, 347-357.
17. Kim, D. (2019). The transportation safety of elderly pedestrians: Modeling contributing factors to elderly pedestrian collisions. *Accident Analysis & Prevention*, 131, 268-274.
18. Kim, S., & Ulfarsson, G.F. (2018). Traffic safety in an aging society: Analysis of older pedestrian crashes, *Journal of Transportation Safety & Security*, 11(3), 323-332.
19. Koekemoer, K., Gesselleen, M., Niekerk, A., Govender, R., & Bastiaan, A. (2016). Child pedestrian safety knowledge, behaviour and road injury in Cape Town, South Africa, *Accident Analysis & Prevention*, 99, 202-209.
20. Lee, J., Abdel-Aty, M., Xu, P., & Gong, Y. (2019). Is the safety-in-numbers effect still observed in areas with low pedestrian activities? A case study of a suburban area in the United States. *Accident Analysis & Prevention*, 125, 116-123.
21. Li, Y., Xiong, D., Wang, L., Feng, B., & Xu, J. (2019). Dynamic mechanical behavior and pedestrian safety characteristics of toughened laminated windshield. *Composites Part B: Engineering*, 163, 740-751.
22. Lin, P., Guo, R., Bialkowska-Jelinska, E., Kourtellis, A., & Zhang, Y. (2019). Development of countermeasures to effectively improve pedestrian safety in low-income areas. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, 6(2), 162-174.
23. Nesoff, E. D., Milam, A. J., Pollack, K.M, Curriero, F. C., Bowie, J. V., Gielen, A.C., Furr-Holden, D. M. (2018). Novel methods for environmental assessment of pedestrian injury: Creation and validation of the inventory for pedestrian safety infrastructure. *Journal of Urban Health*, 95, 208-221.
24. Osama, A., & Sayed, T. (2017). Evaluating the impact of connectivity, continuity, and topography of sidewalk network on pedestrian safety. *Accident Analysis & Prevention*, 107, 117-125.
25. Park, Y., & Garcia, M. (2019). Pedestrian safety perception and urban street settings. *International Journal of Sustainable Transportation*, 14(11), 860-871.
26. Ritchie, H., Roser, M. (2018). *Causes of Death, Our World in Data*. Retrieved from: 'https://ourworldindata.org/causes-of-death' [Online Resource]
27. Shahum, L. (2015). Components of a Strong Vision Zero Commitment. <https://visionzeronetwork.org/9-components-of-a-strong-vision-zero-commitment/>
28. Soilána, M., Riveiroa, B., Rodríguezb, A., & Ariasb, P. (2018). Safety assessment on pedestrian crossing environments using MLS data. *Accident Analysis and Prevention*. 111, 328-337.
29. Tumar, A. (2017). Vision zero, City of Philadelphia, Three year action plan. <http://visionzerophl.com>
30. World Health Organization (2013). *Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners*. Switzerland: WHO Publications.
31. World Health Organization (2015). *Global status report on road safety*. Switzerland: WHO Publications.

32. Ynathan, M., & Perumal, V. (2012). Study on pedestrian crossing behavior at signalized intersections. *Journal of Traffic and Transportation Engineering (English Edition)*, 1(2), 103-110.
33. Zhang, C., Zhou, B., Chen, G., & Chen, F. (2017). Quantitative analysis of pedestrian safety at uncontrolled multi-lane mid-block crosswalks in China. *Accident Analysis & Prevention*, 108, 19-26.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال هشتم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

رتبه‌بندی زمینه‌های شبکه شهرهای خلاق یونسکو برای شهر تبریز

خدیجه صالحی ابر (دانشجوی دکتری اقتصاد، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران)

salehi_kh90@yahoo.com

پرویز محمدزاده (استاد اقتصاد، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران، نویسنده مسئول)

pmohamadzadeh@tabrizu.ac.ir

داوود بهبودی (استاد اقتصاد، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران)

dbehbud@tabrizu.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۴۰۰/۰۷/۰۷

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱/۲۱

صص ۱۴۱-۱۲۳

DOI: 10.22067/jgusd.2022.69744.1030

مقاله پژوهشی، کاربردی، تحلیلی - توصیفی

چکیده

در سال ۲۰۰۴ شبکه شهرهای خلاق یونسکو با هدف کمک به بازایی پتانسیل‌های اقتصادی، اجتماعی و خلاق صنایع فرهنگی معرفی شد. در حال حاضر ۲۴۶ شهر از سراسر جهان در یکی از هفت زمینه موسیقی، ادبیات، سینما، صنایع دستی و هنرهای مردمی، طراحی، هنرهای رسانه‌ای و خوراک‌شناسی عضو شبکه مزبور هستند. در مطالعه حاضر ضمن بررسی پتانسیل تبریز برای شهر خلاق شدن، زمینه خلاق آن نیز شناسایی می‌شود. در این راستا با مطالعه خلاصه ارائه شده توسط یونسکو برای هر یک از شهرهای خلاق ثبت شده در یونسکو و شاخص‌های شهر خلاق معرفی شده توسط یونسکو، نه شاخص شهر خلاق شناسایی شده و با استفاده از بررسی اسناد داده‌های مورد نیاز برای تبریز جمع‌آوری می‌شود. نتایج بررسی شاخص‌های شناسایی شده و میزان تاپسیس محاسبه شده حاکی از آن است که زمینه صنایع دستی و هنرهای مردمی از لحاظ شاخص‌های ذخایر فرهنگی، حمایت مالی، صادرات، زیرساخت‌های هنری و زیرساخت‌های آموزش نسبت به سایر زمینه‌ها در وضعیت مطلوب‌تری قرار گرفته است. در مجموع بر اساس نتایج این تحقیق تبریز در زمینه صنایع دستی و هنرهای مردمی دارای بیشترین پتانسیل برای معرفی به عنوان شهر خلاق می‌باشد. از این روی تمرکز اغلب راهبردها و برنامه‌ها برای دستیابی به شهر خلاق در زمینه مزبور بایستی در راستای تقویت رویدادهای فرهنگی و دانش آموختگان باشد. از جمله می‌توان با افزایش برگزاری نمایشگاه‌ها و بازارچه‌های موقت و تکمیل پروژه‌های موزه فرش و شهر صنایع دستی، ضمن شناساندن صنایع دستی، به ترغیب مردم به سمت آموزش و جذب دانشجو و هنرآموز نیز شد.

کلیدواژه‌ها: شهر خلاق، شاخص‌های شهر خلاق، مدل تاپسیس، تبریز

۱. مقدمه

شهرها اغلب مکان‌هایی هستند که فرهنگ‌ها در آنها نمایان می‌شوند و تعاملات، ایده‌های جدیدی را ایجاد می‌کنند. (لاندري^۱ و بیانچی^۲، ۱۹۹۵، ص. ۱۱). شهر خلاق نیز یک مجموعه شهری است که در آن فعالیت‌های فرهنگی بخشی از اقتصاد شهر هستند و همچنین دارای پتانسیل اجتماعی و زیرساخت‌های فرهنگی جذاب برای سرمایه‌گذاران است.

ظهور ایده شهر خلاق در دهه ۱۹۸۰ میلادی تلاشی برای بازسازی شهر در سطح جهانی بود. اما شروع عمومی‌تر این ایده به دهه ۱۹۹۰ بر می‌گردد (رضائیان قراگوزلو و همکاران، ۱۳۹۱، ص. ۷۲). برای سنجش میزان خلاقیت شهرها، شاخص‌های مختلفی ارائه شده است. لاندري ده شاخص کلیدی را برای ارزیابی خلاقیت شهر شناسایی می‌کند: ۱- چارچوب سیاسی و عمومی ۲- تمایز، تنوع و سرزندگی ۳- باز بودن^۳، اعتماد، تحمل^۴ و دسترسی ۴- کارآفرینی، اکتشاف و نوآوری ۵- رهبری، چابکی و چشم انداز استراتژیک ۶- توسعه استعداد و چشم انداز یادگیری ۷- ارتباطات، اتصال و شبکه ۸- مکان و مکان‌سازی ۹- قابلیت زندگی و رفاه ۱۰- حرفه‌ای بودن و اثربخشی (لاندري، ۲۰۱۱، ص. ۱۷۴-۱۷۶).

از سوی دیگر نظریه پردازانی مانند فلوریدا ظهور طبقه اجتماعی جدیدی به نام طبقه خلاق، شامل دانشمندان، استادان دانشگاه، شاعران و رمان‌نویسان، هنرمندان، بازیگران، طراحان و معماران، رهبری جامعه، چهره‌های فرهنگی و نویسندگان را تشریح و ادعا می‌کنند که مکان‌ها، به ویژه مکان‌های شهری، مراکزی هستند که افراد جدید و خلاق را جذب می‌کنند تا نوآوری را برای توسعه اقتصادی محلی ترویج دهند (لنگ^۵ و همکاران، ۲۰۱۷، ص. ۲۱ و فلوریدا، ۲۰۰۲، ص. ۶-۶۹).

ساساکی^۶، نیز هدف شهرهای معاصر را پرورش هنرهای خلاق و ترویج فرهنگ و نوآوری برای بازآفرینی اقتصادی می‌داند و عناصر ضروری برای ظهور شهر خلاق را در شش دسته (۱) مشارکت شهروندان در امور و فعالیت‌های خلاقانه (۲) دسترسی به درآمد، اوقات فراغت کافی، قیمت معقول کالا و خدمات (۳) حمایت فعالیت‌های خلاق هنری و علمی شهر توسط دانشگاه‌ها، مدارس، تئاترها و کتابخانه‌ها (۴) داشتن یک سیاست محیطی جهت حفظ میراث تاریخی و زیست محیطی (۵) وجود پایه اقتصادی متوازن در شهر به منظور حمایت از منطقه خلاق و پایدار و (۶) مدیریت شهر خلاق متشکل از سیاست‌های شهری یکپارچه خلاق، سیاست فرهنگی یکپارچه با سیاست صنعتی و سیاست محیطی تحت مدیریت دموکراتیک مالی عمومی، طبقه‌بندی کرده است (ساساکی، ۲۰۱۱، ص. ۴۶-۴۵).

1. Landry
2. Bianchini

۳. گفتن چیزی یا انجام رفتاری، بطوریکه در آن سعی در پنهان کردن چیزی وجود ندارد.

۴. نگرش فردی که مایل به پذیرفتن عقاید دیگران، شیوه زندگی و غیره است بدون آنکه با آنها مخالف باشد.

5. Leng
6. Sasaki

از این روی تعداد بیشتری از شهرها بر خلاقیت به عنوان یک عنصر اصلی در توسعه شهری خود تمرکز می‌کنند. شبکه‌سازی فرآیندی برای به اشتراک گذاری دانش و توسعه مشارکت است و به عنوان یک عامل مهم برای رشد اقتصادی در نظر گرفته می‌شود (گاتن^۱، ۲۰۱۶، ص ۱۳).

سازمان آموزشی، علمی و فرهنگی سازمان ملل متحد^۲ در سال ۲۰۰۴ شبکه شهرهای خلاق یونسکو (UCCN^۳) را با هدف کمک به بازیابی پتانسیل‌های اقتصادی، اجتماعی و خلاق صنایع فرهنگی معرفی کرد (یونسکو (بیابینه ماموریت)، ۲۰۱۷، ص ۱). عضویت در شبکه مزبور به عنوان ابزاری برای برندسازی و جذب سرمایه‌گذاران و گردشگران و ایجاد هویت قوی‌تر براساس نتایج مؤثر از طریق فعالیت‌های همکاری استفاده می‌شود. در سال ۲۰۲۰، ۲۴۶ شهر از شهرهای مختلف سراسر جهان در یکی از هفت زمینه موسیقی، ادبیات، سینما، صنایع دستی و هنرهای مردمی، طراحی، هنرهای رسانه‌ای و خوراک‌شناسی عضو شبکه مزبور هستند و به طریق مختلف از پتانسیل خلاقانه خود استفاده می‌کنند (یونسکو، ۲۰۱۹، ص ۱). شهرها برای توجیه عضویت خود در شبکه مزبور نیاز به استفاده از معیارهای ذکر شده زیر و یا با ارائه معیارهای بیشتر از خودشان در هر یک از زمینه‌ها هستند.

ادبیات

- کیفیت و کمیت انتشارات
- کیفیت و کمیت برنامه‌های آموزشی با توجه به ادبیات داخلی و خارجی
- محیطی که در آن ادبیات، درام و یا شعر نقش یکپارچه‌ای ایفا می‌کنند
- تجربه در میزبانی رویدادهای ادبی و جشنواره‌ها با هدف ترویج ادبیات داخلی و خارجی
- کتابخانه‌ها، کتاب فروشی‌ها و مراکز فرهنگی عمومی یا خصوصی
- تلاش فعال بخش انتشاراتی برای ترجمه آثار ادبی
- مشارکت فعال رسانه‌ها در تبلیغ آثار و تقویت بازار محصولات ادبی.

سینما

- زیرساخت‌های مهم مربوط به سینما، به عنوان مثال استودیوهای فیلم
- پیوندهای پیوسته یا اثبات شده به تولید، توزیع و تجاری سازی فیلم‌ها
- تجربه در میزبانی جشنواره‌های فیلم و نمایش
- ابتکارات همکاری در سطح محلی، منطقه‌ای و بین‌المللی
- فیلم میراث در قالب آرشیو، موزه‌ها، مجموعه‌های خصوصی و یا موسسات فیلم
- مدرسه‌های فیلم‌سازی و مراکز آموزشی
- ابتکارات برای تشویق به اشتراک گذاری دانش در فیلم‌های خارجی.

1. Gathen

2. United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO)

3. UNESCO Creative Cities Network

موسیقی

- مراکز شناخته شده ایجاد و فعالیت موسیقی
- تجربه در میزبانی جشنواره‌های موسیقی در سطح ملی یا بین‌المللی
- توسعه صنعت موسیقی در تمام اشکال آن
- مدارس و سالن‌های موسیقی
- سیستم‌های داخلی یا بین‌المللی اختصاص یافته به ژانرهای خاص موسیقی از کشورهای دیگر
- فضاهای فرهنگی برای تمرین و گوش دادن به موسیقی

صنایع دستی و هنرهای مردمی

- سنت طولانی مدت در یک نوع خاص از صنایع دستی و یا هنر عامیانه
- تولید معاصر صنایع دستی و هنر عامیانه
- حضور شدید سازندگان صنایع دستی و هنرمندان محلی
- مراکز آموزشی مرتبط با صنایع دستی
- جشنواره‌ها، نمایشگاه‌ها، بازارها و غیره
- زیرساخت مربوط به صنایع دستی و هنرهای محلی، به عنوان مثال موزه‌ها

طراحی

- تاسیس صنعت طراحی
- معماری، برنامه‌ریزی شهری و بناهای تاریخی
- مدارس طراحی و مراکز تحقیقاتی طراحی
- تمرین کنندگان گروه سازندگان و طراحان با فعالیت مداوم در سطح ملی
- تجربه در میزبانی رویدادها و نمایشگاه‌های اختصاص داده شده به طراحی
- فرصت برای طراحان محلی و برنامه‌ریزان شهر برای استفاده از مواد محلی و شرایط شهری
- صنایع خلاق طراحی شده، به عنوان مثال معماری، مد و منسوجات، جواهرات

هنرهای رسانه‌ای

- توسعه صنایع فرهنگی و خلاق به وسیله تکنولوژی دیجیتال
- ادغام هنرهای موفق در جهت بهبود زندگی شهری
- رشد شکل‌های هنر الکترونیکی به دنبال مشارکت جامعه مدنی
- دسترسی گسترده‌تر به فرهنگ از طریق توسعه تکنولوژی‌های دیجیتال
- برنامه‌های اقامت و دیگر فضاهای استودیویی برای هنرمندان رسانه

خوراک شناسی

- خوراک شناسی که مشخصه منطقه شهری است
- جامعه مجلل با رستوران‌های سستی و یا سرآشپزها
- مواد محلی مورد استفاده در پخت و پز سستی
- دانش محلی، شیوه‌های آشپزی سستی که با پیشرفت صنعتی و تکنولوژیکی تغییر نکرده‌اند
- بازار مواد غذایی سستی
- میزبانی جشنواره‌ها، جوایز و مسابقات
- احترام به محیط زیست و ارتقاء محصولات محلی
- پرورش عزت عمومی، ارتقاء تغذیه در مؤسسات آموزشی و تدوین برنامه‌های حفاظت از تنوع زیستی در برنامه‌های آموزشی مدارس آشپزی.

هر شهر در جهت عضو شدن در شبکه مزبور تنها در یک زمینه می‌تواند اقدام کند. تمام برنامه‌های کاربردی با استفاده از فرم درخواست رسمی و از طریق ایمیل تا زمان معین ارسال می‌شوند. تصمیم نهایی در مورد تعیین شهرهای خلاق یونسکو به وسیله مدیر کل یونسکو پس از مشورت با متخصصان یونسکو و مشاوره خارجی توسط سازمان‌های غیردولتی، دانشگاهیان و دیگر کارشناسان مستقل و همچنین شهرهای عضو در هر یک از زمینه‌های شبکه مزبور ارائه می‌شود (یونسکو (فراخوان شبکه شهرهای خلاق یونسکو برای برنامه‌های کاربردی)، ۲۰۱۹، ص. ۲-۳).

از سوی دیگر پیوند میان فرهنگ، خلاقیت و توسعه پایدار و نقش شهرها به عنوان بازیگران اصلی در فرایند توسعه، به تدریج در برنامه‌های توسعه بین‌المللی ادغام شده‌اند. ارزش فرهنگ توسط برنامه بین‌المللی توسعه پایدار ۲۰۳۰، با تمرکز بر هدف ۱۱ توسعه پایدار (ایجاد شهرهای فراگیر، امن، مقاوم و پایدار)، به رسمیت شناخته شده است (لاون^۱ و اسکوگلوند^۲، ۲۰۱۶، ص. ۲۰). نقش اصلی شبکه شهرهای خلاق یونسکو کمک به دستیابی به اهداف توسعه پایدار سازمان ملل با استفاده از خلاقیت به عنوان منبع اصلی است.

بدین ترتیب در این پویایی جهانی جدید، همه شهرهای کوچک و بزرگ باید مرتباً موقعیت خود را بررسی کنند. این موضوع شهرها را به چالش می‌کشد تا با ابتکار به فرصت‌ها و مشکلات خود فکر کنند و دارایی‌های خود را بررسی کنند. در این راستا شهرها باید از خود بپرسند: چه کسی هستیم؟ کجا می‌روم؟ هویت من چیست؟ ویژگی مشخص در مورد من و دارایی من چیست؟

در سال‌های اخیر مطالعات گسترده‌ای در زمینه شهرهای خلاق انجام شده است که در ادامه به تعداد محدودی از مطالعات داخلی و خارجی در زمینه مزبور اشاره شده است.

کاکيوچی^۱ (۲۰۱۶) در مقاله‌ای سیاست شهر خلاق در شهر کاناواوا را مورد بررسی قرار داد، که با استفاده از قابلیت‌های پیشرفته طراحی برای احیای مجدد صنایع سنتی صنایع دستی، استراتژی شهر خلاق صنایع دستی را به طور رسمی در پیش گرفته است. تجزیه و تحلیل متعارف مبتنی بر بازار نشان می‌دهد که متوقف کردن افت چنین صناعی که به طور پیوسته رقابت خود را از دست می‌دهند بسیار دشوار است. از طرف دیگر، ارتقا صنایع سنتی صنایع دستی و سایر اقدامات ظرفیت‌سازی به افزایش جذابیت یک شهر کمک می‌کند و به طور غیر مستقیم از صنایع خدماتی از جمله گردشگری فرهنگی پشتیبانی می‌کند.

المودی^۲ (۲۰۱۷) به شناسایی پتانسیل مکه در تبدیل شدن به یک شهر خلاق می‌پردازد. وی با استفاده از مقایسه عناصر رایج حاصل از تجربیات شهرهای خلاق و شاخص‌های شهر خلاق مدل جدیدی که CREATIVE نامیده می‌شود و ارتباط قوی با ادبیات شهر خلاق دارد را ارائه داد. وی با استفاده از روش تحقیق کیفی مبتنی بر "مطالعه موردی"^۳ از مصاحبه‌های نیمه ساختاری با ذینفعان، دانشگاهیان و کارشناسان مسئول توسعه شهر مقدس مکه به عنوان منبع اصلی داده‌ها استفاده نمود. یافته‌های این تحقیق نشان می‌دهد که مکه علی‌رغم سطح پایین مشارکت شهروندان، دارای توانایی بالایی برای تبدیل شدن به یک شهر خلاق و با منابع منحصر به فرد است و سیاست خلاقانه شهر می‌تواند دارایی‌های فرهنگی را ارتقا داده و به تغییر مدل‌های رشد قبلی که عمدتاً به تولید وابسته بودند، به یک مدل خدمات گرا و پایدار کمک کند.

عاطفی و حاتمی علمداری (۱۳۹۶) در مقاله‌ای با استفاده از رویکرد توصیفی، تحلیلی و همبستگی، تأثیر انگاره شهر خلاق در پویش اقتصادی و اجتماعی کلان شهر تبریز را مورد بررسی قرار داده‌اند. جامعه آماری مطالعه آنها صاحب نظران برنامه‌ریزی شهر در شهر تبریز بوده است. جهت سنجش متغیرهای شهر خلاق و پویش اقتصادی - اجتماعی از روش نمونه‌گیری خوشه‌ای در شهر تبریز و به منظور جمع‌آوری داده‌ها از روش‌های میدانی و اسنادی استفاده کرده‌اند. نتایج آزمون فریدمن حاکی از آن است که متغیر نوآوری با میانگین رتبه ۵/۶۱ در وضعیت بهتر و مساعدتری نسبت به سایر متغیرهای شهر خلاق قرار دارد و متغیر رهبری با میانگین رتبه ۳/۲۹ در وضعیت ضعیف‌تری نسبت به سایر متغیرهای شهر خلاق شهر تبریز قرار دارد. نتایج آزمون تی که به وضعیت کلی شاخص‌ها اشاره دارد نشان داد که کلیه شاخص‌های شهر خلاق در وضعیت ضعیف و پایین‌تر از متوسط ارزیابی شده‌اند. نتایج آزمون رگرسیون که ارتباط بین متغیرها را نشان می‌دهد بیان کننده این است که ۳۹/۵ درصد تغییرات پویش اقتصادی - اجتماعی شهر تبریز توسط تغییر در مؤلفه‌های شهر خلاق تبیین می‌گردد. بطوری که متغیر کیفیت زندگی دارای بیشترین تأثیر و متغیر رهبری دارای کمترین تأثیر بر پویش اقتصادی - اجتماعی‌اند.

1. Kakiuchi
2. Alamoudy
3. Case Study

زنگنه شهرکی و فتوحی مهربانی (۱۳۹۷) در جهت تدوین الگوی مطلوب شهر خلاق برای شهر تهران پرداختند. در این راستا با جمع‌آوری داده‌های کتابخانه‌ای و استفاده از نظرات خبرگان در قالب روش دلفی، ۶۳ شاخص در ۵ مؤلفه سرمایه انسانی و طبقه خلاق، امکانات محیطی، تنوع و تسامح، فناوری، تحقیق و توسعه و جهانی شدن جهت حرکت تهران به سمت شهر خلاق استخراج گردید. همچنین سه راهبرد "طبقه خلاق"، "صنایع خلاق و دانش بنیان" و "گردشگری خلاق" جهت تحقق شهر خلاق در تهران شناسایی گردید که ۵ مؤلفه مزبور تأثیر مستقیمی در تحقق این سه راهبرد دارند. با توجه به اینکه تبریز دارای پیش شرط‌های شهر خلاق از جمله استعداد‌های متنوع و فضاهای شهری و امکانات می‌باشد. بنابراین مطرح کردن شهر تبریز در قالب شهر خلاق، می‌تواند به عنوان اهرمی برای استفاده از ظرفیت‌ها در جهت توسعه شهری عمل کند. از این روی در مطالعه حاضر بررسی می‌شود که آیا تبریز دارای پتانسیل برای شهر خلاق شدن است یا نه و در صورت داشتن پتانسیل زمینه خلاقیت آن شناسایی می‌شود. نکته حائز اهمیت در فرایند پژوهش حاضر این است که شبکه شهرهای خلاق یونسکو دارای هفت زمینه مختلف می‌باشد که هر تصمیم گیرنده و متخصصی با توجه به دانش، مهارت و تجربه خویش معمولاً دارای نظرات گوناگون و تأثیرات مختلفی در نتایج کلی تصمیم‌گیری در جهت معرفی زمینه شهر خلاق هستند. از این روی در این مطالعه با بررسی ۲۴۶ شهر خلاق ثبت شده در یونسکو و شاخص‌های شهر خلاق معرف شده توسط یونسکو، شاخص‌های شهر خلاق شناسایی می‌شود. در ادامه با استفاده از بررسی اسناد و مشاهدات مشارکتی داده‌های مربوط به شاخص‌های شهر خلاق شناسایی شده جمع‌آوری شده و در نهایت با اتخاذ رویکرد تصمیم‌گیری چند شاخصه و روش تاپسیس زمینه خلاق شهر تبریز معرفی می‌شود. با شناسایی زمینه خلاقیت شهر تبریز می‌توان در جهت به ثبت رساندن تبریز به عنوان شهر خلاق در زمینه شناسایی شده یا ارائه راهکارهایی برای به ثبت رساندن، در شبکه شهرهای خلاق یونسکو اقدام نمود و برنامه عملیاتی مدونی را برای برندسازی شهر تبریز به عنوان شهر خلاق تدوین و اجرا نمود و از این طریق موجبات توسعه پایدار آن را فراهم نمود.

۲. متدولوژی

در بسیاری از موقعیت‌های دنیای واقعی، چندین تصمیم‌گیرنده معمولاً در فرآیند تصمیم‌گیری مورد نیاز برای ارائه اطلاعات ترجیحی خود درگیر می‌شوند. این تصمیم پیچیده، تصمیم‌گیری گروهی چند ویژگی (MAGDM)^۱ نامیده می‌شود. این تصمیم‌گیرنده‌ها معمولاً از زمینه‌های تخصصی مختلفی می‌آیند و بنابراین هر تصمیم‌گیرنده دارای ویژگی‌های منحصر به فرد خود است، این بدان معنی است که با توجه به دانش، مهارت و تجربه هر کارشناس معمولاً دارای نظرات گوناگون و تأثیرات مختلفی در نتایج کلی تصمیم‌گیری است (یو^۲، ۲۰۱۲، ص ۱). بعضی از نویسندگان روش TOPSIS را توسعه داده‌اند و از آن برای حل مشکلات MAGDM استفاده کرده‌اند (یو، ۲۰۱۲، ص ۲). در

1. Multiple Attributes Group Decision Making

2. Yue

مطالعه حاضر نیز به دلیل وجود زمینه‌های مختلف شبکه شهرهای خلاق و نیاز به تخصص در هر زمینه، جهت تصمیم‌گیری برای معرفی زمینه شهر خلاق تبریز از روش TOPSIS در جهت رتبه‌بندی زمینه‌ها استفاده می‌شود. در حقیقت، TOPSIS روشی است که m گزینه $A = \{a_i | i = 1, 2, \dots, m\}$ را به وسیله n شاخص $(c = \{c_j | j = 1, 2, \dots, n\})$ ، با توجه به داده‌های موجود در ماتریس‌ها و وزن‌ها مقایسه می‌کند. با استفاده از روش آنتروپی، وزن شاخص‌های موثر استخراج می‌شود که مجموعه وزن‌ها به صورت $W = \{w_j | j = 1, 2, \dots, n\}$ است که در آن $w_j > 0$ و $\sum_{j=1}^n w_j = 1$ و w_j به وزن شاخص c_j اشاره می‌کند. همچنین ماتریس تصمیم به صورت $X = \{x_{ij} | i = 1, \dots, m; j = 1, \dots, n\}$ است.

روش رتبه بندی تاپسیس دارای شش مرحله است

۱- کمی کردن و نرمال سازی ماتریس تصمیم

$$y_{ij} = \frac{x_{ij}}{\sqrt{\sum_{i=1}^n x_{ij}^2}}$$

۲- به دست آوردن ماتریس نرمال موزون

$$z_{ij} = y_{ij} w_j$$

۳- تعیین راه حل ایده‌آل مثبت و راه حل ایده‌آل منفی

$$PIS = \{z_1^+, \dots, z_j^+, \dots, z_n^+\} = \{ \max_{j \in J_1} z_{ij}, \min_{j \in J_2} z_{ij} \}$$

$$NIS = \{z_1^-, \dots, z_j^-, \dots, z_n^-\} = \{ \min_{j \in J_1} z_{ij}, \max_{j \in J_2} z_{ij} \}$$

که PIS برابر مجموعه شاخص‌های مثبت و NIS برابر مجموعه شاخص‌های منفی است.

۴- به دست آوردن میزان فاصله اقلیدسی هر گزینه تا ایده‌آل‌های مثبت و منفی

فاصله اقلیدسی هر گزینه از ایده‌آل مثبت برابر است با

$$D_i^+ = \sqrt{\sum_{j=1}^n (z_{ij} - z_j^+)^2}, i = 1, 2, \dots, m$$

فاصله اقلیدسی هر گزینه از ایده‌آل منفی برابر است با

$$D_i^- = \sqrt{\sum_{j=1}^n (z_{ij} - z_j^-)^2}, i = 1, 2, \dots, m$$

۵- تعیین نزدیکی نسبی یک گزینه به راه حل ایده‌آل

$$RC_i = \frac{D_i^-}{D_i^+ + D_i^-}, \quad 0 \leq RC_i \leq 1, i = 1, 2, \dots, m$$

۶- رتبه‌بندی گزینه‌ها

هر گزینه‌ای که RC_i آن بزرگتر باشد بهتر است (کیو^۱، ۲۰۱۷: صص ۵-۶).

بنابراین براساس روش تاپسیس، گزینه‌ای انتخاب می‌شود که به طور همزمان کمترین فاصله را از راه حل ایده‌آل مثبت و بیشترین فاصله را از راه حل ایده‌آل منفی داشته باشد. در مطالعه حاضر بر اساس شاخص‌های یونسکو و با بررسی خلاصه ارائه شده توسط یونسکو در مورد ۲۴۶ شهر خلاق ثبت شده در شبکه شهرهای خلاق یونسکو، شاخص‌های شهر خلاق در هر یک زمینه‌های شبکه‌های مزبور شناسایی شدند. لازم به ذکر است که با توجه به محدودیت داده‌ها و مزیت نسبی شهر تبریز بر اساس بررسی‌های اولیه، در مطالعه حاضر به بررسی سه زمینه (گزینه) ادبیات، صنایع دستی و هنرهای مردمی و خوراک شناسی پرداخته می‌شود. در ادامه با بررسی شهر تبریز در راستای شاخص‌های شناسایی شده، شاخص‌های شهر خلاق در ۹ دسته به صورت جدول (۱) طبقه‌بندی شدند.

جدول ۱. شاخص‌های شهر خلاق

ردیف	حوزه	صنایع دستی و هنرهای مردمی	ادبیات	خوراک شناسی
۱	رویدادهای فرهنگی	نمایشگاه‌های بین‌المللی		
		نمایشگاه‌های داخلی		
		بازارچه‌های موقت		
۲	ذخایر فرهنگی	آثار ثبت شده ملی		
		آثار ثبت شده بین‌المللی		
۳	زیرساخت‌های آموزش	تعداد آموزشگاه‌ها		
		تعداد دانشگاه‌ها		
		تفاهم‌نامه با سازمان‌ها		
۴	دانش آموختگان	تعداد هنرآموز		
		تعداد دانشجو		
۵	زیرساخت‌های هنری	تعداد فروشگاه‌ها	تعداد کتاب فروشی‌ها	
			تعداد رسانه‌ها	
		تعداد موزه‌ها	تعداد موزه‌ها	
			تعداد کارگاه‌های تولید انفرادی	تعداد کتابخانه‌ها
		دکه‌های مطبوعاتی		
		تعداد کارگاه‌های تولید کارگاهی	تعداد انتشارات	
			تعداد چاپخانه‌ها	
تعداد نگارخانه‌ها				
۶	صادرات	صادرات صنایع دستی	صادرات کتاب	
			-	

ردیف	حوزه	صنایع دستی و هنرهای مردمی	ادبیات	خوراک شناسی
۷	حمایت مالی و تشویقی	حمایت مالی و تشویقی		
۸	قدمت	قدمت		
۹	اشتغال	اشتغال		

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۸)

داده‌های مربوط به هر یک از شاخص‌های شهر خلاق شناسایی شده با مراجعه به سازمان‌های مختلف استان آذربایجان شرقی از جمله اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی، معاونت میراث فرهنگی و معاونت گردشگری اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری، اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای، سازمان صنعت و معدن و تجارت و مراکز آموزشی عالی نظیر دانشگاه هنر، دانشگاه پیام نور، دانشگاه تبریز، دانشگاه آزاد واحد تبریز، دانشگاه علمی کاربردی جمع‌آوری شده‌اند. در ادامه با استفاده از اطلاعات جمع‌آوری شده برای شاخص‌های شناسایی شده و روش TOPSIS در جهت رتبه‌بندی زمینه‌ها جهت تصمیم‌گیری برای معرفی زمینه شهر خلاق تبریز استفاده می‌شود.

۳. یافته‌ها

مطالعه پیش رو به دنبال ارزیابی مقایسه‌ای یا به عبارتی رتبه‌بندی زمینه‌های شهر خلاق یونسکو برای شهر تبریز می‌باشد. در این راستا با تکیه بر روش TOPSIS و اطلاعات جمع‌آوری شده شاخص‌های شناسایی شده مورد ارزیابی قرار می‌گیرند و زمینه‌های شهر خلاق یونسکو برای شهر تبریز رتبه‌بندی می‌شود.

۳.۱. بررسی شاخص‌های شهر خلاق یونسکو برای شهر تبریز

۳.۱.۱. رویدادهای فرهنگی

نمایشگاه جایگاه شناساندن یک ایده نوین، جای داد و ستد اطلاعات و نوآوری‌ها است. از این روی برپایی نمایشگاه‌ها در سطح ملی و بین‌المللی از جنبه‌های مختلف موجبات پویایی اقتصاد بومی از جمله کمک به توسعه و رونق صنعت گردشگری و نیز حفظ و ارتقا سطح اشتغال ملی را فراهم می‌سازد. در طول سال‌های ۱۳۹۷-۱۳۹۱، ۱۲ نمایشگاه بین‌المللی و ۶۰۶ نمایشگاه ملی در زمینه ادبیات، ۲ نمایشگاه بین‌المللی و ۳ نمایشگاه ملی در زمینه صنایع دستی و ۲۳ نمایشگاه ملی در زمینه خوراک شناسی برگزار شده است.^۱

از رویدادهای فرهنگی دیگر می‌توان به برگزاری بازارچه‌های موقت اشاره کرد که در آن با توجه به رشد تعداد گردشگران و افزایش نقدینگی در ایام تعطیلات و سفرها، بصورت خودگردان و بدون هزینه برای دولت، توسط فعالان

۱. داده‌های مربوطه از اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان آذربایجان شرقی، معاونت میراث فرهنگی و گردشگری اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۹۸ اخذ شده‌اند.

خصوصی عرصه هنر جهت عرضه و فروش کالا و خدمات اجرا می‌شود. شهر تبریز در این زمینه در طی سال‌های ۱۳۹۷-۱۳۹۱، ۴۵ بازارچه موقت برای صنایع دستی برگزار کرده است.^۱

با توجه به اهمیت توسعه گردشگری غذا به عنوان یکی از مهمترین عوامل جذب گردشگر، بایستی جشنواره‌های بیشتری را با هدف معرفی و فرهنگ‌سازی استفاده از غذاهای سنتی، ایجاد فرصت بروز و ظهور استعدادهای طبخ غذا و ترغیب رستوران‌ها برای قرار دادن غذاهای محلی در منوی خود و در نهایت رونق اقتصادی و اشتغال جوانان برگزار کند. صنایع دستی نیز با توجه به ویژگی‌ها آن می‌تواند بعنوان یک پیام‌رسان جدی از فرهنگ ایرانی در سطح جهانی نقش ایفاء نماید چرا که سه عنصر هنر، فرهنگ و صنعت در ذات آن نهفته است. از این روی با گسترش برگزاری نمایشگاه‌ها در سطح ملی و بین‌المللی و بازارچه‌های موقت می‌توان در جهت سامان دهی، تقویت و شناساندن این صنایع اقدام کرد.

۳. ۱. ۲. ذخایر فرهنگی

۳. ۱. ۲. ۱. آثار ثبت شده بین‌المللی

سازمان یونسکو در سال ۱۹۷۲ تشکیل کنوانسیون را جهت شناسایی، حفاظت و معرفی میراث فرهنگی و طبیعی در جهان تصویب کرد. از سال ۲۰۰۶ نیز نشان مرغوبیت صنایع دستی یونسکو با هدف ایجاد استانداردهای دقیق مرغوبیت در صنایع دستی، ترویج نوآوری و کمک به بازاریابی این محصولات به مهمترین پروژه سازمان مزبور در حوزه صنایع دستی تبدیل گردید. ملاک ارزیابی محصولات دریافتی بر اساس ۴ معیار مرغوبیت، اصالت، نوآوری، قابلیت بازاریابی ضمن احترام به ارزش‌های محیط زیست در بکارگیری مواد و تکنیک‌های تولید بوده و سازمان مزبور برای آثار منتخب گواهی مرغوبیت صنایع دستی را اعطا می‌نمایند. شهر تبریز در طی دوره ۲۰۰۸-۲۰۱۸ موفق به ثبت بین‌المللی ۱۰ آثار شده است.^۲

۳. ۱. ۲. ۲. آثار ثبت شده ملی

علاوه بر ثبت میراث در یونسکو، هر کشوری برای حفظ از آثار ارزشمند فرهنگی و طبیعی خود اقدام به ثبت آثار در سطح ملی می‌کند. شهر تبریز در طی دوره ۱۳۹۲-۱۳۹۶ موفق به ثبت ۱۰۴ اثر ملی در زمینه صنایع دستی شده است. در سال ۱۳۹۶ نیز تبریز به عنوان خاستگاه خط نستعلیق در فهرست آثار ملی ثبت شد. در زمینه خوراک‌شناسی نیز در سال ۱۳۹۵، طرز تهیه آجیل تبریز و در سال ۱۳۹۷، مهارت سنتی تهیه کوفته تبریزی به عنوان آثار معنوی در فهرست آثار ملی ایران ثبت شده‌اند.^۳

۱. داده‌های مربوطه از معاونت میراث فرهنگی اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۹۸ اخذ شده‌اند.

۲. داده‌های مربوطه از معاونت میراث فرهنگی اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۹۸ اخذ شده‌اند.

۳. داده‌های مربوطه از اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان آذربایجان شرقی و معاونت میراث فرهنگی و معاونت گردشگری اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۹۸ اخذ شده‌اند.

با توجه به نقش و تأثیر ثبت ملی و جهانی آثار فرهنگی بر حفاظت و شناساندن آنها، می‌توان با افزایش کیفیت صنایع فرهنگی تولیدی و بررسی و شناسایی آثار فرهنگی دارای ارزش و قابلیت ثبت در فهرست ملی و جهانی، زمینه برای شناساندن تاریخ و هویت شهر و جذب گردشگران را فراهم آوریم.

۳. ۱. ۳. زیرساخت‌های آموزش و دانش آموختگان

مراکز آموزشی مرتبط با صنایع دستی و ادبیات در قالب مراکز آموزشی عالی نظیر دانشگاه هنر، دانشگاه تبریز، دانشگاه پیام نور، دانشگاه آزاد، دانشگاه علمی کاربردی فعالیت دارند. شهر تبریز در صنایع دستی دارای ۱۰۹ مراکز آموزشی زیر نظر سازمان میراث فرهنگی و گردشگری و فنی و حرفه‌ای است و همچنین اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان آذربایجان شرقی طی قراردادی با سازمان‌های مختلف از جمله خانه هنرمندان تبریز، سازمان زندان‌ها و اقدامات تأمینی و تربیتی کشور و شرکت گروه هنری نگارینه به آموزش هنرجویان در زمینه‌های مختلف صنایع دستی اقدام نموده است. در زمینه ادبیات و خوراک‌شناسی نیز به ترتیب دارای ۶۰ و ۳۷ مرکز آموزشی زیر نظر سازمان فنی و حرفه‌ای فعالیت می‌کنند.^۱

در طول سال‌های ۱۳۹۷-۱۳۹۱، شهر تبریز در زمینه ادبیات توانسته است ۶۷۳۵ دانشجوی و ۸۹۵ هنر آموز جذب کند.^۲ این در حالی است که با وجود تنوع زیاد در زمینه صنایع دستی توانسته است ۱۰۳۴ دانشجوی جذب کند ولی در زمینه جذب هنرآموز موفق‌تر بوده و در طی سال‌های مزبور ۹۶۶۳ هنر آموز جذب کرده است و در زمینه خوراک شناسی نیز با داشتن ۳۷ مرکز آموزشی ۵۵۳۴ هنرآموز جذب کرده است.^۳

۳. ۱. ۴. زیرساخت‌های هنری

محصولات فرهنگی یکی از مهم‌ترین ابزارهای ترویج و شناساندن فرهنگ یک شهر و کشور محسوب می‌شوند. از این روی با فراهم کردن زیرساخت‌های تولید محصولات فرهنگی و شناخت و ارزیابی بازار محصولات فرهنگی بر تولید محصولات فرهنگی تمرکز نموده و تلاش می‌کند گامی در جهت ترویج فرهنگ شهر و کشور برداشته و نیازهای بازار هدف خود را تأمین نماید. صلاحیت و فعالیت کارگاه‌های صنایع دستی بر اساس مجوزهای صادره پروانه تولید انفرادی و کارگاهی برای اشخاص حقیقی و حقوقی از سوی سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری تعیین می‌شود. در شهر تبریز در طی دوره ۱۳۹۱-۱۳۹۷، ۲۲۳۸ پروانه تولید انفرادی و ۶۵ پروانه تولید

۱. داده‌های مربوطه از معاونت میراث فرهنگی اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان آذربایجان شرقی و اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۹۸ اخذ شده‌اند.

۲. داده‌های مربوطه از دانشگاه پیام نور واحد تبریز، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، دانشگاه تبریز، دانشگاه آزاد تبریز و اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۹۸ اخذ شده‌اند.

۳. داده‌های مربوطه از دانشگاه پیام نور واحد تبریز، دانشگاه هنر اسلامی تبریز، دانشگاه جامع علمی کاربردی واحد استان آذربایجان شرقی و اداره کل آموزش فنی و حرفه‌ای استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۹۸ اخذ شده‌اند.

کارگاهی صادر شده است.^۱ از جمله زیرساختهای تولید محصولات فرهنگی شهر تبریز در زمینه ادبیات نیز می‌توان به وجود ۲۴۵ نگارخانه، ۲۹۴ چاپخانه، ۱۶۶ رسانه در زمینه فرهنگ و هنر و ۹۴ انتشارات اشاره کرد.^۲ از سوی دیگر در راستای تولید محصولات فرهنگی همواره بایستی به ذائقه فرهنگی و هنری مردم توجه داشت چرا که فعالیت‌های فرهنگی در صورتی ماندگار و اثربخش خواهد بود که بر اساس نیاز مخاطبان، در یک ساختار و فرایند هدفمند منجر به تولید محصولات مناسب برای گروه‌های مختلف شود و در جهت عرضه این تولیدات نیز توجه به زیرساخت‌های فرهنگی-هنری ضروری است. با تسهیل عرضه و گسترده شدن بازار، میزان فروش و استفاده از محصولات فرهنگی افزایش چشمگیری می‌یابد که منجر به افزایش ثروت آفرینی ملی می‌شود. در شهر تبریز ۳۲۸۲۹ فروشگاه در زمینه صنایع دستی و ۶۰۰ رستوران و سفره خانه فعالیت دارند. در شهر مزبور همچنین ۱۱۹ کتاب فروشی، ۸۳ دکه مطبوعاتی و ۲۷۷ کتابخانه وجود دارد.^۳ با وجود موارد فوق برای اینکه کالاهای هنری جایگاه مناسبی را در سبد کالای مردم به خود اختصاص داده و این روند موجب انگیزه برخی از هنرمندان برای تلاش و فعالیت موثر در تولید کالای هنری باشند، بایستی محصولات فرهنگی را به گونه‌ای به مردم معرفی کنیم که تأثیرگذار بوده و مخاطب را جذب کند. بنابراین وظیفه هنرمندان و سایر عوامل عرضه کالای فرهنگی و هنری تنها به تولید آثار محدود و خلاصه نمی‌شود بلکه لازم است محرک‌های تقاضا برای این نوع محصولات نیز در سیاست‌های ترویجی و تبلیغی آنها لحاظ گردد. از سوی دیگر موزه‌ها ذخایر فرهنگی کشورمان هستند و آثار موجود در موزه‌ها باید به صورت شایسته معرفی شوند. در شهر تبریز در زمینه صنایع دستی و ادبیات به ترتیب می‌توان به خانه زنده سفال و موزه کاریکاتور اشاره کرد. خانه سفال تبریز یکی از منازل تاریخی این شهر بوده و امروزه به بزرگ‌ترین موزه سفالگری ایران مبدل شده است. این موزه نمونه موفق فعالیت‌های غیر دولتی و گروهی بانوان است که از این نظر نیز می‌تواند برای تمام کشور الگو باشد. در این مرکز تلاش شده است که روش‌های سنتی سفالگری احیا شده و در محیط دلچسب این موزه علاوه بر نمایش و فروش آثار، تولید و آموزش نیز به صورت زنده و روزانه برگزار می‌شود.

موزه کاریکاتور تبریز در خانه هنر تبریز واقع شده است که در آن چندین هزار اثر از استادان و کارتونست‌های مشهور جهان در دو گالری نگهداری می‌شود. قدمت ساختمان خانه هنر تبریز به سال ۱۳۱۸ هجری شمسی بازمی‌

۱. داده‌های مربوطه از معاونت میراث فرهنگی اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۹۸ اخذ شده‌اند.

۲. داده‌های مربوطه از اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۹۸ اخذ شده‌اند.

۳. ۲۸۲۹ فروشگاه صنایع دستی شامل ۱۷۴۷ فروشگاه فعال و ۴۶۸ فروشگاه غیر فعال فرش دست بافت و ۵۸۲ فروشگاه کفش دست‌دوز و ۳۲ فروشگاه در زمینه‌های مختلف صنایع دستی از جمله رودوزی‌های سنتی، سفال و ... می‌باشد.

۴. داده‌های مربوطه از اتحادیه فروشندگان فرش دستباف تبریز، اتحادیه صنفی کتاب فروشان، لوازم التحریر و لوازم مهندسی، معاونت گردشگری اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان آذربایجان شرقی و اداره کل فرهنگ و ارشاد اسلامی استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۹۸ اخذ شده‌اند.

گردد. بیش از یک هزار آلبوم به همراه آرشیو نشریات تاریخی و خارجی در کتابخانه این موزه موجود است و مورد استفاده عموم قرار دارد.

بدین ترتیب راهکارهایی باید وجود داشته باشد که فرهنگ بازدید از موزه ها در بین مردم نهادینه شود. در این راستا می توان از تبلیغات در فضای مجازی، رسانه و تلویزیون و حتی شرکت کردن فعالان موزه ها در نمایشگاه های مختلف استفاده کرد تا با معرفی درست موزه ها مخاطبان آن را جذب کنند.

۳. ۱. ۵. صادرات

صنایع فرهنگی پیوند دهنده دو عرصه اقتصاد و فرهنگ به شمار می روند. از این روی صادرات محصولات فرهنگی می تواند معرف سیمای واقعی و فرهنگی کشور بوده و کمک شایانی در جهت صادرات غیر نفتی داشته باشد. بنابراین بازاریابی صادراتی محصولات فرهنگی یکی از ملزومات توسعه صادرات در کشور به شمار می آید. استان آذربایجان شرقی به دلیل همجواری با جمهوری آذربایجان، جمهوری خودمختار نخجوان و جمهوری ارمنستان و ارتباط با کشور ترکیه از طریق مرز بازرگان، موقعیت استراتژیک قابل توجهی برای تبدیل شدن به یک مرکز عمده تجاری بین المللی را دارا می باشد. در طی دوره ۱۳۹۱-۱۳۹۷ صادرات شهر تبریز در حوزه صنایع دستی در حدود ۱،۲۵۸ میلیون دلار بوده است (سازمان صنعت و معدن و تجارت استان آذربایجان شرقی، ۱۳۹۸). در حالی که در زمینه ادبیات علی رغم وجود زیرساخت های تولید و فروش، ساز و کار مناسبی در حوزه صادرات کتاب وجود ندارد.

۳. ۱. ۶. حمایت های مالی و تشویقی

صنایع فرهنگی نقش مهمی در توسعه اقتصادی و اجتماعی دارند. به علاوه، کارکرد این صنایع در عرصه های اشتغال، تولید ثروت و هویت بخشی اجتماعی بسیار مهم است. از این روی حمایت از صنایع مزبور راهی برای ماندگاری هویت و هنر ایرانی و عاملی در جهت چرخش سریع چرخ های اقتصادی کشور خواهد بود. حمایت مالی و پرداخت تسهیلات و ارائه تخفیف های مالیاتی از جمله حمایت ها می باشد. میزان تسهیلات پرداختی به زمینه صنایع دستی در تبریز در طی دوره ۱۳۹۱-۱۳۹۷ در حدود ۶۶۰،۱۳۱ میلیون ریال و در زمینه ادبیات در طی دوره ۱۳۹۶-۱۳۹۷ در حدود ۱۰۰،۵ میلیون ریال بوده است و تسهیلات پرداختی در سال های قبل از سال ۱۳۹۶ در زمینه مزبور مقدار ناچیزی بوده است^۱. بنابراین با حمایت های منطقی و موثر از صنایع فرهنگی و تولیدکننده های کوچک و بزرگ این صنایع و جهت دهی آنها به سمت تولید محصولات با کیفیت برآمده از فرهنگ مربوط با شهر، می توان گام مهمی در توسعه اقتصادی این صنایع برداشت.

۱. داده های مربوطه از معاونت میراث فرهنگی اداره کل میراث فرهنگی صنایع دستی و گردشگری استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۹۸ اخذ شده اند.

۳. ۱. ۷. قدمت^۱

۳. ۱. ۸. اشتغال

صنایع فرهنگی از ابزارهای مهم توسعه به شمار می‌آید که مهم‌ترین اثر خود را از راه افزایش اشتغال در هر جامعه‌ای بر جا می‌گذارد. زنجیره صنایع فرهنگی دامنه گسترده‌ای از خدمات آموزش، مطالعات راهبردی، تولید، تبلیغات، توزیع و بازاریابی و فروش را در بر می‌گیرد. از این روی به نظر می‌رسد شهر تبریز در زمینه صنایع دستی با داشتن ۱۰۹ مراکز آموزشی و ۲۲۳۸ پروانه تولید انفرادی و ۶۵ پروانه تولید کارگاهی صادر شده و ۲۳۳۷ فروشگاه بیشترین سهم را در اشتغال‌زایی نسبت به سایر زمینه‌ها دارد. با توجه به شاخص‌های مورد مطالعه فوق، مراحل مختلف تاپسیس به صورت زیر محاسبه شده و در نهایت به رتبه‌بندی و میزان برخورداری هر یک از زمینه‌های شهر خلاق یونسکو برای شهر تبریز پرداخته شده است.

جدول ۲. کمی کردن و نرمال‌سازی ماتریس تصمیم

ماتریس نرمال	رویدادهای فرهنگی	ذخایر فرهنگی	زیرساخت‌های آموزش	دانش آموختگان	زیرساخت‌های هنری	صادرات	حمایت‌های مالی و تشویقی
ادبیات	۰/۹۹۶	۰/۰۰۸	۰/۴۹۶	۰/۹۵۵	۰/۲۶۲	۱۰ [^] (-۱۰)	۰/۰۰۴
صنایع دستی	۰/۰۶۹	۰/۹۹۹	۰/۸۲۵	۰/۲۶۳	۰/۹۵۷	۱	۰/۹۹۹
خوراک شناسی	۰/۰۳۵	۰/۰۱۶	۰/۲۷۰	۰/۱۳۶	۰/۱۲۳	۱۰ [^] (-۱۰)	۱۰ [^] (-۱۰)

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

جدول ۳. بدست آوردن ماتریس نرمال موزون

ماتریس نرمال موزون	رویدادهای فرهنگی	ذخایر فرهنگی	زیرساخت‌های آموزش	دانش آموختگان	زیرساخت‌های هنری	صادرات	حمایت‌های مالی و تشویقی
ادبیات	۰/۱۵۳	۰/۰۰۲	۰/۰۲۹	۰/۰۸۶	۰/۰۲۴	۱۰ [^] (-۱۰)	۰/۰۰۰۹
صنایع دستی	۰/۰۱۱	۰/۱۹۱	۰/۰۴۸	۰/۰۲۴	۰/۰۸۸	۰/۰۲۱	۰/۲۰۶
خوراک شناسی	۰/۰۰۵	۰/۰۰۳	۰/۰۱۶	۰/۰۱۲	۰/۰۱۱	۱۰ [^] (-۱۰)	۱۰ [^] (-۱۰)

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

جدول ۴. تعیین راه حل ایده آل مثبت و راه حل ایده آل منفی

تعیین نقطه ایده آل	رویدادهای فرهنگی	ذخایر فرهنگی	زیرساخت‌های آموزش	دانش آموختگان	زیرساخت‌های هنری	صادرات	حمایت‌های مالی و تشویقی
PIS	۰/۱۵۳	۰/۱۹۱	۰/۰۴۸	۰/۰۸۶	۰/۰۸۸	۰/۲۱۰	۰/۲۰۶

۱. پیرامون دست‌یابی به تاریخ دقیقی برای ظهور زمینه‌های شبکه شهرهای خلاق یونسکو به طور عام در ایران و به طور خاص در شهرهای ایران به جمع‌بندی دقیق و متقنی نمی‌توان رسید. از این روی در این مطالعه به بررسی سایر شاخص‌ها پرداخته می‌شود.

تعیین نقطه ایده آل	رویدادهای فرهنگی	ذخایر فرهنگی	زیرساخت‌های آموزش	دانش آموختگان	زیرساخت‌های هنری	صادرات	حمایت‌های مالی و تشویقی
NIS	۰/۰۰۵	۰/۰۰۲	۰/۰۱۶	۰/۰۱۲	۰/۰۱۱	۱۰ [^] (-۱۰)	۱۰ [^] (-۱۰)

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

جدول ۵. دست آوردن میزان فاصله اقلیدسی هر گزینه تا ایده‌آل‌های مثبت و منفی

فاصله هر گزینه از ایده‌آل‌ها	فاصله از ایده‌آل مثبت	فاصله از ایده‌آل منفی
ادبیات	۰/۳۵۶	۰/۱۶۶
صنایع دستی	۰/۱۵۵	۰/۳۶۰
خوراک شناسی	۰/۳۹۵	۰/۰۰۲

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

جدول ۶. رتبه‌بندی گزینه‌ها بر اساس نزدیکی نسبی یک گزینه به راه حل ایده‌آل

گزینه‌ها	رتبه (نزدیکی نسبی به راه حل ایده‌آل)
صنایع دستی	۱ (۰/۶۹۸)
ادبیات	۲ (۰/۳۱۸)
خوراک شناسی	۳ (۰/۰۰۴)

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

مطابق جدول فوق صنایع دستی در رتبه اول شهر خلاق شدن در میان زمینه‌های مورد بررسی را دارد و زمینه‌های ادبیات و خوراک شناسی به ترتیب در رتبه‌های دوم و سوم قرار دارند. اما بر اساس زیر شاخص‌های بررسی شده صنایع دستی رتبه نخست در شاخص‌های ذخایر فرهنگی، حمایت مالی و تشویقی، صادرات، زیرساخت‌های هنری و زیرساخت‌های آموزشی دارد. بر اساس شاخص‌های رویدادهای فرهنگی و دانش آموختگان، زمینه ادبیات در رتبه نخست قرار دارند.

۴. بحث

لانداری برنامه‌ریزان شهری را به اندیشیدن درباره نقش شهرها و منابع آنها و چگونگی کاربرد برنامه‌ریزی شهری برای همراهی با یک دنیای در حال تغییر تشویق می‌کند. شبکه شهرهای خلاق یونسکو جهت شناسایی پتانسیل شهرهای مختلف، به اشتراک گذاری تجربیات و ترویج و تقویت همکارهای بین‌المللی در بین شهرهایی است که متعهد به سرمایه‌گذاری در زمینه خلاقیت به عنوان موتور محرک توسعه شهری پایدار هستند. در مطالعه حاضر همانند اکثر مطالعات انجام شده به شناسایی شاخص‌های شهر خلاق و بررسی خلاقیت شهر پرداخته شد و نتایجی از جمله مطرح شدن فرهنگ و منابع فرهنگی به عنوان اساس اقتصادی شهرهای خلاق و ضرورت استفاده از مفاهیمی چون صنایع فرهنگی، صنایع خلاق و اقتصاد خلاق در راستای حرکت به سمت شهر خلاق، حاصل شد که همسو با

شاخص‌های استفاده شده در مطالعاتی از قبیل اقبالی و همکاران (۱۳۹۴)، عاطفی و حاتمی علمداری (۱۳۹۶)، زنگنه شهرکی و فتوحی مهربانی (۱۳۹۷)، المودی (۲۰۱۷)، گلدبرگ^۱ میلر (۲۰۱۹) می‌باشد. با این وجود در مطالعات مزبور به شاخص‌ها و زمینه‌های شهر خلاق یونسکو توجهی نشده است که در مطالعه حاضر علاوه بر شاخص‌های فوق، از شاخص‌های شبکه شهرهای خلاق یونسکو در زمینه‌های مختلف نیز استفاده شده است که در مطالعه شفيعی، فرخیان و میرقدر (۱۳۹۳) تنها شاخص‌های شبکه شهرهای خلاق یونسکو در زمینه صنایع دستی در نظر گرفته شده است. همچنین در راستای مقایسه بین زمینه‌های مخلف شبکه شهرهای خلاق یونسکو در سطح شهر هیچ مطالعه‌ای انجام نشده است. در مجموع در مطالعه حاضر با استفاده از همگرایی بین بررسی شهرهای خلاق مشابه با تبریز و شاخص‌های شبکه شهرهای خلاق یونسکو، شاخص‌های شهر خلاق شناسایی شده و با جمع‌آوری داده‌های مورد نیاز از طریق بررسی اسناد و مشاهدات مشارکتی و با استفاده از رویکرد تصمیم‌گیری چند شاخصه و روش تاپسیس زمینه خلاقیت شهر تبریز شناسایی شد.

نتایج بررسی شاخص‌های شناسایی شده شهر خلاق در زمینه‌های مختلف شهر خلاق برای تبریز و میزان تاپسیس محاسبه شده حاکی از آن است که زمینه صنایع دستی و هنرهای مردمی از لحاظ شاخص‌های ذخایر فرهنگی، حمایت مالی و تشویقی، صادرات، زیرساخت‌های هنری و زیرساخت‌های آموزشی نسبت به زمینه‌های ادبیات و خوراک شناسی در وضعیت مطلوب‌تری قرار گرفته است. بر اساس شاخص رویدادهای فرهنگی و شاخص دانش آموختگان نیز زمینه ادبیات نسبت به سایر زمینه‌ها دارای وضعیت مطلوبی می‌باشد. در مجموع بر اساس نتایج این تحقیق زمینه صنایع دستی و هنرهای مردمی دارای بیشترین پتانسیل برای معرفی به عنوان شهر خلاق می‌باشند.

از این روی تمرکز اغلب راهبردها و برنامه‌ها برای دستیابی به شهر خلاق صنایع دستی و هنرهای مردمی بایستی در راستای تقویت رویدادهای فرهنگی و دانش آموختگان در زمینه مزبور باشد. از جمله با گسترش برگزاری نمایشگاه‌ها و بازارچه‌های موقت صنایع دستی، هنرهای سنتی بیشتر در جامعه دیده شده و امکان آشنایی بیشتری میان مردم و رشته‌های مختلف آن فراهم شده و به ترغیب مردم به سمت آموزش و جذب دانشجو و هنرآموز در زمینه مزبور می‌شود. از سوی دیگر برگزاری این نمایشگاه‌ها و بازارچه‌های موقت ضمن درآمدزایی برای هنرمندان، انگیزه‌های آنها برای تداوم فعالیت و توسعه هنر خود را افزایش می‌دهند. از این روی تقویت رویدادهای فرهنگی در توسعه صادرات و اشتغال‌زایی، همگامی تولید کننده و خریدار و تعامل موثر میان آنها بسیار تعیین کننده باشد.

۵. نتیجه‌گیری

نتایج بررسی شاخص‌های شناسایی شده شهر خلاق در زمینه‌های مختلف شهر خلاق برای تبریز و میزان تاپسیس محاسبه شده حاکی از آن است که زمینه صنایع دستی و هنرهای مردمی از لحاظ شاخص‌های ذخایر فرهنگی، حمایت مالی و تشویقی، صادرات، زیرساخت‌های هنری و زیرساخت‌های آموزشی نسبت به زمینه‌های ادبیات و

خوراک شناسی در وضعیت مطلوب تری قرار گرفته است. بر اساس شاخص رویدادهای فرهنگی و شاخص دانش آموختگان نیز زمینه ادبیات نسبت به سایر زمینه‌ها دارای وضعیت مطلوبی می‌باشد. در مجموع بر اساس نتایج این تحقیق زمینه صنایع دستی و هنرهای مردمی دارای بیشترین پتانسیل برای معرفی به عنوان شهر خلاق می‌باشند. با توجه به اینکه معمولاً انتخاب یک استراتژی مناسب گامی اساسی برای پایان دادن به اقدامات و تصمیمات پراکنده از سوی مدیران است، مسئولین و مدیران می‌توانند با در نظر گرفتن اولویت‌های حاصل از اجرای این پژوهش، فعالیت‌های خود را در راستای استراتژی انتخابی متمرکز و تصمیمات و اقدامات مدیریتی لازم را سازماندهی کنند. از این روی علاوه بر بهبود در نقاط ضعف شناسایی شده حاصل از مقایسه زمینه مزبور با سایر زمینه‌ها، در نهایت مواردی از جمله علت‌یابی غیر فعال بودن فروشگاه‌های صنایع دستی و اقدامات لازم در جهت فعال‌سازی آنها و تقویت زیرساخت‌های هنری، تکمیل پروژه موزه فرش در راستای ترویج فرهنگ و هویت ملی، ایجاد همکاری و هماهنگی بین سازمان‌های مختلف مرتبط با شهر خلاق توسط شهرداری شهر تبریز و تکمیل فرم‌های یونسکو در زمینه صنایع دستی و هنرهای مردمی در راستای به ثبت رساندن شهر تبریز به عنوان شهر خلاق صنایع دستی و هنرهای مردمی پیشنهاد می‌شود.

کتاب‌نامه

۱. حسینی، س. ع.، قلی‌پور، ی.، و مظفری، ا. (۱۳۹۴). تحلیل شاخص‌های شهر خلاق و ارتباط آن با توسعه پایدار شهری (نمونه موردی: شهر رشت). *انجمن علمی معماری و شهرسازی ایران*، ۸ (۱۳)، ۲۰۹-۲۲۷.
۲. رضائیان قراگوزلو، ع.، قادری، ا.، و میرعباسی، ر. (۱۳۹۱). *برنامه‌ریزی شهر خلاق*. تهران: انتشارات آذرخش.
۳. زنگنه شهرکی، س.، و فتوحی مهربانی، ب. (۱۳۹۷). تبیین الگوی مطلوب شهر خلاق برای کلان شهر تهران. *فصلنامه شهر پایدار*، ۱ (۴)، ۱۳۹-۱۲۵.
۴. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان آذربایجان شرقی. (۱۳۹۴). *سند تدبیر و توسعه استان آذربایجان شرقی* (جلد سوم). تبریز: اختر. <https://azsharghi.mporg.ir>
۵. شفیع، ز.، فرخیان، ف.، و میرقدر، ل. (۱۳۹۳). اصفهان به عنوان شهر خلاق صنایع دستی با رویکرد توسعه گردشگری. *جغرافیا*، ۱۲ (۴۳)، ۲۷۸-۲۵۱.
۶. عاطفی، ه.، و حاتمی علمداری، ا. (۱۳۹۶). تأثیر انگاره شهر خلاق در پویای اقتصادی و اجتماعی کلان شهرها *مطالعه موردی: کلان شهر تبریز*. *مطالعات محیطی هفت حصار*، ۶ (۲۲)، ۳۰-۱۷.

7. Alamoudy, S. A. (2017). *Urban transformation through creativity: applying the creative city concept to Makkah*. Manchester: Doctoral dissertation, University of Salford.
8. Bianchini, F., & Landry, C. (1995). *The Creative City*. London: Demos.
9. Florida, R. (2002). *The rise of the creative class*. New York: Basic books.
10. Gathen, C. (2016). *Benefits of Networks within Cultural and Creative Industries The Case of the UNESCO Creative Cities Network with a Particular Focus on Gastronomy*. Östersund and Sundsvall: Master Thesis ,MID Sweden University.

11. Goldberg-Miller, Sh. (2019), Creative city strategies on the municipal agenda in New York. *City, Culture and Society*, 17, 26-37.
12. Kakiuchi, E. (2016). Culturally creative cities in Japan: Reality and prospects. *City, Culture and Society*, 7(2), 101-108.
13. Kuo, T. (2017). A modified TOPSIS with a different ranking index. *European Journal of Operational Research*, 260(1), 152-160.
14. Landry, C. (2011). The Creative City Index, *City, Culture and Society*, 2(3), 173-176
15. Laven, D., & Skoglund, W. (2016). *Valuing and Evaluating Creativity for Sustainable Development*. Östersund and Sundsvall: Master Thesis ,MID Sweden University MID Sweden University.
16. Leng, K. S., Badarulzaman, N., Samat, N., & Dawood, S. R. S. (2017). Capitalising on urban cultural resources for creative city development: A conceptual review and the way forward for Malaysia's George Town. *Geografia-Malaysian Journal of Society and Space*, 10(5), 20-29.
17. Sasaki, M. (2011). Urban regeneration through cultural diversity and social inclusion. *Journal of Urban Culture Research*, 2, 30-49.
18. Scott, A. J. (2006). Creative cities: Conceptual issues and policy questions. *Journal of urban affairs*, 28(1), 1-17.
19. UNESCO (2017). *Creative Cities Network, Mission Statement* , Retrieved Octobr 7 , 2020 from [https:// en. unesco. org/ creative- cities/ sites/ creative-cities/ files/ uccn_ mission-statement. pdf](https://en.unesco.org/creative-cities/sites/creative-cities/files/uccn_mission-statement.pdf)
20. UNESCO (2019). *Unesco Creative Cities Network For Application*. Retrieved Octobr7 , 2020, from [https:// en. unesco. org/ creative-cities/ sites/ creative-cities/ files/ 2019-uccn-call_ application-guide_en_0.pdf](https://en.unesco.org/creative-cities/sites/creative-cities/files/2019-uccn-call_application-guide_en_0.pdf)
21. UNESCO (2019) .*UNESCO Creative Cities Network*. Retrieved Octobr 7, 2020, from <https://en.unesco.org/creative-cities/sites/creative-cities/files/doc.1-faqs.pdf>
22. United Nations Committee on Trade, Aid and Development (UNCTAD) (2010). *Creative economy report*. Geneva: United Nations Committee on Trade, Aid and Development.
23. Yue, Z. (2012). Application of the projection method to determine weights of decision makers for group decision making. *Scientia Iranica*, 19(3), 872-878.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال هشتم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

ارزیابی نقش میانجی هویت در مفهوم زیست پذیری با استفاده از مدلسازی معادلات ساختاری (مطالعه موردی: بخش مرکزی شهر بجنورد)

فروغ خزاعی نژاد (استادیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه کوثر بجنورد، بجنورد، ایران، نویسنده مسئول)

f.khazaee@kub.ac.ir

سکینه بیگی (مربی صنایع، دانشگاه کوثر بجنورد، بجنورد، ایران)

sakinebeigi@yahoo.com

عاطفه گلپان وثوقی (دانشجوی کارشناسی، دانشگاه کوثر بجنورد، بجنورد، ایران)

vosoughiatefe@gmail.com

تاریخ تصویب: ۱۴۰۰/۰۷/۳۰

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۱/۳۰

صص ۱۵۹-۱۴۳

چکیده

شهر زیست پذیر از مفاهیم نوین و مؤثر در نظام های کنونی شهری است که به واسطه نقش مهم و اساسی که در تحول اندیشه ها و آرمان های جامعه معاصر دارد، جایگاهی بایسته پیدا کرده است. نظر به اهمیت ارتقاء و بهبود شرایط زیست در بخش مرکزی شهرها از یک سو و تاکید بر مباحث کیفی به جای توجه صرف به کمیت، هدف از پژوهش حاضر، بررسی نقش میانجی گرانه هویت در ارتباط بین زیست پذیری بخش مرکزی شهر بجنورد با برخی شاخص های منتخب و کلیدی این مفهوم است. برای دستیابی به این هدف، مبانی نظری تحقیق با استفاده از مطالعه کتابخانه ای و اطلاعات مورد نیاز برای تحلیل با استفاده از ابزار پرسشنامه از ۳۸۴ نفر از ساکنان بخش مرکزی شهر جمع آوری شد. به فراخور نیاز تحقیق از نرم افزارهای SPSS و Smart PLS برای آماده سازی و پردازش داده ها استفاده شده است. یافته های پژوهش بیان کننده معنادار بودن نقش مهم و اثرگذار متغیر هویت و حس تعلق به مکان به عنوان میانجی بر سایر شاخص های مورد مطالعه این پژوهش؛ یعنی مشارکت اجتماعی، امنیت و آموزش در میزان زیست پذیری بخش مرکزی شهر بجنورد است. بنابراین، متغیر هویت و حس تعلق به مکان نه تنها عوامل مؤثر در زیست پذیری یک مکان هستند، بلکه در میزان تاثیرگذاری سایر عوامل و متغیرها نیز نقشی قابل توجه دارند، که این مساله بر اهمیت متغیر هویت و حس تعلق به مکان در مطالعات زیست پذیری می افزاید. لذا توجه ویژه به این مفاهیم نقشی اساسی در بهبود زیست پذیری شهری خواهد داشت.

کلیدواژه ها: زیست پذیری، متغیر میانجی، هویت و حس تعلق به مکان.

۱. مقدمه

امروزه رشد شتابان شهری یکی از ویژگی‌های اجتناب‌ناپذیر جوامع شده است. رشد سریع جمعیت در سکونتگاه‌های انسانی به ویژه در شهرها در سراسر جهان بر کیفیت زیست جوامع بشری اثرات عمیقی گذاشته است (حنای، ۱۳۹۶). همزمان با توسعه شهرها و گرایش مردم به شهرنشینی، معادلات اقتصادی و اجتماعی شهرها دچار تحول و دگرگونی شده است. از این رو اگرچه شهرها مکان و شیوه برتر زندگی هستند، بستر و شکل‌دهنده بسیاری از چالش‌های اساسی زندگی شهروندان نیز بوده و در دهه‌های اخیر در بسیاری موارد سرزندگی و زیست‌پذیری خود را از دست داده‌اند (صرافی و همکاران، ۱۳۹۸). بنابراین در جامعه‌ای زندگی می‌کنیم که از جنبه‌های بوم‌شناسی، اجتماعی، فرهنگی و کالبدی بسیار آسیب دیده است و نیازمند چاره‌جویی است. از آنجا که این شرایط، شرح اوضاع و وضعیت بسیاری از شهرهای معاصر است، راهکارهای گوناگونی برای مواجهه با آن ارائه شده است. یکی از آن‌ها زیست‌پذیری است که با تکامل اولویت‌های برنامه‌ریزی و اهمیت پاسخ به نیازهای در حال افزایش جامعه پسا صنعتی که در جست‌وجوی تسهیلات، امکانات و کیفیت زندگی بالاتر و بیشتر است، رونق گرفته است. به عبارت دیگر، به دلیل آگاهی از خطراتی مثل رشد سریع جمعیت، ازدحام و شلوغی، از بین رفتن زمین‌های کشاورزی و فضاهای باز، کمبود مسکن معقول و مناسب، افزایش نابرابری‌های اجتماعی و از بین رفتن حس تعلق به مکان، هویت مکانی و زندگی اجتماعی که کیفیت زندگی جوامع را تهدید می‌کند، زیست‌پذیری بوجود آمده و رشد کرده است (سلیمانی مهرنجان و همکاران، ۱۳۹۵، ص. ۳۴).

اگرچه زیست‌پذیری از مفاهیم و رویکردهای نوین در برنامه‌ریزی شهری معاصر است، اما شاید بتوان ریشه‌ها و بنیان‌های قدیمی چون نظریه آبراهام مازلو (۱۹۴۵) را نیز به آن پیوند داد (خراسانی، ۱۳۹۷، ص. ۲۶۲) واژه شهر زیست‌پذیر به معنای عمومی در طول دهه ۱۹۸۰ و همراه با افزایش رقابت میان شهرهای جهان برای جذب سرمایه‌گذار و سرمایه‌های خارجی و افزایش کیفیت زندگی پدیدار شد (ای آی یو^۱، ۲۰۱۴). از این زمان به بعد این مفهوم مورد توجه بسیاری از پژوهش‌ها و زمینه‌های مطالعاتی با رویکرد بهبود کیفیت زندگی قرار گرفت. از جمله پژوهش‌هایی که در خارج از ایران در این زمینه انجام شده است می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد: بالساس^۲ در پژوهشی با عنوان اندازه‌گیری زیست‌پذیری مرکز شهر تلاش کرده است تا شاخص‌های اندازه‌گیری زیست‌پذیری مراکز شهری را معرفی کند (بالساس ۲۰۱۰، ص. ۴). دانستان^۳ در سال ۲۰۰۷ می‌کوشد تا مشکلات روش‌شناسی چگونگی اندازه‌گیری زیست‌پذیری در مقیاس محله را حل کند (دانستان، ۲۰۰۷). دوچازل^۴ با نگاهی ویژه به رابطه سیستمی زیست‌پذیری و پایداری و ترسیم روابط بین این دو می‌پردازد (دوچازل، ۲۰۱۰). در سال ۲۰۱۲ هوهای

1. EIU

2. Balsas

3. Dunstan

4. De chazel

یان^۱ و همکارش در مقاله ارزیابی زیست‌پذیری شهرها کوشش کرده اند تا مدلی برای ارزیابی زیست‌پذیری شهرها ایجاد کنند (هوه‌ای یان و همکار، ۲۰۱۲). در مقاله برنامه‌ریزی فضاهای باز شهری برای بهبود زیست‌پذیری درون-شهری، قنبران و موسوی به اهمیت تاثیر محیط طبیعی شهر بر زیست‌پذیری و پایداری آن پرداختند (قنبران و موسوی، ۲۰۱۴). علاوه بر این پژوهش‌های راجی^۲ و همکاران (۲۰۱۶)، لوکومان^۳ و همکاران (۲۰۱۷)، استو^۴ (۲۰۱۸)، بانک توسعه آسیا^۵ (۲۰۱۹) نیز با روش‌های مختلف در سال‌های اخیر به ارزیابی و سنجش زیست‌پذیری پرداخته‌اند. اما در رابطه با مطالعات زیست‌پذیری در ایران، ناگفته پیداست که روند مطالعه و تحقیق‌های تجربی در ارزیابی و بهبود زیست‌پذیری شهرهای کشورمان در آغاز راه است. ادامه انتشار کتاب‌ها و پژوهش‌های جدید در این زمینه از یک‌سو حکایت از ضرورت توجه به مباحث زیست‌پذیری و از سوی دیگر نشان از نو بودن آن دارد. پژوهشگران ایرانی با ارزیابی وضعیت محله‌ها و شهرهای کشور و یا روستاهای مناطق مختلف بر اساس شاخص‌های زیست‌پذیری، تحقیق‌های متعددی در این باره انجام داده‌اند که از آن جمله می‌توان به بندرآباد (۱۳۸۹) بومی‌سازی شاخص-های زیست‌پذیری، ایراندوست و همکاران؛ شناسایی مشخصه‌های جوامع زیست‌پذیر (۱۳۹۲)، خزاعی‌نژاد (۱۳۹۷) شناسایی عوامل کلان مؤثر بر زیست‌پذیری اشاره کرد. با این وجود در ایران، مطالعه زیست‌پذیری به طور اعم و زیست‌پذیری شهری به طور اخص سابقه محدودی دارد و مطالعات اندکی در سطح شهرهای انگشت شماری انجام شده است. از این رو جای آن در ادبیات برنامه‌ریزی شهری معاصر ایران بسیار خالی است. علاوه‌براین بیشتر پژوهش‌هایی که انجام شده‌اند نیز به بررسی و سنجش وضعیت موجود زیست‌پذیری شهرها و مناطق و محله‌های آن‌ها پرداخته‌اند و به میزان متفاوت تاثیر شاخص‌های زیست‌پذیری و ارتباط آن‌ها با یکدیگر توجهی نداشته‌اند.

با وجود اجماع در زمینه اهمیت و اجتناب‌ناپذیری این مفهوم و تاکید بر کلیت آن، تنوع گسترده‌ای از تعاریف برای زیست‌پذیری وجود دارد، به گونه‌ای که محققان آن را دشوار برای تعریف و اندازه‌گیری بیان کرده‌اند. ریسی‌نژکی^۶ در این باره می‌نویسد زیست‌پذیری همچون پیاز است، در ظاهر ساده اما متشکل از لایه‌های متعدد؛ اگر به هر لایه جداگانه و مجزا نگریسته شود کلیت آن از دست می‌رود (فن کمپ^۷، ۲۰۰۳، ص ۶). مرور تعارف مطرح شده به شاخص‌های مشترک از جمله هویت و حس مکان، حمل‌ونقل، ارتباطات، چشم‌انداز، فضای باز و عمومی، تفریحات و اوقات فراغت، اقتصاد و اشتغال، مسکن مناسب، امکانات و زیرساخت‌ها، امنیت، مشارکت اجتماعی، امکانات آموزشی و امکانات بهداشت - درمان اشاره دارند. از این رو در تعریف این مفهوم می‌توان گفت زیست‌پذیری زیرمجموعه‌ای از پایداری است که مستقیماً بر ابعاد فیزیکی، اجتماعی-اقتصادی و روانی زندگی مردم تاثیر

1. Hu hai yan

2. Raji

3. Lukuman

4. Stuve

5. Asian Development Bank

6. Rybczynski

7. Van Kamp

می‌گذارد و دربرگیرنده مجموعه‌ای از ویژگی‌های اکتسابی محیط است که آن را به مکانی مطلوب، مناسب و جذاب برای زندگی، کار و بازدید همه مردم تبدیل می‌کند. این ویژگی‌ها به دو دسته عینی (دسترسی به زیرساخت‌های شهری، امنیت، گزینه‌های مختلف جابه‌جایی و حمل‌ونقل، مسکن، سلامت و امکانات بهداشتی، تفریح، فضاهای عمومی جذاب و فرصت‌های اقتصادی) و ذهنی-روانی (حس تعلق به مکان، هویت محلی، سرمایه اجتماعی، همبستگی، عدالت، صمیمیت و راحتی) طبقه‌بندی می‌شود (خزاعی نژاد، ۱۳۹۴، ص. ۷۸). بنابراین تغییرات زیست-پذیری شهری عمدتاً تحت تأثیر تعامل بین محیط و رفتار انسان است (پن^۱ و همکاران، ۲۰۲۱، ص. ۳).

از آنجایی که در سال‌های اخیر بهبود وضعیت زیست‌پذیری شهری به هدف اصلی توسعه شهری تبدیل شده است و ارزیابی معقول از وضعیت زیست‌پذیری شهری و تأثیر آن بسیار مهم است (همان، ص. ۲۱)، هدف پژوهش حاضر بررسی تأثیر میانجی شاخص هویت و حس تعلق به مکان در ارتباط با سه شاخص زیست‌پذیری (مشارکت اجتماعی، آموزش و امنیت) و میزان زیست‌پذیری شهرهاست. به بیان دیگر اگرچه مرور مطالعات متعدد انجام شده در این زمینه حکایت از اهمیت شاخص‌های مختلف مطرح شده در زیست‌پذیری را دارد، اما این پژوهش قصد دارد میزان اهمیت و تأثیر شاخص هویت و حس تعلق به مکان را در زیست‌پذیری شهری نشان دهد. از این رو فرضیه اصلی تحقیق عبارت است از این که هویت و حس تعلق به مکان بر رابطه شاخص‌های مشارکت اجتماعی، آموزش و امنیت با زیست‌پذیری بخش مرکزی شهر بجنورد تأثیر معنادار میانجی دارد. از این رو، شهر بجنورد به عنوان مطالعه موردی تحقیق انتخاب شده است تا فرضیه تحقیق در این شهر به آزمون گذاشته شود. دلیل انتخاب این است که شهر بجنورد و بویژه بخش مرکزی آن که در برگیرنده بافت ارزشمند تاریخی می‌باشد و محل سکونت بخش قابل توجهی از جمعیت شهر است، تاکنون با هدف ارزیابی شرایط زیست‌پذیری مورد توجه و مطالعه قرار نگرفته است. نکته دیگر این که از آنجایی که هدف تحقیق مطالعه اهمیت شاخص هویت و حس تعلق به مکان در زیست‌پذیری است، روشن شدن این موضوع و پرداختن به اهمیت این شاخص می‌تواند نقش مهمی در بهبود روزگار شهرنشینی و به ویژه وضعیت بخش مرکزی این شهر و سایر شهرهای کشورمان در آینده داشته باشد.

۲. متدولوژی

برای دستیابی به اجماع نظر درباره شاخص‌های زیست‌پذیری، جستجوی نظام‌مند با استفاده از واژه کلیدی زیست‌پذیری انجام شد. در این رابطه پایگاه‌های داده علمی از جمله آی‌ای‌ای^۲، سیستم‌های اطلاعات^۳، اس‌آی‌دی^۴ و ساینس دایرکت^۵ بین سال‌های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۸ مورد جستجو قرار گرفت. سپس، کیفیت متدولوژی آن‌ها

1. pan
2. IEEE
3. Information Systems
4. SID
5. Science Direct

ارزیابی شد. پس از این مرحله، انتخاب شاخص‌ها انجام شد. بر این اساس ابعاد و شاخص‌های مورد بررسی پژوهش مطابق جدول ۱ انتخاب شدند.

جدول ۱. متغیرهای آشکار و پنهان تحقیق

ردیف	متغیرهای پنهان	تعداد متغیرهای آشکار (سوال‌ها)
۱	امنیت فردی و اجتماعی	۳
۲	هویت و حس تعلق به مکان	۳
۳	مشارکت	۳
۴	امکانات آموزشی	۴
۵	امکانات و زیرساخت‌ها	۴
۶	حمل و نقل	۳
۷	اقتصاد و اشتغال	۴
۸	تفریحات و اوقات فراغت	۵
۹	فضای باز و عمومی	۵
۱۰	چشم انداز	۵

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

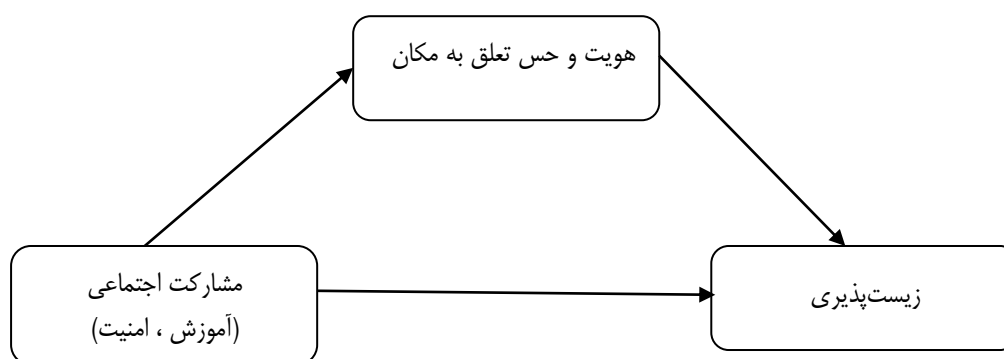
پژوهش حاضر از حیث هدف، کاربردی است، از نظر نحوه گردآوری داده‌ها از نوع پژوهش‌های توصیفی، شاخه مطالعات میدانی به شمار می‌رود و از جهت ارتباط بین متغیرهای پژوهش، از نوع همبستگی قلمداد می‌شود. جامعه آماری این پژوهش، ساکنان ناحیه ۷ شهر بجنورد می‌باشند. با وجود آنکه در مورد حجم نمونه لازم، برای تحلیل عاملی و مدل‌سازی ساختاری، توافق کلی وجود ندارد، اما به‌زعم بسیاری از پژوهشگران، حداقل حجم نمونه لازم ۲۰۰ مورد است (صادقی شاهدانی و خوشخوی، ۱۳۹۶). از این رو تحقیق حاضر برای اطمینان بیشتر و کسب بهترین نتیجه، تعداد ۳۸۴ نمونه را مورد بررسی قرار داده است.

برای نمونه‌برداری از روش نمونه‌گیری تصادفی در دسترس و برای جمع‌آوری داده‌های میدانی از ابزار پرسشنامه استفاده شد. در راستای کسب بیشترین و دقیق‌ترین اطلاعات، پرسشنامه‌ها به صورت حضوری و توسط محقق تکمیل شده است. روش مورد استفاده در این پژوهش، مدل‌سازی معادلات ساختاری^۱ به کمک روش حداقل مربعات جزئی^۲ و با نرم‌افزار Smart PLS نسخه ۳ است. زیرا این روش در مقایسه با روش‌های مبتنی بر کواریانس نسبت به وجود شرایطی مانند هم‌خطی^۳ متغیرهای مستقل و نرمال نبودن داده‌ها سازگار است (بهاری و همکاران، ۱۳۹۶) علاوه بر این به حجم نمونه نیز حساس نیست (رونکو^۴ و همکاران، ۲۰۱۶).

1. Structural Equation Modeling (SEM)
2. Partial Least Square (PLS)
3. Collinearity
4. Rönkkö

۲.۱. مدل مفهومی تحقیق

ترسیم مدل مفهومی با بررسی سوابق پژوهشی در زمینه مسئله تحقیق و متغیر میانجی انجام شده است. مدل مفهومی تحقیق با اقتباس از پژوهش رابن^۱ و ای کنی^۲ (۱۹۸۶) و گویزانی^۳ (۲۰۱۸) در شکل ۱ نشان داده شده است. طبق این مدل، تاثیر مشارکت اجتماعی (آموزش و امنیت) به عنوان متغیر مستقل در زیست پذیری که متغیر وابسته به شمار می رود با نقش میانجی هویت و حس تعلق به مکان بررسی می گردد. به عبارت دیگر چنانچه هویت و حس تعلق به مکان، یک متغیر میانجی باشد، در آن صورت بخشی از تاثیر مشارکت اجتماعی (آموزش و امنیت) بر زیست-پذیری، به دلیل تاثیر آن بر هویت و حس تعلق به مکان خواهد بود.

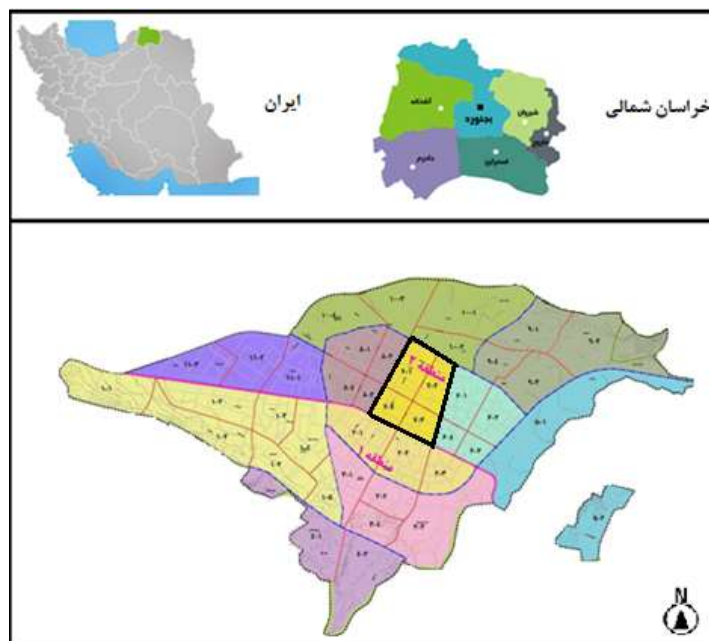


شکل ۱. مدل مفهومی تحقیق

۲.۲. محدوده مورد مطالعه پژوهش

شهر بجنورد مرکز استان نوپای خراسان شمالی در شمال شرق ایران و در کوهپایه های رشته کوه آلاداغ بنا شده است (شکل ۲). این شهر از جمله شهرهای بزرگ خراسان و چهل و چهارمین شهر کشور از نظر جمعیت است. بر اساس آخرین نتایج منتشر شده مرکز آمار ایران، ۲۳۳۸۱۰ نفر جمعیت و ۶۸۷۵۳ خانوار دارد (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵). بر اساس تقسیم های شهرداری، شهر بجنورد دارای ۳ منطقه و ۱۱ ناحیه است.

1. Reuben
2. A. Kenny
3. Guizani



شکل ۲. محدوده مورد مطالعه پژوهش

به منظور ارائه تصویری مناسب از وضعیت زیست‌پذیری شهر بجنورد، ناحیه ۷ شهر به علت قرارگیری دو میدان اصلی شهر (میدان شهید و میدان کارگر)، بخش مرکزی و بافت سنتی و تاریخی در آن، به عنوان محدوده مکانی مورد مطالعه پژوهش انتخاب شده است.

۳. یافته‌ها

۳.۱. سیمای جامعه مورد مطالعه

در جدول ۲ به ویژگی‌های توصیفی جمعیت مورد مطالعه از جمله ترکیب سن، شغل، محل کار و تحصیلات پرداخته شده است تا چشم انداز روشنی از جامعه مورد مطالعه حاصل شود.

جدول ۲. اطلاعات دموگرافیک نمونه آماری

سن	نوجوانان (۱۱-۱۸) (ساله)	جوانان (۱۹-۲۹) (ساله)	میانسالان (۳۰-۶۴) (ساله)	سالمدان (۶۵ ساله و بیشتر)
درصد فراوانی	۲۸٪	۳۹٪	۵۷٪/۹	۰٪/۳
شغل	آزاد	کارمند	بدون پاسخ	دانشجو
درصد فراوانی	۵۷٪/۳	۲۲٪/۱	۱٪/۸	۱۱٪/۵
مدت سکونت	کمتر از ۱۰ سال	۱۰-۲۰	۲۰-۳۰	بیشتر از ۴۰ سال
درصد فراوانی	۵۰٪/۲	۳۰٪/۹	۹٪/۴	۵٪/۶
محل کار	بیکار و خانه دار	دانشجو	دانشجو	بیکار و خانه دار
درصد فراوانی	۷٪/۲	۱۱٪/۵	۱۱٪/۵	۷٪/۲

مالکیت	مالک	بدون پاسخ	مستاجر
درصد فراوانی	۴۷٪/۴	۴٪/۹	۴۷٪/۷
تحصیلات	بی سواد	سیکل	دیپلم
درصد فراوانی	۱۰٪/۹	۱۳٪/۵	۴۰٪/۶
			لیسانس و بالاتر
			بدون پاسخ
			۰٪/۸

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

۲.۳. سنجش و ارزیابی مدل‌ها و پرسشنامه تحقیق

برای تحلیل مدل‌ها در روش معادلات ساختاری با رویکرد حداقل مربعات جزئی، ابتدا باید به بررسی برازش مدل و سپس آزمودن فرضیه‌های پژوهش پرداخت. برازش مدل در سه بخش، برازش مدل اندازه‌گیری، برازش مدل ساختاری و برازش مدل کلی انجام می‌شود. چنانچه برازش مدل اندازه‌گیری از نظر روایی و پایایی^۱ مورد تایید قرار گرفت، در مرحله بعد باید قابلیت‌های پیش‌بینی مدل و روابط میان سازه‌ها از مدل ساختاری مورد ارزیابی قرار گیرند. معیارهای ارزیابی مدل ساختاری شامل ارزیابی هم‌خطی، معیار ضریب تعیین و معیار استون گیسر^۲ است (رسولی و همکاران، ۱۳۹۷). در پایان، برازش مدل کلی با استفاده از شاخص نیکویی برازش سنجیده می‌شود.

با عنایت به مباحث گفته شده ابتدا به برازش مدل اندازه‌گیری پرداخته می‌شود که در آن پایایی و روایی مورد بررسی قرار می‌گیرد. سنجش روایی باید پس از تأیید پایایی صورت گیرد. پایایی از طریق سه آزمون آلفای کرونباخ^۳، پایایی ترکیبی^۴ و قابلیت اطمینان شاخص^۵ (بارهای عاملی) و روایی از طریق روایی همگرا^۶ و روایی واگرا^۷ سنجیده می‌شود (رسولی و همکاران، ۱۳۹۷). مقدار آلفای کرونباخ بالاتر از ۰/۶ نشانگر پایایی قابل قبول است (بیگی و همکاران، ۱۳۹۷). مقدار پایایی ترکیبی بزرگتر از ۰/۷ برای هر سازه، نشان از پایایی مناسب درونی مدل برای اندازه‌گیری دارد (رحیمی، ۱۳۹۴). قابلیت اطمینان شاخص، نشانگر پایایی معرف‌های یک سازه است (رسولی و همکاران، ۱۳۹۷). اگر بار عاملی کمتر از ۰/۳ باشد، رابطه ضعیف در نظر گرفته شده و از آن صرف نظر می‌شود. بار عاملی بین ۰/۳ تا ۰/۶ قابل قبول است و اگر بزرگتر از ۰/۶ باشد، رابطه بسیار مطلوب است (بیگی و همکاران، ۱۳۹۷). برای سنجش روایی همگرا از معیار میانگین واریانس استخراج شده^۸ (AVE) استفاده می‌شود. معیار میانگین واریانس استخراج شده، میزان همبستگی یک سازه را با شاخص‌های خود نشان می‌دهد (رسولی و همکاران، ۱۳۹۷). مطابق با مطالعات جوزف هیر و همکاران (۲۰۱۷) مقدار AVE باید از ۰/۵ بیشتر باشد. متداول‌ترین معیارها برای ارزیابی

1. Reliability
2. stone – Geisler criterion
3. Cronbach's Alpha
4. Composite Reliability
5. Indicator Reliability
6. Convergent Validity
7. Discriminated Validity
8. Average Variance Extracted

روایی واگرا شامل معیار فورنل لارکر^۱ و ارزیابی بارهای متقابل است. اخیراً علاوه بر این دو معیار، معیار هتروتریت-مونوتریت^۲ (HTMT) نیز برای ارزیابی روایی واگرا اضافه شده است (رسولی و همکاران، ۱۳۹۷). جدول ۳ و ۵، نشان می‌دهند که در این تحقیق معیارهای پایایی و روایی همگرا برآورده شده است. مقدار بارهای عاملی (قابلیت اطمینان شاخص) در جدول ۵ مشخص شده است.

جدول ۳. آلفای کرونباخ، میانگین واریانس استخراج شده (AVE) و پایایی ترکیبی (CR)

مدل‌ها	سازه‌ها	آلفای کرونباخ	CR	AVE
مدل ۱	مشارکت اجتماعی	۰/۸۵۹۲۰	۰/۸۸۵۶۳	۰/۷۲۰۹۳
مدل ۲	آموزش	۰/۶۸۶۱۸	۰/۸۱۰۴۶	۰/۵۱۸۹
مدل ۳	امنیت	۰/۷۸۳۷۴	۰/۸۷۳۵۶	۰/۶۹۷۳۷
	زیست‌پذیری	۱	۱	۱
	هویت	۰/۷۵۷۲	۰/۸۶۰۵۱	۰/۶۷۳۲

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

اولین معیار برای بررسی روایی واگرا معیار فورنل لارکر است. این معیار بیان می‌کند که ریشه دوم میانگین واریانس‌های استخراج شده (AVE) سازه باید بیشتر از بالاترین همبستگی آن سازه با سایر سازه‌های مدل باشد. مطابق جدول ۴، مقدار عدد قطر اصلی ماتریس‌ها از مقدار همبستگی که در خانه‌های زیرین و راست آن‌ها قرار دارد بیشتر است. از این رو در این پژوهش، سازه‌ها در مدل‌ها تعامل بیشتری با شاخص‌های خود دارند تا با سازه‌های دیگر. برای رعایت اختصار تنها اطلاعات مربوط به مدل ۱ در جدول ۴ آورده شده است.

جدول ۴. بررسی مقادیر ریشه دوم میانگین واریانس استخراج شده با همبستگی‌ها

مدل‌ها	سازه‌ها	سازه‌ها		
		زیست‌پذیری	مشارکت اجتماعی	هویت
مدل ۱	زیست‌پذیری	۱	-	-
	مشارکت اجتماعی	۰/۷۴۶۱۴	۰/۸۴۹۰۷	-
	هویت	۰/۵۹۰۲۱	۰/۴۳۶۰۹	۰/۸۲۰۲۴

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

دومین شاخص برای بررسی روایی واگرا، بارهای عاملی متقابل^۳ است که همبستگی هر سازه را با معرف‌هایش نشان می‌دهد و باید از همبستگی آن سازه با معرف‌های سایر سازه‌ها بیشتر باشد. در غیر این صورت، روایی واگرا مدل زیر سوال می‌رود (رسولی و همکاران، ۱۳۹۷). طبق جدول ۵ همبستگی هر سازه با معرف‌هایش از همبستگی

1. Fornell - Larcker

2. Heterotrait-Monotrait Ratio

3. Cross-Loadings

آن سازه با معرف‌های سایر سازه‌ها بیشتر است و این حاکی از روایی و اگرایی مناسب مدل‌ها است. برای رعایت اختصار تنها بارهای عاملی متقابل مدل ۱ در جدول ۵ آورده شده است.

جدول ۵. بارهای عاملی متقابل

سازه‌ها			معرف‌ها	مدل‌ها
هویت	مشارکت اجتماعی	زیست‌پذیری		
۰/۸۲۵۸۹	۰/۳۱۴۲۶	۰/۴۵۲۲۱	هویت ۱	مدل ۱
۰/۷۸۷۷۹	۰/۳۶	۰/۴۵۹۰۳	هویت ۲	
۰/۸۴۵۹۸	۰/۳۹۲۵۹	۰/۵۳۳۸	هویت ۳	
۰/۳۷۶۳۵	۰/۸۲۹۰۳	۰/۶۰۷۹۷	مشارکت اجتماعی ۱	
۰/۳۸۰۶۷	۰/۸۳۳۷۸	۰/۶۲۹۵۶	مشارکت اجتماعی ۲	
۰/۳۵۴۳۷	۰/۸۸۳۳۵	۰/۶۶۱۹۱	مشارکت اجتماعی ۳	
۰/۵۹۰۲۱	۰/۷۴۶۱۴	۱	زیست‌پذیری	

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

معیار بعدی بررسی روایی و اگرایی نسبت هتروتریت-مونوتریت است. این معیار، به وضوح نسبت به معیار فورنل-لارکر و بارهای متقابل، که عمدتاً قادر به تشخیص عدم روایی و اگرایی نیستند، عملکرد بهتری دارد. اگر مقدار HTMT برای تمام سازه‌های مدل کمتر از ۰/۹۰ باشد، روایی و اگرایی مدل تایید شده است (همان). نتیجه حاصل از بررسی مدل‌های مفهومی تحقیق، نشان می‌دهد که تمامی مقادیر HTMT کمتر از ۰/۹ هستند و روایی و اگرایی مدل تایید می‌شود. سپس به ارزیابی مدل ساختاری می‌پردازیم، برای این منظور در گام اول، مدل از نظر وجود هم‌خطی بین متغیرهای مستقل مورد بررسی قرار می‌گیرد. بررسی هم‌خطی براساس معیار شاخص تورم واریانس^۱ (VIF) است که برای هر سازه مستقل باید از مقدار ۵ کمتر باشد. در غیر این صورت باید سازه با سایر سازه‌ها ادغام، سازه حذف یا با ایجاد سازه مرتبه بالاتر سعی در رفع این مشکل نمود (رسولی و همکاران، ۱۳۹۷). نتیجه مشابه برای سایر مدل‌ها نیز به دست آمد. لذا می‌توان این مقدار از هم‌خطی را منطقی و قابل قبول دانست (جدول ۶).

جدول ۶. شاخص تورم واریانس (VIF)

سازه‌ها			سازه‌ها	مدل‌ها
هویت	مشارکت اجتماعی	زیست‌پذیری		
۱		۱/۲۳۴۸۴	مشارکت اجتماعی	مدل ۱
		۱/۲۳۴۸۴	هویت	

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

گام دوم برای ارزیابی مدل ساختاری، ضریب تعیین (R^2 یا R Square) است. این معیار، دقت پیش‌بینی مدل را نشان می‌دهد و تعیین می‌کند چند درصد از تغییرات متغیر وابسته تحت تأثیر متغیر مستقل تبیین می‌شود. البته طبیعی است که این مقدار برای متغیر مستقل برابر صفر باشد (طهماسبی و عابدینی، ۱۳۹۷). از نظر چین (۱۹۹۹)، مقادیر ۰/۱۹، ۰/۳۳ و ۰/۶۷ به ترتیب ضعیف، متوسط و قوی برآورد می‌شوند (رسولی و همکاران، ۱۳۹۷).

مطابق جدول ۷، در مدل ۱ حدود ۰/۶۴۳ درصد از تغییرات متغیر وابسته زیست‌پذیری، توسط مشارکت اجتماعی و هویت بیان می‌شود. همچنین حدود ۰/۱۹۰ درصد تغییرات متغیر وابسته هویت توسط مشارکت اجتماعی تعیین می‌شود که حاکی از آن است که مقادیر ضرایب تعیین به دست آمده متغیر وابسته زیست‌پذیری و هویت به ترتیب در سطح متوسط و ضعیف قرار دارد که با توجه به سه مقدار ملاک، مناسب بودن برازش مدل ساختاری را تأیید می‌کند. با همان تفاسیر، در مدل ۲ و ۳ نیز مقادیر ضرایب تعیین به دست آمده متغیر وابسته زیست‌پذیری و هویت به ترتیب در سطح متوسط و ضعیف قرار دارد.

گام سوم در ارزیابی مدل ساختاری، استفاده از معیار استون گیسر (Q^2) است که نشان می‌دهد اگر در یک مدل روابط بین سازه‌ها به درستی تعریف شده باشد، سازه‌ها قادر به تأثیرگذاری کافی بر شاخص‌های همدیگر هستند و این امر موجب می‌شود که فرضیه‌ها به درستی ارزیابی گردند. چنانچه ضریب مثبت باشد مقادیر مشاهده شده به خوبی بازسازی شده‌اند و می‌توان نتیجه گرفت که مدل ساختاری از کیفیت مناسبی برخوردار است (بیگی و همکاران، ۱۳۹۷). در جدول ۷ مشاهده می‌شود که تمامی مقادیر Q^2 مثبت هستند و بار دیگر مدل ساختاری تأیید شد. برای رعایت اختصار تنها اطلاعات مدل ۱ در جدول ۷ آورده شده است.

جدول ۷. مقادیر Q^2 متغیرهای درون‌زای مدل‌ها و ضریب تعیین و میزان شاخص نیکویی برازش

مدل‌ها	سازه‌ها	Q^2	R Square	GOF
مدل ۱	زیست‌پذیری	۰/۶۲۶۷۳	۰/۶۴۳۳۳	۵۴۲۲/۰
	مشارکت اجتماعی	۰	۰	
	هویت	۰/۱۱۹۳۵	۰/۱۹۰۱۸	

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

در آخرین مرحله برای سنجش مدل کلی از معیار نیکویی برازش (GOF) استفاده می‌شود. این معیار تعیین می‌کند که یک مدل از پیش تعیین شده چقدر برای داده‌های به دست آمده از نمونه مناسب است (رجوعی و همکاران، ۱۳۹۵). سه مقدار ۰/۰۱، ۰/۲۵، ۰/۳۶ به عنوان مقادیر ضعیف، متوسط و قوی برای GOF معرفی شده است (عباسی و چینی‌ساز، ۱۳۹۲). مطابق جدول ۷، مقادیر GOF بیشتر از ۰/۳۶ نشانگر برازش کلی قوی مدل ۱ پژوهش است. نتیجه مشابه برای سایر مدل‌ها نیز به دست آمد. پس از بررسی برازش مدل‌های اندازه‌گیری، ساختاری و کلی، برای

1. chin

2. Goodness of Fit – GoF

رد یا تأیید فرضیه‌های مستقیم (فرضیه‌های فرعی) از روش بوت استراپ^۱ استفاده می‌شود (جدول ۸). مقدار آماره تی در تمام فرضیه‌ها بزرگ‌تر از ۲/۵۷ است بنابراین در سطح اطمینان ۹۹٪ و سطح معناداری $P < ۰/۱$ ، تمام فرضیه‌ها (تأثیر معنادار آماری) را نمی‌توان رد کرد.

جدول ۸. آزمون فرضیات مستقیم پژوهش

مدل‌ها	مسیر	ضریب مسیر	آماره تی	سطح معناداری	نتایج فرضیات
مدل ۱	مشارکت اجتماعی -> زیست‌پذیری	۰/۶۰۳۵۴	۱۹/۳۰۰۹۶	۰	تأیید
	مشارکت اجتماعی -> هویت	۰/۴۳۶۰۹	۹/۱۳۹۱۹	۰	تأیید
	هویت -> زیست‌پذیری	۰/۳۲۷۰۱	۸/۸۵۳۲۸	۰	تأیید
مدل ۲	آموزش -> زیست‌پذیری	۰/۶۰۳۳۵	۱۷/۲۷۰۸۶	۰	تأیید
	آموزش -> هویت	۰/۳۸۱۸۶	۸/۳۱۸۳۱	۰	تأیید
	هویت -> زیست‌پذیری	۰/۳۵۹۶	۹/۳۸۰۳	۰	تأیید
مدل ۳	امنیت -> زیست‌پذیری	۰/۳۱۸۳۸	۵/۶۷۸۸۳	۰	تأیید
	امنیت -> هویت	۰/۵۹۳۶۶	۱۶/۷۹۸۵۳	۰	تأیید
	هویت -> زیست‌پذیری	۰/۳۹۸۹۳	۷/۸۲۳۱۵	۰	تأیید

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

برای بررسی فرضیه متغیر میانجی از آزمون‌های سوبل^۲ و گودمن^۳ استفاده شده است. در این آزمون‌ها یک مقدار آماره تی به دست می‌آید که در صورت بیشتر شدن این مقدار از ۱/۹۶ می‌توان در سطح ۹۵ درصد معنادار بودن تأثیر میانجی یک متغیر را تأیید نمود (رد نکرد).

جدول ۹. آزمون فرضیه‌های غیرمستقیم پژوهش

مدل‌ها	آزمون‌ها	آماره تی	خطای استاندارد	سطح معناداری
مدل ۱	آزمون سوبل	۶/۳۵۸۳۶۰۲۳	۰/۰۲۲۴۲۸۰۸	۰/۰۰
	آزمون گودمن	۶/۳۷۸۰۹۰۹۷	۰/۰۲۲۳۵۸۷	۰/۰۰
مدل ۲	آزمون سوبل	۶/۲۲۳۰۶۳	۰/۰۲۲۰۶۵۸	۰/۰۰
	آزمون گودمن	۶/۲۴۲۹۵۷۴۷	۰/۰۲۱۹۹۵۴۸	۰/۰۰
مدل ۳	آزمون سوبل	۷/۰۹۲۲۲۲۸	۰/۰۳۳۳۹۲۷۵	۰/۰۰
	آزمون گودمن	۷/۱۰۲۵۷۱۳۴	۰/۰۳۳۳۴۴۰۹	۰/۰۰

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

1. Bootstrapping
2. Sobel test
3. Goodman test

با توجه به نتایج به دست آمده در جدول ۹ شاخص هویت و حس مکان در تمامی مدل‌ها نقش میانجی را بین زیست‌پذیری و شاخص مربوطه داشته است. در گام بعدی، برای تعیین میزان شدت اثر میانجی‌گر از معیار شمول واریانس^۱ (VAF) استفاده شده است. این معیار نسبت اثر غیرمستقیم به اثر کل را نشان می‌دهد و مقداری بین ۰ و ۱ را اختیار می‌کند، هر چه مقدار آن به یک نزدیک باشد تأثیر میانجی‌گر قوی‌تر قلمداد می‌شود (رسولی و همکاران، ۱۳۹۷). اگر

- $VAF < 20\%$ ، نقش تأثیر اثر میانجی بسیار جزئی است.
- $20\% \leq VAF \leq 80\%$ ، نقش تأثیر اثر میانجی متوسط است.
- $VAF > 80\%$ ، نقش تأثیر اثر میانجی قوی است (رسولی و همکاران، ۱۳۹۷).

مقدار VAF در تمامی مدل‌ها ۰/۴۹۹ به دست آمد به عبارتی دیگر، اثر میانجی در تمام مدل‌ها متوسط است و بدین معنی است که تقریباً نیمی از اثر مشارکت بر زیست‌پذیری، آموزش بر زیست‌پذیری و امنیت بر زیست‌پذیری، از طریق متغیر میانجی هویت و حس مکان تبیین می‌شود.

بنابراین و با عنایت به مباحث مطرح شده می‌توان گفت اگرچه در سال‌های اخیر در بسیاری از مطالعات زیست‌پذیری به اهمیت هویت و حس تعلق به مکان نگریسته شده است اما با توجه به اهمیت بعد مذکور که در مطالعه حاضر بدان پرداخته و تایید گردید، به نظر می‌رسد توجه به هویت و حس تعلق به مکان باید با دقت و تاکید بیشتری در مطالعات زیست‌پذیری صورت گیرد. چراکه چنان که مشاهده گردید نقش قابل ملاحظه‌ای در معنادار ساختن تأثیر سایر ابعاد و ویژگی‌های زیست‌پذیری دارد. ازاین رو پرداختن به شهر و مسائل و ویژگی‌های آن، با مطالعه و نگاه ویژه به بعد هویت و حس تعلق به مکان نه تنها زیست‌پذیری مکان سکونت و زندگی انسان را تایید می‌کند بلکه اهمیت پرداختن به مفاهیم انسانی و اجتماعی را در مباحث شهر و برنامه ریزی شهری نشان می‌دهد که به جرات می‌توان گفت مهمترین نیاز زندگی شهری عصر حاضر است. بنابراین مطالعه حاضر ضمن تایید لزوم بررسی بعد هویت و حس تعلق به مکان در مطالعات انجام شده در زمینه زیست‌پذیری، اثبات می‌کند که این بعد، نه تنها نقش مهمی در بررسی زیست‌پذیری یک مکان دارد، بلکه اثر قابل توجهی در تأثیرگذاری سایر ابعاد مورد مطالعه در زیست‌پذیری را نیز دارد. به بیان دیگر میزان اثرگذاری سایر شاخص‌های زیست‌پذیری، تحت تأثیر هویت و حس تعلق به مکان تغییر می‌کند. بنابراین غفلت از این بعد را جایز ندانسته و ضرورت هر پژوهش در زمینه زیست‌پذیری می‌داند.

۴. بحث

همانطور که از بخش یافته‌های پژوهش استنتاج گردید، ضرورت و اهمیت بعد هویت و حس تعلق به مکان در مطالعات زیست‌پذیری غیرقابل انکار است. موضوعی که متأسفانه اغلب مورد غفلت بیشتر مطالعات انجام شده در

1. Variance Accounted For (VAF)

این زمینه واقع شده است. با این وجود می‌توان گفت پژوهش حاضر با مطالعات لاندری ۲۰۰۰، بالساس ۲۰۰۴، لیتمن ۲۰۰۴، هیلن ۲۰۰۶، موسسه حمل و نقل ویکتوریا ۲۰۰۸ و دیارتمان حمل و نقل امریکا ۲۰۱۰ در خارج از کشور و از میان پژوهش‌های داخلی، با مطالعات علمی و پژوهشی ماجدی و همکار (۱۳۹۳)، قیاسی و همکار (۱۳۹۵) و آروین و همکاران (۱۳۹۷) در پرداختن به هویت و حس تعلق در مطالعات زیست‌پذیری هم‌راستا می‌باشد. اما واقعیت این است که در بسیاری از مطالعات و پژوهش‌های انجام شده نیز به فراموشی سپرده شده است که نکته‌ای مهم و قابل بررسی می‌باشد. علاوه بر این نحوه نگاه و میزان تأثیرپذیری و اثرگذاری این بعد نیز در هیچ کدام از پژوهش‌های یادشده مورد توجه و بررسی قرار نگرفته است و به اهمیت آن پرداخته نشده است.

بنابراین اگرچه پرداختن به شاخص هویت و حس تعلق به مکان در مطالعات زیست‌پذیری موضوع جدیدی نیست اما آنچه پژوهش حاضر را از مطالعات پیشین متمایز می‌سازد پرداختن به اثرگذاری این شاخص‌ها بر سایر شاخص‌های مورد مطالعه و اثرگذار در پژوهش‌های مربوط به زیست‌پذیری است که بیانگر سهم نامساوی آن‌ها در تأثیر بر زیست‌پذیری شهری است. این مهم حکایت از آن دارد که هویت و حس تعلق به مکان حلقه مفقود شده همه تلاش‌ها برای بهبود شرایط زیست و سکونت در شهرهاست.

علاوه بر این در مطالعات میدانی انجام شده در بخش مرکزی شهر بنجورد اهمیت هویت و حس تعلق به مکان از جمله شاخص‌های زیست‌پذیری بود که بسیاری از ساکنین آگاهانه به افت و یا گاه‌ها فقدان آن اشاره می‌کردند (پرسشنامه‌های تکمیل شده). بخش مرکزی شهر بنجورد که در دوران صفویه در مکان فعلی خود تجدید حیات کرده و تا حدود ۳۰۰ سال پس از آن رشدی آرام و منطقی در ابعاد مختلف اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی را در دل خود تجربه کرده است، امروز بسیاری از جنبه‌ها و بنیان‌های اجتماعی و فرهنگی خود را متزلزل و سست می‌بیند. به بیان دیگر کاهش و افت میزان هویت و حس تعلق به مکان در میان نمونه‌های میدانی این بخش حکایت از ضرورت توجه و تأکید به این مهم را دارد. همچنین مطالعات و مشاهدات میدانی در بخش مرکزی شهر بنجورد نشان می‌دهد اگرچه این بخش همچنان قلب تپنده و پویای اقتصاد شهر است اما طی دهه‌های گذشته و بویژه سال‌های اخیر این منطقه از نظر اقتصادی، اجتماعی، خدماتی و فرهنگی دارای مشکلات متعددی شده است. مهاجرت‌های گسترده از این بافت، رشد منفی جمعیتی آن و تغییر ساختار جمعیتی ساکنان آن موجب رکود اجتماعی، فرهنگی و فضایی این بخش ارزشمند و تاریخی شهر شده است. این غفلت و نادیده‌انگاری باعث شده است بخش مرکزی بدون حمایت و پشتیبانی به مرور ایام ساکنان اصیل و قدیمی خود را از دست بدهد و روز به روز بی‌هویت‌تر و کم‌رونق‌تر به حیات خود ادامه دهد. آفتی که در سال‌های اخیر دامن‌گیر اغلب مراکز شهری در ایران شده است.

۵. نتیجه‌گیری

زیست‌پذیری مفهومی ساده و در عین حال پیچیده است. از این رو نه تنها اتفاق نظر در تعریف این مفهوم نسبتاً نو در برنامه‌ریزی شهری وجود ندارد بلکه شاخص‌های اندازه‌گیری آن نیز توسط پژوهشگران مختلف، متفاوت

است. با این وجود بررسی مطالعه‌ها و پژوهش‌های انجام شده حکایت از اشتراک برخی شاخص‌ها دارد. از جمله این شاخص‌ها می‌توان به شاخص هویت و حس تعلق به مکان، امنیت، مشارکت اجتماعی و امکانات آموزشی اشاره کرد. در این تحقیق به بررسی ارتباط بین این شاخص‌ها با یکدیگر پرداخته شد و نشان داده شد که شاخص هویت و حس تعلق به مکان نقش میانجی را در ارتباط بین سه شاخص دیگر با زیست‌پذیری دارد. به عبارتی دیگر بخشی از تأثیری که شاخص‌های امنیت، مشارکت و امکانات آموزشی بر زیست‌پذیری شهر دارند به دلیل تأثیر آن‌ها بر هویت و حس تعلق افراد به شهر است. بنابراین، با توجه به نتیجه به دست آمده از تحقیق، اهمیت تقویت حس تعلق به مکان و هویت در زیست‌پذیری نه تنها امری مهم است بلکه در بهبود اوضاع زیست و سرزندگی مکان‌های شهری ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است که سایر ابعاد و شاخص‌های اثرگذار بر شرایط زیست‌پذیری شهرها، محله‌ها و مکان‌های سکونت را نیز تحت تأثیر مستقیم و غیرمستقیم خود قرار می‌دهد. از این رو در ترازوی مطالعات زیست‌پذیری کفه مربوط به هویت و حس تعلق به مکان سنگین تر از سایر شاخص‌های مورد مطالعه می‌باشد، پس تاملی بیشتر و مطالعه‌ای عمیق‌تر باید در این باره صورت گیرد.

با عنایت به مباحث گفته شده، موارد زیر در راستای افزایش هویت و حس تعلق به مکان بخش مرکزی شهر بجنورد پیشنهاد می‌شود:

- انجام مطالعات کاربردی شناسایی اولویت‌ها و نیازهای ساکنین بخش مرکزی شهر.
- افزایش تعاملات انسانی از طریق برگزاری مراسم‌ها و آیین‌های جمعی مشترک در بخش مرکزی بجنورد.
- جلوگیری از تغییر کاربری ساختمان‌ها و بناهای تاریخی بخش مرکزی شهر بجنورد.
- مطالعات کاربردی در راستای کشف و شناسایی عوامل مؤثر بر افزایش تعلق خاطر ساکنین بخش مرکزی به این مکان.

کتاب‌نامه

۱. اکبری، م.، بوستان احمدی، و.، موسوی، س. چ.، حاجی پور، ن. (۱۳۹۷). ارزیابی وضعیت زیست پذیری مناطق کلانشهر شیراز از منظر شهروندان. *برنامه ریزی رفاه و توسعه اجتماعی*، ۱۰ (۳۷)، ۱۵۴-۱۲۴.
۲. ایراندوست، ک.، عیسی‌لو، ع. ا.، و شاهمرادی، ب. (۱۳۹۲). شاخص زیست پذیری در محیط‌های شهری مطالعه موردی: بخش مرکزی شهر مقدس قم. *اقتصاد و مدیریت شهری*، ۴ (۱۳)، ۱۱۸-۱۰۱.
۳. آروین، م.، فرهادی خواه، ح.، پوراحمد، ا.، و منیری، ا. (۱۳۹۷). ارزیابی شاخص‌های زیست پذیری شهری بر اساس ادراک ساکنان (نمونه موردی شهر اهواز). *دانش شهرسازی*، ۲ (۲)، ۱۷-۱.
۴. بندرآباد، ع. (۱۳۸۹). *تدوین اصول الگوی توسعه فضایی و شکل شهر زیست پذیر ایرانی (مطالعه موردی مناطق ۱، ۱۵ و ۲۲ تهران)*. تهران: رساله دکتری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات.

۵. بهاری، ج.، بهاری، ش.، بذله، م.، و بهاری، ح. (۱۳۹۶). تأثیر کیفیت خدمات بر رضایت مشتری در صنعت هتل‌داری (مطالعه موردی: هتل‌های پنج ستاره شهر تبریز). *اندیشه جغرافیایی*، ۹ (۱۷)، ۷۸-۵۹.
۶. حناچی، پ. (۱۳۹۶). سخن سردبیر. *مجله آبادی، ویژه نامه زیست‌پذیری*، ۷۶-۷۵، ۴.
۷. خراسانی، م. ا. (۱۳۹۷). تحلیل و ارزیابی تطبیقی دیدگاه ساکنان و مدیران محلی در رابطه با زیست‌پذیری روستاهای پیرامون شهری در شهرستان ورامین. *جغرافیا و توسعه*، ۵۱، ۲۸۰-۲۶۱.
۸. خزاعی نژاد، ف. (۱۳۹۴). تحلیل زیست‌پذیری در بخش مرکزی شهر تهران مورد پژوهش: محله‌های منطقه ۱۲. تهران: رساله دکتری، دانشگاه خوارزمی.
۹. خزاعی نژاد، ف.، سلیمانی مهنرجانی، م.، و زنگانه، ا. (۱۳۹۷). ارزیابی زیست‌پذیری محله‌های منطقه ۱۲ شهر تهران. *جغرافیا و توسعه فضای شهری*، ۵ (۱)، ۷۰-۴۵.
۱۰. رجوعی، م.، عربشاهی، م.، و مغانی، ح. (۱۳۹۵). رابطه متغیرهای طراحی ساختار سازمانی و اجرای مدیریت دانش در کتابخانه‌های عمومی شهر مشهد. *تحقیقات اطلاع‌رسانی و کتابخانه‌های عمومی*، ۲۲ (۱)، ۵۲-۳۱.
۱۱. رسولی، ن.، ترابی، م. ا.، و رسولی، م. (۱۳۹۷). گام به گام ۳ *smart pls*. تهران: مولفین طلایی.
۱۲. رضویان، م. ت.، شمس پویا، م. ک.، و ملاتبارلهی، ع. (۱۳۹۳). کیفیت محیط کالبدی و حس مکان مورد شناسی: دانشجویان دانشگاه شهید بهشتی تهران. *فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری- منطقه ای*، ۴ (۱۰)، ۸۷-۹۶.
۱۳. سلیمانی مهنرجانی، م.، تولایی، س.، رفیعیان، م.، زنگانه، ا.، و خزاعی نژاد، ف. (۱۳۹۵). زیست‌پذیری شهری: مفهوم، اصول، ابعاد و شاخص‌ها. *پژوهش‌های جغرافیای برنامه ریزی شهری*، ۴ (۱)، ۲۷-۵۰.
۱۴. صادقی شاهدانی، م.، و خوشخوی، م. (۱۳۹۶). تحلیل مقایسه‌ای نقش مؤلفه‌های اقتصادی و فنی در بهبود کارایی مصرف انرژی بخش خانگی ایران. *فصلنامه تحقیقات مدل‌سازی اقتصادی*، ۲۷، ۱۲۳-۱۷۵.
۱۵. صرافی، م.، رضویان، م. ت.، طالبیان، م. ح.، و اکبری، م. ر. (۱۳۹۸). سنجش و ارزیابی وضعیت مؤلفه‌های زیست‌پذیری خیابان از دیدگاه شهروندان (مطالعه موردی: خیابان ولیعصر تهران). *فصلنامه علمی پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی*، ۳، ۴۳۱-۴۱۵.
۱۶. طهماسبی، د.، و عابدینی، ع. (۱۳۹۷). رابطه بین بازاریابی بازی‌های رایانه‌ای و تمایل به خرید با نقش میانجی فرهنگ‌سازی. *مجله مدیریت بازاریابی*، ۱۳ (۳۹)، ۹۵-۸۱.
۱۷. عباسی، ج.، و چینی‌ساز، ش. (۱۳۹۲). عوامل مؤثر بر خیرخواهی ارائه‌دهندگان خدمات مدیریت ثروت از دیدگاه مشتریان ثروتمند. *فصلنامه مدیریت کسب و کار*، ۵ (۱۹)، ۸۵-۱۰۱.
۱۸. عیسی‌لو، ع. ا.، ایراندوست، ک.، و شاهمرادی، ب. (۱۳۹۴). شاخص زیست‌پذیری در محیط‌های شهری (مطالعه موردی: بخش مرکزی شهر مقدس قم). *فصلنامه اقتصاد و مدیریت شهری*، ۴ (۱۳)، ۱۱۸-۱۱۰.
۱۹. قیاسی، ه.، و صرافانی گوهر، ا. (۱۳۹۵). تبیین مدل نظری ارتقاء حس مکان در طراحی معماری و شهر. مدیریت شهری، ۴۵، ۱۷۰-۱۴۷.
۲۰. ماجدی، ح.، و بندرآباد، ع. (۱۳۹۳). بررسی معیارهای جهانی و بومی شهر زیست‌پذیر. *هویت شهر*، ۸ (۱۷)، ۷۶-۶۵.

21. Balsas, C. J. L. (2004). Measuring the livability of an urban center. an exploratory study of key performance indicators planning. *practice and research*, 19(1), 101-110.
22. De Chazel, J. (2010). A System approach to aivability and sustainability: defining terms and mapping relationships to link desires with ecological oppurtunities and constraints. *Systems Research and Behavioral Science Syst. Res.* 27. 585-597.
23. Dunstan, K. (2007). Creating an indicator of livability: the neighborhood livability assessment survey (NLAS). scotland: paper prepared for european urban research association (EURA) conference, 12-14 september, Glasgow.
24. EIU (Economist Intelligence Unit), 2014. available at www.economistgroup.com.
25. Ghanbaran, A., & Musavi, S. (2014). Planning urban open spaces for improving livability within city. *international journal of academic research*, 6(5), 148-152.
26. Guizani, M. (2018). The mediating effect of dividend payout on the relationship between internal governance and free cash flow. corporate governance: the international. *Journal of Business in Society*, 18(4), 748-770.
27. Hu Hai yan, H., & Gang, Z. (2012). AHP-based evaluation system model of livable cities. *Interdisciplinary Journal of Contemporary Research in Busness*, 3, 34-40.
28. Lukuman, M., Sipan, I., Raji, F., & Aderemi, O. (2017). Sustainable livable housing: A review of what traditional urban areas residents find important. *International Journal of Built Environment and Sustainability*, 4(3), 190-198.
29. Pan, I., Zhang, L., Qin, S., Yan, H., Peng, R., & Li, F. (2021). Study on an Artificial society of urban safety livability change. *ISPRS Int. J. Geo-Inf.* 2021, 10, 70.
30. Raji, F., Baqutayan, S., Qutayan, B., Ariffin, A., Razali, M., & Kamarudin, N. (2016). Resident's perception on livability in affordable housing in Malaysia. *Journal of Technology Management and Business*, 3(1), 1-14.
31. Reuben, M., A. Kenny. (1986). The Moderator-mediator variable distinction in social psychological research: conceptual, strategic, and statistical considerations. *Journal of Pe~nality and Social Psychology*, 51(6), 1173-1182.
32. Rönkkö, M., McIntosh, C. N., Antonakis, J., & Edwards, J. R. (2016). Partial least squares path modeling: Time for some serious second thoughts. *Journal of Operations Management*, 47-48, 9-27.
33. Van Kamp, I., Leidelmeijer, K., Marsman, G., & De H. (2003). Urban environmental quality and human well-being: towards a conceptual framework and demarcation of concepts; a literature study. *Landscape and Urban Planning*, 5-18.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال هشتم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

تأثیر صرفه‌های ناشی از تجمع و شهرنشینی بر رشد اقتصادی صنایع غذایی و آشامیدنی

نرگس صالح‌نیا (استادیار اقتصاد، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران)

n.salehnia@um.ac.ir

محمدعلی مقصودپور (مربی اقتصاد، دانشگاه شهید باهنر کرمان، مجتمع آموزش عالی بافت، بافت، ایران، نویسنده مسئول)

maghsoudpour@uk.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۴۰۰/۰۶/۰۶

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۳/۰۸

صص ۱۷۷-۱۶۱

چکیده

ادبیات «جغرافیای اقتصادی جدید» به عنوان نظریه‌ای در مورد ظهور تجمعات بزرگ که بر افزایش بازده به مقیاس و هزینه‌های حمل و نقل تکیه دارد، توسعه یافته است. این مقاله با هدف بررسی چگونگی اثرگذاری صرفه‌های ناشی از محلی شدن و همچنین صرفه‌های ناشی از شهرنشینی بر رشد اقتصادی صنایع غذایی و آشامیدنی ایران در دوره زمانی ۱۳۹۰-۱۳۹۷ انجام گرفته است. جامعه آماری تحقیق شامل ۳۱ استان کشور بوده و از داده‌های پانل پویا و روش گشتاورهای تعمیم یافته (GMM) برای تخمین مدل استفاده شده است. برای سنجش صرفه‌های ناشی از تجمع بنگاه‌ها، شاخص تمرکز هرفیندال-هیرشمن (HHI) و برای سنجش صرفه‌های ناشی از شهرنشینی شاخص نخست شهری انتخاب شده است. نتایج پژوهش حاکی از آن است که صرفه‌های شهرنشینی اثر مثبت بر رشد اقتصادی صنایع غذایی و آشامیدنی داشته است اما ضریب متغیر آن (با ضریب ۰/۶۱) از نظر آماری معنی‌دار نشده است. در حالی که صرفه‌های ناشی از تجمع بنگاه‌ها اثر مثبت معنی‌داری (با ضریب ۰/۴۴) بر رشد اقتصادی صنایع مذکور دارد و این بدان معناست که تجمع بنگاه‌ها در نزدیکی یکدیگر به گونه‌ای بوده که توانسته است برای آن‌ها صرفه ایجاد نماید. نتایج به دست آمده نشان می‌دهد که با انتخاب صحیح و ایجاد و توسعه خوشه‌ها در حوزه‌های صنعتی، می‌تواند از طریق افزایش همکاری و مبادله اطلاعات، تأثیر چشمگیری بر توسعه اقتصادی آن حوزه داشت. لذا به‌کارگیری سیاست‌های شهرک‌های صنعتی و خوشه‌ای شدن و اجتناب از سیاست‌های تمرکززدایی بنگاه‌هایی که فعالیت مشابه دارند توصیه می‌گردد.

کلیدواژه‌ها: شاخص تمرکز بنگاه‌ها، صرفه‌های شهرنشینی، صرفه‌های محلی شدن، صنایع غذایی و آشامیدنی

۱. مقدمه

موفقیت اقتصادی یک بنگاه نه تنها به کارایی تکنیکی و اقتصادی آن بستگی دارد، بلکه مکان استقرار بنگاه نیز تعیین کننده و مهم است. تصمیمات مکانی بنگاه‌ها بر پایه حداکثر کردن سود استوار است و به چند دلیل سود بالقوه یک بنگاه، از یک مکان نسبت به مکان دیگر متفاوت می‌باشد: اول اینکه انتقال نهاده‌ها و محصولات هزینه‌بر است و مکان‌هایی که دارای هزینه‌های حمل و نقل نسبتاً پایینی هستند، سود بیشتری را ایجاد خواهند کرد. دوم اینکه برخی نهاده‌ها را به طور کامل نمی‌توان حمل کرد بنابراین مکان‌هایی با نهاده‌های محلی ارزان، به وجود آورنده سودهایی بالاتر خواهند بود. سوم اینکه برخی بنگاه‌ها از همجواری با دیگر بنگاه‌ها در یک صنعت مشابه سود می‌برند (صرفه‌جویی‌های ناشی از محلی شدن)^۱ و عده‌ای از بنگاه‌ها از بودن در یک شهر متنوع و بزرگ سود می‌برند (صرفه‌جویی‌های ناشی از شهرنشینی)^۲. چهارم اینکه بخش عمومی با دریافت مالیات، کالاها و خدمات عمومی را فراهم می‌آورد و مکان‌های برخوردار از یک بخش عمومی نسبتاً کارا، سودهای بالاتری را تولید خواهد کرد (به شرط برابری بقیه شرایط) (مک‌کین، ۱۳۹۴، ص. ۶۸). در مدل‌های جغرافیای اقتصادی^۳ جدید، مجاورت عامل مثبتی برای بهره‌وری و رشد اقتصادی است. مجاورت فضایی یا تراکم بالای جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی در یک محل، با افزایش تعاملات اجتماعی بین افراد و بنگاه‌ها، سبب افزایش سرریز اطلاعات در میان نیروی کار و تولیدکننده‌ها می‌شود و عملکرد بازار کار و محصول را کاراتر می‌کند (کلاسن^۴ و نستمن^۵، ۲۰۰۶، ص. ۶۲۲). ضرورت و اهمیت انتخاب مکان برای بنگاه صنعتی تا حدی است که در ادبیات این حوزه به عنوان یکی از عوامل تاثیرگذار بر موفقیت اقتصادی بنگاه صنعتی به شمار می‌رود. به این علت که مکان می‌تواند بر رشد اشتغال بنگاه، خروج بنگاه از صنعت، سودآوری بنگاه و رقابت‌پذیری آن تأثیر گذار باشد (نصرالهی و صالحی قهفرخی، ۱۳۹۱، ص. ۹۴). در مبانی نظری جغرافیای اقتصادی دلایل مختلفی برای تمرکز جغرافیایی بنگاه‌ها ذکر شده است که در ادامه به آن‌ها پرداخته شده است.

- استفاده مشترک از تأمین‌کنندگان نهاده‌ها: با گرد هم آمدن واحدهای تولیدی مشابه، مقیاس تولید افزایش می‌یابد. در نتیجه، تولید برای تولیدکنندگان واسطه‌ای در آن محدوده‌ی جغرافیایی مقرون به صرفه می‌شود. در غیر این صورت بنگاه تولیدکننده‌ی کالا باید نهاده‌های مصرفی خود را از مکانی دورتر تهیه کند و افزایش هزینه‌های حمل و نقل برای بنگاه منجر به بالا رفتن هزینه‌های تولید کالا می‌شود. این حالت به ویژه در شرایطی که حمل و نقل نهاده‌ها به دلیل حجیم بودن، شکستنی بودن و... بسیار هزینه‌بر باشد؛ یا در شرایطی که بنگاه‌ها در صورت نزدیکی می‌توانند برای کاهش هزینه‌ها، نهاده‌ای را به صورت مشترک به استخدام بگیرند و از آن در تولید استفاده کنند، بنگاه‌ها را به

1. Localization Economies
2. Urbanization Economies
3. Economic Geography
4. Klasen
5. Nestmann

سوی تجمع سوق می دهد. همچنین تمرکز جغرافیایی بنگاه های مختلف منجر به ایجاد صرفه های ناشی از مقیاس در تولید نهاده های واسطه ای مشترک مانند بانکداری، بیمه، سیستم های حمل و نقل، خدمات امنیتی و... می شوند که کل بنگاه ها از مزایای این گونه صرفه ها بهره می برند. به هر حال پایین آمدن هزینه های بنگاه های مجاور به دلیل صرفه جویی در هزینه های نهاده های مصرفی، تولید را از نظر اقتصادی مقرون به صرفه کرده، باعث افزایش تولید هر بنگاه و افزایش تعداد بنگاه ها می شود (فرهمند و بدری، ۱۳۹۱، ص. ۱۴۴).

- استفاده مشترک از بازار کار: مجاورت فیزیکی بنگاه ها، هزینه های نقل و انتقال کارگران را هم برای کارگران و هم برای کارفرمایان کاهش می دهد. به علاوه بنگاه ها از اینکه در آینده به چه درجه ای از مهارت های شغلی نیاز دارند، اطمینان کافی ندارند. در مکانی که تمرکز جغرافیایی بنگاه ها وجود دارد، بنگاه ها با کارگران بیشتر و در نتیجه گوناگونی در مهارت مواجه هستند که خود هزینه های جستجو و دستمزد را برای بنگاه کاهش می دهد. از طرف دیگر احتمال از دست دادن کار برای کارگرانی که در یک گروه از بنگاه ها مشغول به کار هستند کمتر از کارگرانی است که در یک بنگاه دور افتاده مشغول به کار می شوند. پس کارگران برای کار در یک گروه از بنگاه ها حاضر به قبول دستمزد کمتری می شوند که خود منجر به بالا رفتن میزان اشتغال و رشد اقتصادی می شود (فرهمند و بدری، ۱۳۹۱، ص. ۱۴۵-۱۴۴). یکی از دلایلی که بنگاه ها می خواهند در یک مکان قرار گیرند این است که تجمع به بنگاه ها اجازه می دهد که از لحاظ تأمین نیروی کار متخصص و ماهر در مضیقه نباشند. در واقع تجمع باعث ایجاد یک بازار با ثبات از نیروی کار متخصص می شود (پور عبادالهان کویچ و همتی، ۱۳۹۴، ص. ۱۲۵).

- سرریز دانش و تکنولوژی: زمانی که بنگاه های مشابه، مجاور یکدیگر واقع شوند و موجب تمرکز یک صنعت در یک منطقه گردند، سرریزهای دانش و تکنولوژی در بین آن ها افزایش می یابد. در چنین وضعیتی ایده های نوآور کمتر می توانند مخفی بمانند به خصوص زمانی که کارکنان بنگاه های مختلف، بتوانند به راحتی با یکدیگر ارتباط داشته باشند، یک چگالی بالا از فعالیت های اقتصادی تبادل اطلاعات را تسهیل می کند (هریس^۱ و اونیدس^۲، ۲۰۰۰: ۱۵). بنگاه هایی که از نظر جغرافیایی به هم می پیوندند، می توانند حداکثر جریان اطلاعات و ایده های نو را خلق کنند. به عبارت دیگر دانش تولید، دانش فنی و دانش بازار راحت تر تسهیم شده و سریع تر به خلاقیت های ارزشمند تبدیل می شود (پور عبادالهان کویچ و همتی، ۱۳۹۴، ص. ۱۲۵). استقرار بنگاه ها در نزدیکی یکدیگر منجر به سرریزهای دانش و آگاهی می شود. همچنین منجر به مبادله سریع تر مهارت، ایده ها و نوآوری ها بین کارگران آن صنعت با یکدیگر می شوند و به منبع جدیدی از ایده ها و ابداعات تبدیل می شوند (سولیوان، ۱۳۸۶، ص. ۱۰۱). تجمع واحدها باعث ایجاد صرفه جویی هایی می شود که نمونه ای از پیامدهای خارجی مثبت در تولید می باشد، یعنی هزینه ی تولید بنگاه در اثر افزایش تولید بنگاه های دیگر کاهش می یابد. این سرریزهای مثبت سبب خوشه ای شدن بنگاه ها و همچنین هدایت کننده ی تمرکز وسیعی از اشتغال خواهد شد (مقصودپور، ۱۳۹۶، ص. ۱۶۶).

1. Harris

2. Ioannides

- وجود مزایای طبیعی در برخی مناطق: می‌توان به مواردی مانند زمین، شرایط آب و هوایی، رودخانه (بخصوص رودخانه‌های قابل کشتیرانی)، نیروی کار غیرقابل تحرک، جنگل و غیره اشاره نمود. بر اساس این موهبت‌ها، می‌توان درک نمود چرا تمرکز برخی بنگاه‌ها در مناطق خاصی بیشتر است^۱ و یا اینکه چرا برخی بنگاه‌ها در یک منطقه تمایل به تولید کالای کاربر و در منطقه دیگر گرایش به تولید کالای سرمایه‌بر دارند.

- استفاده از صرفه‌های شهرنشینی: صرفه‌جویی‌های ناشی از شهرنشینی به مواردی اشاره دارد که افزایش جمعیت کل یک ناحیه شهری می‌تواند- با کاهش هزینه سرانه زیرساخت‌ها و کاهش هزینه سرانه دسترسی به بازار برای تولیدکننده‌گان- سبب کاهش کل هزینه‌های تولیدکننده‌ها شود (مقصودپور، ۱۳۹۶، ص. ۱۶۶).

از آن جا که مطالعه‌ی چگونگی استقرار و پراکندگی بنگاه‌های اقتصادی در بین مناطق مختلف کشور و تأثیرپذیری آن‌ها از جغرافیا بسیار حائز اهمیت بوده و می‌تواند در شکل‌گیری برنامه‌ریزی منطقه‌ای و سازماندهی فضایی فعالیت‌های اقتصادی در یک منطقه نقش بسزایی داشته باشد، در سال‌های اخیر پژوهش‌های متعددی به بررسی نقش مجاورت فضایی یا تراکم بالای جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی پرداخته‌اند. هندرسن^۲ (۲۰۰۰) معتقد است که به دلیل وجود صرفه‌های محلی ناشی از مقیاس، هنگامی که بنگاه‌ها به صورت متمرکز تولید نمایند بسیار کارتر عمل می‌نمایند زیرا مجاورت فضایی یا تراکم بالای فعالیت در یک محل سبب می‌شود که هزینه‌های حمل و مبادله‌ی اجزا در میان تولیدکننده‌ها و هزینه‌های حمل برای شهروندان محلی کاهش یابد و آثار خارجی مثبت^۳ قابل توجهی ایجاد شود. نتیجه تحقیقات کامپی^۴ و همکاران (۲۰۰۴) و جفری^۵ و همکاران (۲۰۱۲) نشان داد صرفه‌های محلی شدن و صرفه‌های شهرنشینی بر انتخاب مکان بنگاه‌ها اثر مثبت دارند و نتیجه تحقیق سريد^۶ و وان^۷ (۲۰۱۰) نشان داد که با افزایش اندازه شهر، احتمال استقرار بنگاه‌ها در آن شهر هم افزایش پیدا می‌کند. همچنین برخی از پژوهش‌ها تأثیرپذیری بنگاه‌ها از صرفه‌های محلی و شهرنشینی را با در نظر گرفتن سطح تکنولوژی بنگاه بررسی کرده‌اند که از آن جمله می‌توان به مارسال^۸ (۲۰۰۴) اشاره نمود که نتیجه تحقیق وی نشان می‌دهد صرفه‌های ناشی از شهرنشینی بر انتخاب مکان بهینه در بنگاه‌های با سطح تکنولوژی بالا تأثیر معنی‌داری داشته‌اند؛ در حالی که انتخاب مکان بهینه در بنگاه‌های با سطح تکنولوژی پایین، بیشتر تحت تأثیر صرفه‌های ناشی از محلی شدن صورت گرفته است. الجبوری^۹

۱. به عنوان مثال به خاطر تمرکز قسمت زیادی از منابع نفت و گاز کشور در استان‌های خوزستان و بوشهر، شاهد هستیم که صنایع مربوط به نفت و گاز و پتروشیمی در این مناطق تمرکز بیشتری دارند.

2. Henderson

3. Positive Externalities

4. Campi

5. Jofre

6. Sridhar

7. Wan

8. Marsal

9. Al-Jebouri

و همکاران (۲۰۲۰)، زینگلینگ^۱ و همکاران (۲۰۲۰) و کاستلن^۲ و همکاران (۲۰۲۰) نیز در تحقیقات خود نشان دادند که تمرکز شهری تأثیر مثبتی بر بهره‌وری و رشد اقتصادی دارد. در حوزه داخلی نیز پژوهش‌هایی صورت گرفته است که از آن جمله می‌توان به دهقان شبانی (۱۳۹۲) اشاره کرد که نشان داد چگالی جمعیت تأثیر مثبتی بر تمرکز فعالیت‌های صنعتی و رشد اقتصادی استان‌ها در ایران دارد. همچنین مقصودپور (۱۳۹۶) که نشان می‌دهد صنایع غذایی و آشامیدنی ایران تمایل به استقرار در نزدیکی نخست شهرها (بزرگ‌ترین شهر استان) دارند به طوری که متغیر نخست شهری اثر مثبت و معنی‌داری بر تمرکز جغرافیایی این صنایع دارد و سامتی و همکاران (۱۳۹۳) که نشان می‌دهد صرفه‌های شهرنشینی هم در استان‌های صنعتی و هم غیرصنعتی اثر مثبت و معناداری بر بهره‌وری نیروی کار در صنایع کارخانه‌ای دارد؛ درحالی که صرفه‌های محلی شدن اثر منفی بر بهره‌وری نیروی کار دارد. به عبارت دیگر، تجمع بنگاه‌ها به گونه‌ای نبوده است که بتواند برای آن‌ها صرفه ایجاد نماید. علاوه بر موارد فوق، می‌توان به پیرانی و مؤیدفر (۱۳۹۵) اشاره کرد که نشان دادند تجمع‌های صنعتی بر رشد اقتصادی استان‌های ایران مؤثر است.

توجه به عوامل تأثیرگذار بر رشد اقتصادی بنگاه‌های مستقر در مناطق جغرافیایی، می‌تواند افق روشنی از میزان رشد مناطق و همچنین توانایی این مناطق برای رشد و شکوفایی اقتصادی را فراهم سازد. با در نظر گرفتن ویژگی‌های جغرافیایی استان‌های ایران، ایجاد تجمع‌های صنعتی، شامل انواع خوشه‌ها و شهرک‌های صنعتی، می‌تواند عامل مهمی در دستیابی این استان‌ها به توسعه و موتور محرکه رشد اقتصادی در مناطق ایران باشد؛ که با توسعه آن‌ها، استفاده از منابع و امکانات به صورت تخصصی‌تر انجام می‌شود. انتخاب صحیح، ایجاد و توسعه خوشه‌ها در حوزه‌های صنعتی از طریق افزایش همکاری و مبادله اطلاعات، تأثیر چشمگیری بر توسعه اقتصادی آن حوزه خواهد داشت. یکی از ویژگی‌های معماگونه‌ی اقتصاد شهری، تمرکز بنگاه‌هایی که به تولید کالاهای مشابه با امکان جانشینی بالا می‌پردازند در یک مکان جغرافیایی است. زیرا پراکندگی در مناطق مجزا، رقابت بین بنگاه‌ها را در جذب کارگران کاهش می‌دهد و شاید بنگاه را به مشتری‌های پراکنده‌اش نزدیک‌تر نماید و از این نظر انتظار می‌رود که بنگاه‌ها تمایلی به تمرکز در کنار هم نداشته باشند. با این حال در موارد متعددی می‌توان شاهد تجمع گروهی از تولیدکنندگان کالاهای مشابه در نزدیک همدیگر بود. از آنجایی که یک بنگاه اقتصادی در جستجوی مکانی برای فعالیت است که سود وی را حداکثر کند (یا هزینه را حداقل نماید)، لذا تمرکز بنگاه‌هایی که به تولید کالاهای مشابه با امکان جانشینی بالا می‌پردازند، در یک مکان جغرافیایی و همچنین تمایل به استقرار آن‌ها در نزدیکی مراکز پرجمعیت شهری، این سوال را به ذهن می‌رساند که آیا مزایای این نوع مکانیابی بنگاه‌ها می‌تواند بر هزینه‌های آن غلبه نماید یا خیر؟ برای یافتن پاسخ این سوال، تحقیق حاضر با هدف بررسی چگونگی اثرگذاری صرفه‌های ناشی از محلی شدن و همچنین صرفه‌های ناشی از شهرنشینی بر رشد اقتصادی صنایع غذایی و آشامیدنی در استان‌های ایران انجام گرفته است.

1. Xingling

2. Castelán

۲. متدولوژی

۲.۱. انتخاب و تصریح مدل

در این مقاله به بررسی تأثیر صرفه‌های ناشی از تجمع بر رشد اقتصادی صنایع غذایی و آشامیدنی در استان‌های ایران پرداخته شده است. مدل مورد استفاده در این تحقیق بر اساس مدل‌های رشد درونزا بوده و چارچوب مدل را تابع تولید کاب داگلاس تشکیل می‌دهد. مدل ارایه شده مطابق تابع تولید ارایه شده توسط بلوم^۱ و همکاران (۲۰۰۴) می‌باشد که می‌توان آن را به شکل زیر معرفی نمود؛

$$Y = AK^\alpha L^\beta e^{\eta Z_i} \quad (1)$$

در رابطه فوق (Y) نشانگر ستاده (تولید ناخالص داخلی)، K موجودی سرمایه فیزیکی، L نیروی کار و Z_i برداری از سایر متغیرهای تأثیرگذار بر تولید ناخالص داخلی است که در این تحقیق شاخص‌های تجمع می‌باشند. رابطه (۱) را می‌توان با اضافه کردن شاخص‌های تجمع به شکل زیر نوشت:

$$Y = AK^\alpha L^\beta e^{\gamma F + \delta P + \tau S + \varepsilon} \quad (2)$$

در رابطه فوق (Y) نشانگر ستاده (تولید ناخالص داخلی)، K موجودی سرمایه فیزیکی، L نیروی کار، F تمرکز جغرافیایی صنایع غذایی و آشامیدنی، P شاخص تمرکز جمعیت، S متغیر مجازی تحریم، e عدد نپر، ε جزء اخلال مدل و A پیشرفت فنی است. با گرفتن لگاریتم از دو طرف رابطه (۲) داریم:

$$y_i = \mu + \alpha k_i + \beta l_i + \gamma f_i + \delta p_i + \tau s_i + \varepsilon_i \quad (3)$$

در رابطه‌ی فوق، y_i ، k_i ، l_i ، f_i و p_i به ترتیب نشانگر لگاریتم‌های Y_i ، K_i ، L_i ، F_i و P_i هستند. داده‌های مربوط به متغیرهای مدل از سالنامه‌های آماری مرکز آمار ایران، حساب‌های منطقه‌ای مرکز آمار ایران، نتایج طرح‌های سرشماری مرکز آمار ایران از کارگاه‌های صنعتی ده نفر کارکن و بیشتر استان‌ها و محاسبات محقق جمع‌آوری شده است که خلاصه اطلاعات آماری متغیرها در جدول (۲) آمده است. در این تحقیق برای بررسی تأثیر صرفه‌های ناشی از تجمع بر رشد اقتصادی صنایع غذایی و آشامیدنی در استان‌های ایران، معادله (۳) مورد برآورد قرار گرفته است.

۲.۲. معرفی شاخص های سنجش صرفه های تجمع و شهرنشینی در مدل

۲.۲.۱. شاخص هریشمن - هرfindal^۱ برای سنجش میزان تمرکز جغرافیایی بنگاه ها

برای سنجش میزان تمرکز جغرافیایی بنگاه ها، شاخص های مختلفی وجود دارد که می توان به شاخص الیسون-گلاسر^۲، ناکامورا-پل^۳ و هریشمن-هرfindal^۴ اشاره کرد. الیسون و گلاسر متغیر $G = \sum_i (s_i - x_i)^2$ را به عنوان معیاری برای محاسبه تمرکز جغرافیایی پیشنهاد می کنند که در آن s_i سهم منطقه i در اشتغال صنعت مورد بررسی است و x_i سهم ناحیه i در اشتغال کل مناطق (اشتغال کشور) می باشد (مهرگان و تیموری، ۱۳۹۱b: ۱۸۵-۱۸۶).

شاخص ناکامورا و پل به صورت $S = \frac{X_j}{X}$ تعریف می شود که X ارزش افزوده کل کشور در بخش صنعت و X_j ارزش افزوده بخش صنعت منطقه j (که در اینجا j معرف استان است) را نشان می دهد.

در این تحقیق از شاخص هریشمن - هرfindal استفاده شده است^۵ که این شاخص به صورت زیر تعریف می شود:

$$F = \frac{\left(\frac{x_{kj}}{X_j}\right)^2}{\left(\frac{X_k}{X}\right)^2} \quad (۴)$$

در این رابطه F تمرکز جغرافیایی بنگاه ها را نشان میدهد. x_{kj} ارزش افزوده صنعت k (در این تحقیق صنایع غذایی و آشامیدنی) را در استان j نشان می دهد. X_j ارزش افزوده کل صنایع استان j را نشان می دهد (به این ترتیب صورت کسر سهم ارزش افزوده صنعت k را از ارزش افزوده کل صنایع هر استان نشان میدهد). در مخرج کسر دو عبارت X_k و X وجود دارد که به ترتیب نشان دهنده مجموع ارزش افزوده کل صنایع غذایی و آشامیدنی کشور و ارزش افزوده کل صنایع کشور می باشد (به این ترتیب مخرج کسر سهم صنعت k را از کل ارزش افزوده صنایع کشور نشان میدهد). به این ترتیب متغیر تمرکز صنایع غذایی در مدل به صورت نسبت سهم ارزش افزوده صنایع غذایی هر استان به سهم ارزش افزوده صنایع غذایی کشور تعریف می شود. مقدار بیشتر این شاخص نشان دهنده

1. Herfindahl-Hirschman Index

2. Ellison and Glaeser

3. Nakamura and Paul

4. Herfindahl and Hirschman

۵. علت انتخاب این شاخص دسترسی به داده های لازم (ارزش افزوده صنایع استانها به تفکیک زیربخشها) برای محاسبه آن است. ضمن اینکه یکی از کاربردهای سنجش تمرکز نیز می باشد (به عنوان مثال در مقاله دهقان شبانی (۱۳۹۲) و همچنین مقصودپور (۱۳۹۶)) از آن استفاده شده است. کاربرد شاخص ناکامورا و پل بیشتر در زمانی است که تمرکز جغرافیایی کل صنعت سنجیده شود اما برای سنجش تمرکز جغرافیایی زیر بخش ها (مانند زیر بخش صنایع غذایی و آشامیدنی) شاخص هریشمن-هرfindal مناسبتر است. شاخص هریشمن-هرfindal در واقع همان شاخص ناکامورا و پل است که بر سهم هر استان از کل صنایع کشور تقسیم می شود و به این ترتیب مقدار شاخص تمرکز برای استان های صنعتی کمتر و برای غیرصنعتی (یا کمتر صنعتی) بیشتر می شود.

تمرکز بیشتر است. برای استخراج داده‌های مورد نیاز برای محاسبه شاخص تمرکز صنایع غذایی و آشامیدنی هر استان، از آمار حساب‌های منطقه‌ای ایران (۱۳۹۰-۱۳۹۷) موجود در سایت مرکز آمار ایران استفاده شده است.

۲.۲.۲. نخست شهری^۱

آمارهای جمعیتی در ایران^۲ حاکی از آن است که نرخ شهرنشینی در ایران در سال‌های گذشته همواره در حال افزایش بوده است. به طوری که از ۳۱/۶ درصد در سال ۱۳۳۵ به ۷۴ درصد در سال ۱۳۹۵ رسیده است. همچنین در همین دوره، تعداد شهرهای^۳ کشور از ۲۰۰ نقطه به ۱۲۴۲ نقطه افزایش یافته است. بر اساس آمارهای مرکز آمار ایران در حالی جمعیت شهری کشور روزبه‌روز به دلایلی نظیر مهاجرت روستاییان به شهرها به دلیل توسعه صنعتی، اسکان و تمرکز عشایر در شهرهای نو بنیاد، تبدیل شدن تعدادی از نقاط روستایی به شهر و استحاله آبادی‌های اطراف شهرهای بزرگ، افزایش طبیعی جمعیت نقاط شهری و تبدیل نقاط روستایی به نقاط شهری افزایش می‌یابد که آهنگ رشد جمعیت در شهرهای کوچک بسیار اندک بوده و متوسط نرخ رشد جمعیت روستایی کشور نیز از ۱۳۷۰ به بعد منفی بوده است. با مروری بر استان‌های مختلف می‌توان پی برد که عمده نرخ رشد جمعیت شهری متکی بر مراکز استان‌ها یا کلانشهرها بوده و تمرکز جمعیت بیشتر در شهرهای بزرگ در حال وقوع است. ادامه این روند باعث شده است که بخش زیادی از جمعیت شهری کشورمان در تعداد معدودی کلانشهر کشور متمرکز شود به طوری که ۲۰/۷۵ میلیون نفر از جمعیت کشور در سال ۱۳۹۵، تنها در ۸ کلانشهر تهران، مشهد، اصفهان، کرج، تبریز، شیراز، اهواز و قم ساکن بوده‌اند که در مجموع معادل ۳۵/۱ درصد از جمعیت شهرنشین کشور و ۲۶ درصد از جمعیت کل کشور می‌باشد. اگر چه افزایش جمعیت شهری به عنوان یکی از شاخص‌های توسعه اقتصادی و اجتماعی و جمعیتی مورد توجه است اما رشد سریع جمعیت شهری و الگوی استقرار نامتعادل جمعیت در شهرها، نشان از یک رشد بی‌رویه و نامتوازن دارد که سبب ایجاد آسیب‌های متعددی در زمینه‌های اقتصادی و اجتماعی در شهرها خواهد شد که چنین روندی با هدف‌های توسعه متوازن اقتصادی و اجتماعی جامعه سازگار نیست. مرکزیت شهری با تمرکز بسیار بالای جمعیت در شهرهای مرکزی استان‌ها و به ویژه شهر تهران (به عنوان پایتخت) از ابعاد مورد بررسی در فرآیند شهرنشینی در ایران است. این مرکزیت علاوه بر تمرکز جمعیت با تمرکز خدمات، فرصت‌های شغلی، منابع، سرمایه‌گذاری و به طور کلی توزیع نابرابر امکانات و منابع نیز همراه بوده است.

بررسی و مطالعه آمارهای جمعیتی استان‌های ایران نشان می‌دهد که با وجود افزایش نرخ شهرنشینی، توزیع جمعیت شهرنشین نامتوازن بوده و بخش بزرگی از جمعیت شهری در مراکز استان‌ها متمرکز شده است. این امر سبب شکل‌گیری پدیده‌ای شده است که در مبانی اقتصاد شهری نخست‌شهری گفته می‌شود. نخست شهری به

1. Urban primacy

۲. آمارهای جمعیتی این تحقیق برگرفته از نتایج سرشماری‌های عمومی نفوس و مسکن در سال‌های مختلف می‌باشد که در سایت مرکز آمار ایران به نشانی www.amar.org.ir به تفکیک استان‌های ایران قابل دسترسی می‌باشد.

۳. منظور از شهر، هر یک از نقاط جغرافیایی است که دارای شهرداری باشد (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵).

سهم بزرگترین شهر منطقه (استان) از کل جمعیت شهری اشاره دارد و از تقسیم جمعیت بزرگترین شهر نظام شهری هر استان به کل جمعیت شهری آن استان محاسبه می‌شود (مقصودپور، ۱۳۹۶، ص. ۱۷۳). این متغیر برای سنجش صرفه‌های شهرنشینی استفاده شده است. ضمن اینکه وجود نخست شهر دسترسی بنگاه به بازار متمرکز نزدیک (در داخل استان) را تسهیل کرده و تمایل بنگاه‌ها به استقرار در نزدیکی این شهرها برای استفاده از این صرفه‌ها را افزایش می‌دهد. در جدول (۱) متوسط سهم هر استان از ارزش افزوده صنایع غذایی و آشامیدنی کشور^۱ و شاخص تمرکز هریشمن-هرفیندال برای صنایع غذایی و آشامیدنی هر استان در طول دوره تحقیق محاسبه شده است. ملاحظه می‌شود که ۱۶/۷ درصد از ارزش افزوده صنایع غذایی و آشامیدنی کشور مربوط به استان تهران است. همچنین بیشترین مقدار شاخص هریشمن - هرfindal مربوط به استان‌های گلستان و آذربایجان غربی می‌باشد.

جدول ۱. سهم هر استان از ارزش افزوده صنایع غذایی و آشامیدنی کشور و شاخص تمرکز هر استان (متوسط دوره)

ردیف	نام استان	سهم استان از ارزش افزوده صنایع غذایی کشور (درصد)	شاخص تمرکز HHI	ردیف	نام استان	سهم استان از ارزش افزوده صنایع غذایی کشور (درصد)	شاخص تمرکز HHI
۱	البرز	۵/۱۲	۱/۵۵	۱۷	چهارمحال و بختیاری	۰/۹۸	۶/۳۴
۲	خراسان جنوبی	۰/۵۰	۳/۹۸	۱۸	همدان	۳/۱۹	۶/۰۴
۳	خراسان شمالی	۰/۸۴	۲/۵۳	۱۹	کردستان	۱/۲۳	۱/۰۸
۴	گلستان	۲/۴۷	۱۳/۳۱	۲۰	سیستان و بلوچستان	۱/۵۵	۹/۳۶
۵	قزوین	۲/۹۱	۰/۸۰	۲۱	اصفهان	۴/۳۵	۰/۱۰
۶	قم	۱/۳۴	۱/۴۷	۲۲	خراسان رضوی	۷/۵۳	۴/۴۰
۷	اردبیل	۱/۲۵	۶/۹۵	۲۳	کرمان	۲/۲۰	۰/۵۳
۸	تهران	۱۶/۷	۱/۰۶	۲۴	فارس	۶/۵۷	۵/۴۰
۹	هرمزگان	۱/۰۰	۰/۰۶	۲۵	خوزستان	۶/۶۲	۰/۳۲
۱۰	یزد	۱/۲۷	۰/۲۵	۲۶	کرمانشاه	۱/۸۸	۲/۷۰
۱۱	سمنان	۱/۴۱	۱/۰۶	۲۷	آذربایجان غربی	۴/۰۶	۱/۵۰
۱۲	زنجان	۱/۵۳	۱/۲۸	۲۸	آذربایجان شرقی	۷/۶۵	۲/۱۰
۱۳	بوشهر	۰/۹۳	۰/۰۱	۲۹	مازندران	۶/۴۹	۷/۵۶
۱۴	کهگیلویه و بویراحمد	۰/۳۸	۶/۶۶	۳۰	گیلان	۴/۲۱	۶/۹۱
۱۵	ایلام	۰/۱۹	۲/۶۳	۳۱	مرکزی	۲/۴۳	۰/۱۷
۱۶	لرستان	۱/۱۳	۴/۰۵				

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

۱. این نسبت در واقع شاخص ناکامورا و پل (۲۰۰۹) است.

خلاصه اطلاعات آماری متغیرها در جدول (۲) آمده است.

جدول ۲. خلاصه اطلاعات آماری متغیرها

متغیر	شاخص هیرشمن - هرفیندال	شاخص نخست شهری (درصد)	نیروی کار (نفر)	سرمایه (میلیون ریال)	ارزش افزوده صنایع غذایی و آشامیدنی (میلیون ریال)
انحراف معیار	۳/۷۱	۱۶/۳	۱۱۷۵۰/۹۲	۱۲۵۴۰۹۷	۱۰۵۶۱۳۷۰
بیشینه	۱۳/۳۱ (گلستان)	۹۸/۱۲ (قم)	۵۶۷۰۰ (تهران)	۴۶۲۸۰۲۷ (خراسان رضوی)	۵۳۴۰۰۹۷۵ (تهران)
کمینه	۰/۰۱ (بوشهر)	۱۶/۸۵ (مازندران)	۲۴۶ (ایلام)	۱۲۳۸۸ (ایلام)	۶۲۵۰۴۹ (ایلام)
دامنه تغییرات	۱۳/۳۰	۸۱/۲۷	۵۶۴۵۴	۴۶۲۵۶۴۰	۵۲۷۷۵۹۲۶
میانگین داده ها	۳/۹۶	۴۷/۹	۱۰۱۶۸	۹۴۸۶۸۶	۱۰۳۱۸۸۷۵

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

بیشترین مقدار شاخص تمرکز جغرافیایی صنایع غذایی با ۱۳/۳۱ مربوط به استان گلستان و کمترین مقدار این شاخص مربوط به استان بوشهر با ۰/۰۱ است. شاخص نخست شهری نشان می‌دهد که ۹۸/۱۲ درصد جمعیت شهرنشین استان قم در شهر قم ساکن هستند. درحالی‌که این رقم در استان مازندران ۱۶/۸۵ درصد می‌باشد.

۳.۲. روش تخمین مدل

با حضور وقفه متغیر وابسته (y_{t-1}) در میان متغیرهای توضیحی، مدل به صورت پویا مورد بررسی قرار گرفته است. در مدل داده‌های تلفیقی با متغیر وابسته به صورت وقفه در طرف راست، برآوردهای OLS از سازگاری لازم برخوردار نیست. بر این اساس روش‌های برآورد دو مرحله‌ای 2SLS یا GMM قابل استفاده است. بر اساس نظر ماتیاس^۱ و سوستر^۲ (۱۹۹۲) برآورد 2SLS به دلیل انتخاب نادرست متغیرهای ابزاری، ضمن ایجاد واریانس‌های بزرگ برای ضرایب، عدم معنی‌داری آماری را نیز در پی دارد. بنابراین، روش گشتاور تعمیم یافته (GMM) توسط آرلانو^۳ و باند^۴ برای حل این مشکل پیشنهاد شده است. روش گشتاورهای تعمیم یافته برای به دست آوردن سازگار، نیازمند تعداد دوره‌های زمانی زیادی نیست و در پانل‌هایی با دوره زمانی کم و مقاطع زیاد مناسب است (آرلانو و باند، ۱۹۹۱، ص. ۲۸۹).

1. Matyas
2. and Sevestre
3. Arellano
4. Bond

۳. یافته ها

۳.۱. مانایی متغیرها

گام اول در برآورد الگوی مورد نظر، بررسی مانایی متغیرها است که براساس آزمون لوین^۱، لین^۲ و چاو^۳ و آزمون فیشر-دیکی فولر تعمیم یافته^۴ که آزمون های مربوط به داده های پانل می باشند، صورت گرفته است. با توجه به نتایج آزمون مانایی متغیرها در جدول (۳)، ملاحظه می شود که متغیرهای نیروی کار و سرمایه در سطح مانا هستند و بقیه متغیرها با یک بار تفاضل گیری مانا شده اند.

جدول ۳. نتایج آزمون مانایی متغیرها

ردیف	نام متغیر	آزمون لوین، لین و چو		آزمون فیشر - دیکی فولر تعمیم یافته		درجه مانایی
		آماره	احتمال	آماره	احتمال	
۱	Y	-۳۸/۵۰۶	۰/۰۰۰	۱۳۳/۲۵۴	۰/۰۰۰	I(1)
۲	F	-۴۵۲/۱۳۶	۰/۰۰۰	۱۵۳/۴۵۹	۰/۰۰۰	I(1)
۳	L	-۹/۵۲۹	۰/۰۰۰	۸۶/۲۸۷	۰/۰۲۲	I(0)
۴	K	-۱۳/۰۹۴	۰/۰۰۰	۱۱۱/۰۳۶	۰/۰۰۰	I(0)
۵	P	-۱۳/۰۶۰	۰/۰۰۰	۹۳/۳۸۰	۰/۰۰۶	I(1)

مأخذ: (یافته های پژوهش، ۱۴۰۰)

۳.۲. آزمون هم انباشتگی داده های پانلی

در تحلیل های آزمون هم انباشتگی پانلی، وجود روابط بلندمدت اقتصادی آزمون می شوند. ایده اصلی در تجزیه و تحلیل هم انباشتگی آن است که اگر چه بسیاری از سری های زمانی اقتصادی نامانا (حاوی روندهای تصادفی) هستند؛ اما ممکن است در بلندمدت ترکیب خطی این متغیرها، مانا (و بدون روند تصادفی) باشند (بهرامی و پهلوانی، ۱۳۹۳: ۲۱۸).

در صورت نامانایی متغیرهای مدل، اگر بین آنها هم انباشتگی برقرار باشد نتایج حاصل از تخمین مدل قابل اعتماد خواهد بود. در این مقاله به منظور بررسی آزمون هم انباشتگی در مدل از دو روش پدرونی^۵ و کائو^۶ استفاده شده است. نتایج این آزمون ها (با فرضیه صفر مبنی بر عدم هم انباشتگی برای این دو آزمون) در جدول (۴) و جدول (۵) نشان داده شده است.

1. Levin
2. Lin
3. Chu
4. Fisher - ADF
5. Pedroni
6. Kao

جدول ۴. نتایج آزمون هم‌انباشتگی پدرونی

ردیف	Pedroni Cointegration	آماره	احتمال
۱	Panel vStatistic	-۱/۸۷۵	۰/۹۶۹
۲	Panel rhoStatistic	۴/۶۳۲	۱/۰۰۰
۳	Panel PPStatistic	-۶/۲۳۵	۰/۰۰۰
۴	Anel ADFStatistic	-۴/۹۱۰	۰/۰۰۰
۵	Group rhoStatistic	۷/۲۱۸	۱/۰۰۰
۶	Group PPStatistic	-۱۲/۹۵۲	۰/۰۰۰
۷	Group ADFStatistic	-۸/۹۴۵	۰/۰۰۰

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

جدول ۵. نتایج آزمون هم‌انباشتگی کائو با استفاده از آماره ADF

ردیف	آماره	احتمال	نتیجه آزمون
۱	۲/۰۷۹	۰/۰۱۸	فرضیه صفر مبنی بر عدم هم‌انباشتگی در مدل رد می‌شود.

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

بر اساس نتایج ارائه شده در جدول (۴) و جدول (۵) ملاحظه می‌شود که هم‌انباشتگی یا وجود رابطه تعادلی بلندمدت بین متغیرهای مدل در دو آماره گروه PP و ADF و در دو آماره پانل PP و ADF مربوط به آزمون پدرونی و همچنین آماره مربوط به آزمون کائو در سطح یک درصد پذیرفته می‌شود. این نتایج نشان می‌دهد که یک ارتباط قوی بلندمدت میان متغیر رشد اقتصادی صنایع غذایی و آشامیدنی با متغیرهای توضیحی مدل وجود دارد.

۳.۳. تخمین مدل

در این قسمت به تخمین مدل

$$y_i = \mu + y_i(t-1) + \alpha k_i + \beta l_i + \gamma f_i + \delta p_i + \tau s_i + \varepsilon_i$$

با استفاده از روش Panel-GMM پرداخته شده است. به این منظور از نرم افزار Eviews استفاده شده است که نتایج تخمین در جدول (۶) مشاهده می‌شود.

جدول ۶. نتایج تخمین مدل (Panel GMM)

ردیف	متغیر	ضریب	انحراف معیار	آماره t	سطح معنی داری
۱	ارزش افزوده صنایع غذایی با یک دوره وقفه	۰/۶۷۰	۰/۰۴۰	۱۶/۴۷۲	۰/۰۰۰
۲	نیروی کار	۰/۴۵۳	۰/۱۵۹	۲/۸۵۰	۰/۰۰۵
۳	سرمایه	۰/۰۷۹	۰/۰۲۴	۳/۲۰۴	۰/۰۰۱

ردیف	متغیر	ضریب	انحراف معیار	آماره t	سطح معنی داری
۴	تمرکز جغرافیایی	۰/۴۴۰	۰/۰۳۴	۱۱/۱۷۱	۰/۰۰۰
۵	تمرکز شهری	۰/۶۱۴	۰/۴۶۹	۱/۳۰۹	۰/۱۹۲
۶	تحریم	۰/۱۰۵	۰/۰۲۹	۳/۵۶۹	۰/۰۰۰
۷	آزمون سارگان	آماره j = ۱۵۴/۳۲۵		۰/۰۰۰ = سطح معنی داری آماره j	
۸	آزمون خودهمبستگی مرتبه اول (۱) AR	Prob AR(۱) = ۰/۰۰۰			
۹	آزمون خودهمبستگی مرتبه دوم (۲) AR	Prob AR(۲) = ۰/۵۷۰			
۱۰	تعداد مشاهدات: ۲۱۷				

*متغیر وابسته رشد اقتصادی صنایع غذایی و آشامیدنی می باشد. مأخذ: (یافته های پژوهش، ۱۴۰۰)

برای ایجاد اطمینان در خصوص مناسب بودن روش GMM برای برآورد مدل از دو آزمون استفاده می شود.

۱- آزمون سارگان که برای اثبات شرط اعتبار تشخیص بیش از حد، یعنی صحت و اعتبار متغیرهای ابزاری به کار می رود که فرضیه صفر این آزمون نشان دهنده متغیرهای ابزاری مناسب است.

۲- آزمون همبستگی پسماندهای مرتبه اول AR(1) و مرتبه دوم AR(2) است که این آزمون نیز برای بررسی اعتبار و صحت متغیرهای ابزاری استفاده می شود.

آرلانو و باند (۱۹۹۱) بیان می کنند که در تخمین GMM باید جملات اخلال همبستگی مرتبه اول AR(1) داشته باشند اما دارای همبستگی سریالی مرتبه دوم AR(2) نباشند (دهقان شبانی، ۱۳۹۲، ص ۷۹).

مقادیر آزمون سارگان و آزمون همبستگی پسماندهای مرتبه اول AR(1) و مرتبه دوم AR(2) در جدول (۶) گزارش شده است. بر اساس نتایج این آزمون ها، صحت اعتبار نتایج مدل آزمون شده بر اساس روش GMM تأیید می شود.

۴. بحث

در این مقاله، اثر صرفه های ناشی از تجمع و شهرنشینی بر رشد اقتصادی صنایع غذایی و آشامیدنی ایران مورد مطالعه و بررسی قرار گرفت. به این منظور داده های مورد نیاز ۳۱ استان ایران در بازه زمانی سال ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۷ جمع آوری شده و مدل به صورت پانل دیتای پویا و با استفاده از روش گشتاورهای تعمیم یافته (GMM) برآورد شد. نتایج حاصل از تخمین مدل، نشان دهنده اثر معنادار صرفه های ناشی از تجمع بنگاه ها بر رشد اقتصادی آن ها است. علامت ضریب آن نیز مثبت به دست آمده است که با مبانی نظری سازگار است. در نتیجه، این فرضیه که صرفه های ناشی از تجمع بنگاه ها، اثر مثبت و معناداری بر رشد اقتصادی آن ها دارد، رد نمی شود. بنابراین، توجه به مفهوم تجمع و تمرکز فضایی فعالیت های صنعتی به منظور دستیابی به رشد و ارتقای وضعیت اقتصادی در مناطق و استان های ایران، حائز اهمیت است و می تواند به عنوان یکی از حوزه های پویا، برای علل و عوامل رشد منطقه ای مورد توجه قرار گیرد. آزمون تجربی الگوی پژوهش، اندازه ضریب شاخص تمرکز جغرافیایی را به میزان ۰/۴۴

برآورد نموده است که نشان می‌دهد ده درصد افزایش در تمرکز بنگاه‌ها می‌تواند یک افزایش $4/4$ درصدی در رشد اقتصادی آن‌ها را در پی داشته باشد. مطابق مبانی نظری اقتصاد شهری، فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با هم (مانند صنایع غذایی و آشامیدنی) همواره بر تمرکز در یک مکان خاص و فعالیت در کنار یکدیگر گرایش دارند تا از این طریق بتوانند به منافع دوسویه‌ی برآمده از تسهیم هزینه‌های خدمات و تسهیلات دست یابند. زیرا به دلیل تجمع و تمرکز بخشی از صنایع و مشاغل در کنار یکدیگر، انواع دیگری از تولیدات و خدمات نیز ارایه می‌گردد. بنابراین تجمع مکانی گروهی از تولیدکننده‌ها و ارایه دهنده‌های کالا و خدمات، موجب می‌شود تا آن‌ها از سرریزهای مثبت یکدیگر بهره‌مند شوند که این امر اثر مثبتی بر رشد اقتصادی آن‌ها دارد.

- متغیر تمرکز شهری گر چه از نظر آماری در سطح ۵ درصد معنی‌دار نشده است، با این حال مطابق مبانی نظری اثر مثبتی بر رشد اقتصادی بنگاه‌ها دارد. مکان‌های با تمرکز جمعیتی بالا به دو دلیل برای مکانیابی بنگاه‌ها جذابیت دارند: یکی وجود صرفه‌های شهرنشینی است که مطابق مبانی نظری اثر مثبت و معنی‌داری بر رشد اقتصادی بنگاه‌ها دارد و دلیل دوم آن است که نخست شهر اندازه بازار بنگاه را گسترده‌تر می‌کند. ضریب مثبت این متغیر نشان می‌دهد که افزایش نخست شهری در یک استان، موجب رشد اقتصادی صنایع غذایی و آشامیدنی در آن استان خواهد شد؛ هر چند که این ضریب از نظر آماری معنی‌دار نشده است. در گزارش بانک جهانی (۲۰۰۹) مطرح شده که نواحی نزدیک‌تر به تراکم اقتصادی بالا، دارای درآمد بالاتری هستند، زیرا دسترسی آسانتری به منافع روابط متقابل و مبادله دارند و از سرریزهای حاصل از مجاورت به چگالی اقتصادی شامل تبادل اطلاعات و انتقال تکنولوژی سریع‌تر و راحت‌تر، دسترسی به بازارهای نیروی کار بزرگ و داشتن دسترسی راحت‌تر بنگاه‌ها به مشتری و عرضه‌کننده‌گان کالاها و خدمات، سود می‌برند.

در پژوهش‌های پیشین صورت گرفته (تا آنجا که مشاهده شد)، بررسی اثرات صرفه‌های تجمع و شهرنشینی به دو صورت انجام گرفته است. دسته‌ای از این تحقیقات مانند کامپی و همکاران (۲۰۰۴)، مارسال (۲۰۰۴)، سریدن و وان (۲۰۱۰) و جفری و همکاران (۲۰۱۲)، اثر صرفه‌هایی تجمع و شهرنشینی را بر انتخاب مکان فعالیت بنگاه بررسی نموده‌اند و دسته‌ای دیگر به بررسی اثر این صرفه‌ها بر رشد اقتصادی منطقه (و نه بنگاه) و یا اثر آن‌ها بر بهره‌وری عوامل تولیدی مانند نیروی کار پرداخته‌اند که می‌توان به تحقیق دهقان شبانی (۱۳۹۲)، سامتی و همکاران (۱۳۹۳)، پیرانی و مؤیدفر (۱۳۹۵)، الجبوری و همکاران (۲۰۲۰)، زینگلینگ و همکاران (۲۰۲۰) و کاستلن و همکاران (۲۰۲۰) اشاره کرد. وجه تمایز تحقیق حاضر با سایر پژوهش‌های پیشین این است که در این پژوهش اثر صرفه‌های تجمع و شهرنشینی بر رشد اقتصادی بنگاه‌ها بررسی شده است تا نشان دهد که آیا بنگاه‌های موجود در صنایع غذایی و آشامیدنی ایران توانسته‌اند مطابق مبانی نظری جغرافیای اقتصادی جدید از صرفه‌های ناشی از تجمع و شهرنشینی بهره‌مند گردند یا خیر.

۵. نتیجه گیری

نتایج این پژوهش حاکی از آن است که صرفه های شهرنشینی اثر مثبت بر رشد اقتصادی صنایع غذایی و آشامیدنی داشته است اما ضریب متغیر آن از نظر آماری معنادار نشده است. در حالی که صرفه های ناشی از محلی شدن اثر مثبت معنی داری بر رشد اقتصادی صنایع مذکور دارد. این بدان معناست که رشد تراکم شهرها به گونه ای نبوده است که بتواند برای بنگاه ها صرفه های ناشی از شهرنشینی که از کاهش هزینه تولید بنگاه ها همگام با افزایش کل تولید شهر به دلیل بزرگ شدن شهرها به وجود می آید، را ایجاد نماید. اما تجمع بنگاه ها در نزدیکی یکدیگر به گونه ای بوده که توانسته است برای آن ها صرفه ایجاد نماید. براساس نتایج به دست آمده، بکارگیری سیاست های تمرکزگرایی و اجتناب از سیاست های تمرکز زدایی بنگاه هایی که فعالیت مشابه دارند توصیه می گردد.

پژوهش حاضر می تواند آغازی بر مطالعات در مورد تجمع های صنعتی و شناخت اهمیت آن ها در چارچوب جغرافیای اقتصادی جدید باشد. شناسایی اثرات صرفه های ناشی از تجمع و شهرنشینی بر یکایک صنایع کشور در استان های مختلف، با توجه به ویژگی های صنایع مختلف و جغرافیای متفاوت مناطق، می تواند گامی در جهت توسعه صنایع مختلف در مناطق گوناگون ایران باشد. لازم به ذکر است به دلیل محدودیت در دسترسی به داده های مورد استفاده در این پژوهش، در سال های اخیر، این پژوهش می تواند در صورت دسترسی سایر پژوهشگران به داده ها با سری زمانی گسترده تر و همچنین انتخاب شاخص های جایگزین متفاوت برای متغیرهای الگو، به ترتیبی که قدرت توضیح دهنده الگوی پژوهش را در جریان آزمون تجربی آن افزایش دهد، مورد آزمون دوباره قرار گیرد.

کتابنامه

۱. بهرامی، ج.، و پهلوانی، م. (۱۳۹۳). تأثیر جهانی شدن بر جذب سرمایه گذاری مستقیم خارجی در کشورهای منتخب MENA با استفاده از روش GMM. *مجله اقتصاد و توسعه منطقه ای*، ۲۱ (۸)، ۲۰۵-۲۲۶.
۲. پورعبادالان کویچ، م.، و همتی، م. (۱۳۹۴). سنجش موقعیت مکانی بنگاه و بررسی تأثیر آن بر تصمیم صادراتی بنگاه های صنعتی ایران. *فصلنامه نظریه های کاربردی اقتصاد*، ۲ (۱)، ۱۴۲-۱۲۱.
۳. پیرانی، ط.، و مؤیدفر، ر. (۱۳۹۵). بررسی اثرات صرفه های ناشی از تجمع های صنعتی بر رشد اقتصادی در استان های ایران (۱۳۷۹-۱۳۸۹). *پژوهش های رشد و توسعه پایدار (پژوهش های اقتصادی)*، ۱۶ (۱)، ۱۶۵-۱۸۹.
۴. دهقان شبانی، ز. (۱۳۹۲). تأثیر چگالی جمعیت بر تمرکز فعالیت های صنعتی و رشد منطقه ای در ایران. *فصلنامه پژوهش های اقتصادی ایران*، ۱۸ (۵۴)، ۹۲-۵۵.
۵. سامتی، م.، فتح آبادی، م.، و رنجبر، ه. (۱۳۹۳). اثرات صرفه های تجمع صنعتی و شهرنشینی بر رشد اقتصادی: شواهدی از بازارهای ایران، *فصلنامه مدل سازی اقتصادی*، ۸ (۳)، ۳۶-۱۷.
۶. سولیوان، آ. (۱۳۸۶). *مباحثی در اقتصاد شهری*. ترجمه جعفر قادری و علی قادری. تهران: انتشارات نور علم، جلد ۱ و ۲.

۷. فرهمند، ش.، و بدری، ف. ا. (۱۳۹۱). بررسی رابطه‌ی بین تجمع و رشد اقتصادی در منتخبی از کشورهای آسیا - اقیانوسیه. *فصلنامه تحقیقات اقتصادی راه اندیشه*، ۱۵۸-۱۴۰.
۸. مرکز آمار ایران (۱۳۹۰). داده‌ها و اطلاعات آماری حساب‌های منطقه‌ای ۱۳۹۰. تهران: مرکز آمار ایران، www.amar.org.ir/.
۹. مرکز آمار ایران (۱۳۹۰). سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال‌های ۱۳۹۰. تهران: مرکز آمار ایران، www.amar.org.ir/.
۱۰. مرکز آمار ایران (۱۳۹۵). سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال‌های ۱۳۹۵. تهران: مرکز آمار ایران، www.amar.org.ir/.
۱۱. مرکز آمار ایران (۱۳۹۷). داده‌ها و اطلاعات آماری حساب‌های منطقه‌ای ۱۳۹۷. تهران: مرکز آمار ایران، www.amar.org.ir/.
۱۲. مقصودپور، م. (۱۳۹۶). بررسی عوامل مؤثر بر تمرکز جغرافیایی صنایع غذایی و آشامیدنی با استفاده از داده‌های پانل پویا. *فصلنامه علمی پژوهش‌های رشد و توسعه اقتصادی*، ۷(۲۸)، ۱۸۰-۱۶۵.
۱۳. مک کین، ف. (۱۳۹۴). *اقتصاد نوین شهری و منطقه‌ای*. ترجمه شهرام رئیسی دهکردی، تهران: انتشارات نور علم.
۱۴. مهرگان، ن.، و تیموری، ی. (۱۳۹۱). ارزیابی تمرکز جغرافیایی استانی صنعت و عوامل مؤثر بر میزان آن در ایران. *فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری - منطقه‌ای*، ۲(۵)، ۱۲۰-۱۰۵.
۱۵. مهرگان، ن.، و تیموری، ی. (۱۳۹۱b). محاسبه شدت تمرکز جغرافیایی صنایع در بین استان‌های کشور. *فصلنامه پژوهش‌ها و سیاست‌های اقتصادی*، ۲۰(۶۱)، ۱۹۲-۱۷۵.
۱۶. نصرالهی، ز.، و صالحی قهفرخی، ف. ا. (۱۳۹۱). عوامل مؤثر بر مکان‌یابی بنگاه‌های صنعتی از دیدگاه رفتارگرایان، مدل لوجیت - پروبیت. *مجله علمی پژوهشی سیاست‌گذاری اقتصادی*، ۴(۸)، ۹۰-۷۵.

17. Arellano, M., & Bond, S. (1991). Some tests of specification for panel data: Monte Carlo evidence and an application to employment equations. *Review of Economic Studies*, 58(12), 277-297.
18. Campi, M. T. C., Blasco, A. S., & Marsal, E. V. (2004). The location of new firms and the life cycle of industries. *Small Business Economics*, 22, 265-281.
19. Castelán, R. C., Lopez, F. L., & Cabanillas, B. O. (2020). *The effects of local market concentration and international competition on firm productivity*. Mexico: Policy Research Working Paper 9210, World Bank Group, poverty and equity global practice.
20. Harris, T. F., & Ioannides, Y. M. (2000). *Productivity and metropolitan density* (No. 0016). Medford: Department of Economics, Tufts University.
21. Jofre, M. J., Marin, L. R., & Viladecans, M. E. (2012). When are localization and urbanization economies important? Bratislava: 52nd Congress of the european regional science association: "Regions in Motion -Breaking the Path", Provided in cooperation with: European Regional Science Association (ERSA).
22. Klasen, S. and Nestmann, T. (2006). Population, population density and technological change. *Journal of Population Economics*, 19(3), 611-626.
23. Marsal, E. V. (2004). Agglomeration economies and industrial location: City- Level Evidence. *Journal of Economic Geography*, 4, 565- 582.

24. Matyas, L. and Sevestre, P. (1992). *The econometric analysis of panel data, Handbook of theory and application*. Dordrech: Kluwer Academic Press
25. Sridhar, K. S., & Wan, G. (2010). Firm location choice in cites: Evidence from China, India and Brazil. *China Economic Review*, 21, 113-122.
26. World Bank (2009). *World development report: Reshaping economic geographic*. Washangton DC: Washangton DC press.
27. Xingling, H., Guoping, L., & Jianguo, L (2020), The impact of spatial structure on economic efficiency of Beijing-Hebei megalopolis in China, *Hindawi Complexity*, 2020, 6038270.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال هشتم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

ارزیابی تحقق‌پذیری شاخص‌های کیفیت فضاهای عمومی شهری بر مبنای دیدگاه کرمونا (مطالعه موردی: شهر تبریز)^۱

مسعود توپچی خسروشاهی (دانشجوی دکتری گروه شهرسازی، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران)

urbandesigner@yahoo.com

آرش ثقفی اصل (استادیار گروه شهرسازی، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران، نویسنده مسئول)

a.saghafi@iaut.ac.ir

داریوش ستارزاده (استادیار گروه شهرسازی، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران)

sattarzaradeh@iaut.ac.ir

حسن ستاری ساربانقلی (دانشیار گروه شهرسازی، واحد تبریز، دانشگاه آزاد اسلامی، تبریز، ایران)

sattarisarbangholi@gmail.com

تاریخ تصویب: ۱۴۰۰/۰۹/۱۲

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۳/۲۱

صص ۱۷۹-۱۹۶

چکیده

فضای عمومی شهری یک مرحله از زندگی عمومی است که حس مکان، حس اجتماعی و ارتباطات مردم را ارتقاء می‌دهد و فرصت جمع شدن و لذت تجربه با دیگران را ایجاد می‌کند. بنابراین ضروری است تا با ارزیابی کیفیت فضاهای عمومی شهری و شناسایی نقاط ضعف آنها، به برنامه‌ریزی و طراحی مناسب این فضاها اقدام نمود. در این راستا، هدف از تحقیق حاضر ارزیابی کیفیت این فضاها در شهر تبریز بر مبنای دیدگاه کرمونا و شناسایی نقاط ضعف برنامه‌ریزی فضاهای عمومی می‌باشد تا راهکارهای اجرایی قابل قبولی برای ارتقاء این فضاها ارائه داد. روش تحقیق در پژوهش حاضر آمیخته (ترکیبی از رویکردهای کمی-کیفی) می‌باشد که به منظور گردآوری اطلاعات از تکنیک‌های مشاهده و فیش‌برداری و پرسشگری از مدیران، مسئولان و کارشناسان مسائل شهری و همچنین دانشجویان دانشگاهی استفاده شده است. قابل ذکر است با توجه به مشخص نبودن حجم جامعه‌ی آماری، از فرمول کوهن^۲ در سطح اطمینان ۹۵ درصد برای تعیین حجم نمونه استفاده شده و حجم نمونه‌ی آماری ۲۰۰ نفر برآورد گردیده است. همچنین به منظور تجزیه و تحلیل اطلاعات تحقیق از مدل حداقل مجزورات جزئی در نرم‌افزار Warp-PLS استفاده شده است. یافته‌های تحقیق حاکی از

۱. مقاله‌ی حاضر برگرفته از رساله‌ی دکتری شهرسازی مسعود توپچی خسروشاهی تحت عنوان تبیین چارچوب برنامه‌ریزی توسعه‌ی شبکه فضاهای عمومی شهر تبریز به راهنمایی آرش ثقفی اصل و داریوش ستارزاده و مشاوره‌ی حسن ستاری ساربانقلی در دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز می‌باشد.

آن است که با بررسی ۹ متغیر مورد تأکید کرمونا در ارزیابی کیفیت فضاهای عمومی، این فضاها در شهر تبریز از نظر ۴ متغیر سازگاری، نفوذپذیری، گوناگونی و خوانایی و هویت مکان در وضعیت نسبتاً مطلوب و از منظر ۵ متغیر انعطاف‌پذیری، سرزندگی (پویایی)، تناسبات بصری، پایداری و کارایی در وضعیت نامطلوبی می‌باشند.

کلیدواژه‌ها: شهر تبریز، فضای شهری، فضای عمومی، کرمونا^۱.

۱. مقدمه

در عصر حاضر با توجه به چالش‌های روزافزون شهرها، داشتن برنامه‌ریزی و رویکردهای مدیریتی نوین به‌منظور دستیابی به پایداری و رفاه شهروندان مسأله‌ای اساسی برای سیاست‌گذاران و مدیران شهری محسوب می‌گردد (گلاسر^۲، ۲۰۱۱، ص. ۲۲) و دستیابی به تعادل و توازن در شهرها به مبنای اصلی بسیاری از نظریه‌ها و نشست‌های جهانی در راستای تحقق توسعه‌ی شهری پایدار و شاخصه‌های کیفیت زندگی بدل شده است (کان‌گرین^۳، ۲۰۰۶، ص. ۱۲۲). در این راستا، می‌توان گفت کیفیت زندگی در شهرهای معاصر تنها بر پایه‌ی دسترسی به عناصر اساسی مانند غذا، آب، مسکن و مراقبت‌های پزشکی قابل قضاوت نیست (اشرفی و همکاران، ۱۳۹۳، ص. ۴۳۶؛ لویز^۴ و کامانو^۵، ۲۰۱۲، ص. ۲). در حقیقت کیفیت زندگی در سطح شهر، به مؤلفه‌های مختلف سلامت اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و روانی همه‌ی ساکنانش اطلاق می‌گردد (کوزارین^۶، ۲۰۱۳، ص. ۴۳۷). همچنین امکان درگیری در تعاملات معنادار با اجتماع، مشارکت مدنی و نزدیکی به خانواده و دوستان نیز از عناصر مهم کیفیت زندگی در شهرها محسوب می‌گردند که بایستی مورد توجه طراحان و برنامه‌ریزان شهری قرار گیرند. از این‌رو، کیفیت زندگی قبل از همه، به شرایط توسعه‌ی فضاهای زندگی شهری بستگی دارد که بخش بزرگی از آن در فضاهای عمومی شهر تجربه می‌شود. در ادبیات طراحی و برنامه‌ریزی شهری فضاهای عمومی مورد تأکید بسیاری از صاحب‌نظران بوده است که این امر ناشی از نقش کیفیت فضاهای عمومی بر کیفیت کلی زندگی شهری می‌باشد (کرمونا و همکاران، ۲۰۰۳، ص. ۲۷؛ وورپول^۷ و ناکس^۸، ۲۰۰۷، ص. ۸۳). در راستای اهمیت فضاهای عمومی می‌توان عنوان کرد که این فضاها به‌مثابه‌ی بستری برای تولید و تبادل فعالیت‌های عمومی و مدنی شهروندان و همچنین ارزش افزوده‌ای بر مورفولوژی شهری، ساختار معماری، ویژگی‌های مختلف اجتماعی و روانی محیط شهری و غیره محسوب می‌گردند (کرکلجس^۹ و ندوکین^{۱۰}، ۲۰۱۶، ص. ۲) و استفاده از این فضاها یک قسمت حیاتی از زندگی روزانه‌ی ما در شهر را تشکیل

1. Carmona
2. Glaeser
3. KahnGreen
4. Lopez
5. Camanho
6. Kozaryn
7. Worpole
8. Knox
9. Krkljes
10. Neducin

می‌دهد (لیپتون^۱، ۲۰۰۴، ص. ۱۸). بنابراین می‌توان گفت فضای عمومی شهری، جامعه را و جامعه نیز فضاهای عمومی شهری را شکل می‌دهد (کرمونا، ۲۰۱۲، ص. ۳۷). از این‌رو بایستی در طراحی و برنامه‌ریزی شهری، کیفیت این فضاها در ابعاد مختلف مدنظر قرار گیرد. به‌طور کلی در باب اهمیت فضاهای شهری می‌توان عنوان کرد که فضای شهری صحنه‌ای است که داستان زندگی جمعی در آن تعریف می‌گردد و فرصت آن وجود دارد که برخی مرزهای اجتماعی در این فضاها شکسته شده و برخوردهای ازپیش اندیشیده‌شده اتفاق افتاده و افراد در یک محیط اجتماعی جدید با هم ارتباط و تعامل برقرار نمایند (لینچ^۲، ۱۹۷۲، ص. ۱۰۹. به نقل از ترشیزیان، ۱۳۹۱، ص. ۳۲). بنابراین، فراهم آوردن امکاناتی برای تسهیل روابط انسانها با یکدیگر از نقش اصلی فضای شهری می‌باشد. این فضاها با تسهیل جریان شهروندی از طریق حس تعلق انسان به محیط (فضای ساخته‌شده) و به اجتماع (از طریق تسهیل کش‌ها و تعاملات متقابل انسانها با یکدیگر) حیات مدنی را به کالبد شهر تزریق می‌کنند (حیسی، ۱۳۷۸، ص. ۲۲). در این بین، فضاهای عمومی، یکی از مهمترین فضاهای شهری محسوب می‌شوند که نقش مهمی در برقراری روابط میان انسان‌ها ایفا می‌نمایند (میچل و سیلویا^۳، ۲۰۱۹، ص. ۷۶). طبق نظر زوکین^۴ (۱۹۹۵) فضاهای عمومی ابزاری برای تنظیم چشم‌انداز زندگی اجتماعی در شهر می‌باشند؛ چشم‌اندازی برای افرادی که در آنجا زندگی می‌کنند و هر روز با فضاهای عمومی شهر و افراد دیگر در تعامل‌اند. براون^۵ (۲۰۰۶)، فضای عمومی را قلمرو غیرخصوصی شهرها و شامل همه‌ی فضاهای فیزیکی و روابط اجتماعی داخل آن می‌داند. بر این اساس فضای عمومی شهری شامل میدان‌های رسمی، جاده‌ها، خیابان‌ها و همچنین زمین‌های خالی و حاشیه‌ای می‌شود که دسترسی همگانی به آنها امکان‌پذیر می‌باشد (خواه در مالکیت عمومی، خصوصی اشتراکی و نامشخص باشد). همچنین فضای عمومی به‌عنوان یک منبع دارایی همگانی محسوب می‌گردد، اما مرزهای آن ممکن است در گذر زمان تغییر یابد (کرمونا و ووندریچ^۶، ۲۰۱۲، ص. ۳۶). فضای عمومی بر مبنای دیدگاه منش^۷ (۲۰۰۷)، جایی است که افراد همان‌طور که درگیر موضوعات مختلف و عمومی‌اند، می‌بینند و توسط دیگران دیده می‌شوند. بنابراین، این مکان، فضای جلسات شهری، مجلس قانون‌گذاری، یا هر مکان دیگری که کسب و کارهای عمومی در آن انجام می‌گیرد، است. همچنین بر اساس نظر کرمونا (۲۰۰۸)، فضای عمومی سطح وسیع و گسترده‌ی مرتبط با همه‌ی بخش‌های محیط ساخته‌شده و طبیعی، عمومی و خصوصی، داخلی و خارجی، شهری و روستایی است. این فضاها شامل همه‌ی خیابان‌ها، میدان‌ها و سایر گذرها، خواه دارای استفاده‌ی غالب مسکونی، تجاری یا اجتماعی، فضای باز و پارک‌ها، فضاهای باز حومه‌ی شهری بوده که دسترسی عموم به آنها آزاد و بدون محدودیت است.

1. Lipton
2. Lynch
3. Michal and Sylwia
4. Zukin
5. Brown
6. Wunderlich
7. Mensch

با توجه به نقش فضاهای عمومی در زندگی روزانه، کیفیت این فضا بحث متداول در دیدگاه اکثر صاحب‌نظران می‌باشد. کیفیت فضای عمومی شهری، چگونگی این فضا برحسب برجسته‌ترین نمودها و حالت‌های آن است که بر فرد و اجتماع تأثیر می‌گذارد (رفعیان و همکاران، ۱۳۹۱، ص. ۳۶). همچنین یک فضای عمومی باکیفیت فضایی است که واجد برخی خصوصیات و ویژگی‌های کالبدی، اجتماعی و معنایی باشد تا بتواند به‌مثابه‌ی یک برند برای بازدیدکنندگان مطرح شده و تأثیر مثبتی بر بهره‌مندان از این فضاها گذارد (ریلی و رنسکی^۱، ۲۰۰۸، ص. ۱۳).

در راستای سنجش کیفیت فضاهای عمومی دیدگاه‌ها و مدل‌های مختلفی ارائه شده است. در این خصوص یان گل^۲ بر فعالیت‌های انسانی تأکید می‌کند. وی انواع فعالیت‌های انسان در فضاهای عمومی را به سه گروه عمده تقسیم نموده و معتقد است که با سنجش این فعالیت‌ها (فعالیت‌های ضروری-کارکردی، فعالیت‌های اختیاری-گزینشی و فعالیت‌های اجتماعی)، می‌توان در مورد موفقیت یک فضای عمومی قضاوت نمود (گل، ۲۰۱۱، ص. ۱۱). از نظر کار^۳ (۱۹۹۲) یک فضای عمومی موفق دارای سه ویژگی پاسخگویی به نیازهای مختلف کاربران، دموکراتیک بودن و مناسب بودن جهت انجام فعالیت‌های اجتماعی است. همچنین بر مبنای دیدگاه کرمونا (استفاده‌شده در این تحقیق)، مهمترین معیارهای سنجش کیفیت فضاهای عمومی عبارتند از: سازگاری، نفوذپذیری، گوناگونی، انعطاف‌پذیری، سرزندگی (پویایی)، خوانایی و هویت مکان، تناسبات بصری، پایداری و کارایی (کرمونا و همکاران، ۲۰۰۳، ص. ۴۲-۲۰؛ کرمونا، ۲۰۱۰ الف، ص. ۱۳۵-۱۲۵).

همچنین در راستای فضاهای عمومی و ارزیابی کیفیت آنها مطالعات و پژوهش‌های تجربی متعددی در دو دهه‌ی گذشته انجام گرفته است. در این مطالعات فضاهای عمومی مختلف به‌صورت مجزاء مورد بررسی قرار گرفته و کیفیت این فضاها مورد بحث و بررسی بوده است. با توجه به پیشینه‌ی مطالعاتی می‌توان عنوان کرد که بررسی جامع فضاهای عمومی شهری (گونه‌های مختلف) خلاء پژوهشی در این حوزه می‌باشد. در این راستا، در پژوهش حاضر سنجش کیفیت فضاهای عمومی مختلف شهر تبریز مدنظر بوده که از نظریه‌ی کرمونا (که جامع‌ترین شاخص‌های ارزیابی کیفیت فضاهای عمومی و انواع فضاهای عمومی «گونه‌های مختلف فضای عمومی» را ارائه داده است) استفاده شده است. در ادامه به مهمترین پژوهش‌های انجام‌گرفته در سال‌های اخیر در راستای فضاهای عمومی شهری و ارزیابی کیفیت آنها اشاره می‌گردد.

رفعیان و سیفایی (۱۳۸۴)، در پژوهشی تحت عنوان «فضاهای عمومی شهری؛ بازنگری و ارزیابی کیفی»، مفهوم فضای عمومی شهری و ضرورت بازنگری در آن، به‌ویژه در گرایش‌ات نوین شهرسازی را مورد بررسی قرار داده‌اند. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که ارتقاء کیفیت فضاهای عمومی شهری جهت ایجاد سرمایه‌ی اجتماعی و تقویت یکپارچگی جامعه، امری ضروری در حوزه‌ی طراحی و برنامه‌ریزی شهری تلقی می‌گردد. محمدی و همکاران (۱۳۹۱)، در پژوهش خود تحت عنوان «فضاهای عمومی شهری، تحقق تعاملات اجتماعی در بافت‌های تاریخی»،

1. Reily and Renski
2. Jan Gehl
3. Car

شهر قدیم لار را مورد بررسی قرار داده‌اند. نتایج پژوهش حاکی از آن است که در مؤلفه‌ی فعالیت گروه‌ها، فضاهای ورزشی بالاترین و پاتوق‌ها کمترین، در جامعیت فضا، خیابان‌های عمومی بالاترین و فضاهای مذهبی با عملکرد خرد پایین‌ترین، در دیدارگاه بودن، فضاهای ورزشی بالاترین و فضاهای تجاری پایین‌ترین و در مشارکتی بودن، پاتوق‌ها بالاترین و فضاهای ورزشی پایین‌ترین امتیاز را به‌دست آورده‌اند. مرادی زمانه (۱۳۹۴)، در تحقیقی به ارزیابی میزان تحقق شاخص‌های فضاهای عمومی در شهر نورآباد لرستان بر اساس طرح جامع این شهر پرداخته است. نتایج این تحقیق نشان‌دهنده‌ی این موضوع است که میزان سرانه‌ی کاربری‌های حمل‌ونقل، بهداشتی، ورزشی، آموزشی، فضای سبز و دسترسی در مقایسه با سرانه‌ی مصوب طرح جامع شهر نورآباد دارای اختلافات معناداری است. خراسانی‌زاده و همکاران (۱۳۹۹)، در مطالعه‌ی خود به تبیین ساختاری عوامل مؤثر بر سرزندگی در فضاهای عمومی شهری اصفهان پرداخته‌اند. نتایج به‌دست آمده حاکی از آن است که شاخص‌های امنیت، هویت و جذابیت کالبدی تأثیر معناداری بر سرزندگی فضاهای عمومی شهری در اصفهان دارند و ارتقای این مؤلفه‌ها موجب ارتقای سرزندگی در فضاهای عمومی خواهد شد. همچنین داکشائین^۱ (۲۰۱۲)، در مطالعه‌ای با عنوان «فضای عمومی شهر: کاوش در معناشناسی»، مدل‌ها، تئوری‌ها، تفسیرها و نمایانگرهای تجربی را مورد بررسی قرار داده است. وی بیان می‌کند که فضا بارها و بارها با چشم‌اندازها، دیدگاه‌ها یا تجربیات مختلف در یک سناریوی شهری تعریف شده است. اگر همه‌ی این قطعات را بتوان به حد اعلی رساند و مورد بازبینی قرار داد، می‌توان فهم کاملی از فضای شهری و معنای آن را به‌وجود آورد. رامله^۲ و همکاران (۲۰۱۵)، در پژوهش خود در یک مرور کلی احیای فضاهای عمومی شهری را مورد بررسی قرار داده‌اند. بر مبنای این پژوهش می‌توان گفت که اماکن عمومی شهری در پروژه‌های احیای شهری درگیر می‌شوند تا نمادی از شهر باشند و برای احیای شهری مفید واقع شوند. از طرفی، عناصر فضای عمومی در مناطقی کاربرد دارد که به عنوان فضای باز شناخته می‌شوند و می‌توانند به شکلی معنی‌دار برای عموم استفاده شوند. کرمونا^۳ (۲۰۱۹)، در پژوهش خود تحت عنوان طراحی و برنامه‌ریزی فضای عمومی، مجموعه‌ای از اصول هنجاری را برای برنامه‌ریزان و سایر اثرگذاران در هنگام برنامه‌ریزی و تنظیم طراحی و مدیریت فضای عمومی تنظیم کرده است. در این پژوهش تأکید شده است که زیربنای مفهوم فضای عمومی در این ایده می‌باشد که تا حد امکان، فضا باید "آزاد" باشد و به مفاهیمی چون فضای باز، نامحدود و مجانی تأکید نموده است. کولینز^۴ و استادلر^۵ (۲۰۲۰)، نیز در مطالعه‌ی خود برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای عمومی شهر را مورد مطالعه قرار داده‌اند. نتایج مطالعه نشان می‌دهد که در عمل، سازماندهی فضاهای عمومی معمولاً اولویت‌های گروه‌های اقتصادی و اجتماعی غالب در جامعه را نشان می‌دهد که از تأثیر نامتناسب بر تأمین، حاکمیت و شکل مادی خود استفاده می‌کنند. همچنین بیشترین نفع از پیشرفت

1. Dakshaein
2. Ramlee
3. Carmona
4. Collins
5. Stadler

فضاهای عمومی شامل این گروه‌ها می‌گردد. بنابراین، با توجه به نقش تأثیرگذار فضاهای عمومی در زندگی شهری، هدف از تحقیق حاضر بررسی کیفیت فضاهای عمومی شهر تبریز بر مبنای دیدگاه کرمونا می‌باشد. در شهر تبریز متأسفانه نه تنها توسعه فضاهای عمومی شهری در اولویت مراجع اداره‌کننده و اثرگذار شهری نبوده، بلکه گاهی موجبات اضمحلال و رهاشدگی محدود فضاهای خردمقیاس عمومی شهری موجود را نیز سبب گردیده است. همچنین فشردگی شهر تبریز و افزایش جمعیت آن و بروز استرس‌های زندگی شهری متعدد در تبریز ضرورت توجه به فضاهای عمومی را به عنوان بخش مهمی از زندگی روزمره افراد اجتناب‌ناپذیر ساخته است. بر همین اساس ضروری است تا ضمن بررسی کیفیت این فضاها به شناسایی راهکارهایی در راستای ارتقای این فضاها اقدام نمود. از طرفی در راستای استفاده از دیدگاه کرمونا در تحقیق حاضر نیز می‌توان گفت که جامع‌ترین و کامل‌ترین شاخص‌ها (سازگاری، نفوذپذیری، گوناگونی، انعطاف‌پذیری، سرزندگی «پویایی»، خوانایی و هویت مکان، تناسبات بصری، پایداری کارایی) به منظور ارزیابی کیفیت فضاهای عمومی در این دیدگاه ارائه شده است. از این رو تحقیق حاضر به دنبال پاسخگویی به سؤال زیر می‌باشد:

میزان تحقق‌پذیری شاخص‌های کیفیت فضاهای عمومی شهری در تبریز بر مبنای دیدگاه کرمونا به چه صورتی می‌باشد؟

۲. متدولوژی

روش تحقیق در پژوهش حاضر آمیخته (ترکیبی از رویکردهای کمی-کیفی) با هدف کاربردی و ماهیت توصیفی-تحلیلی می‌باشد. در این راستا، به منظور گردآوری اطلاعات علاوه بر بهره‌گیری از تکنیک‌های مشاهده و فیش‌برداری، از مدیران، مسئولان و کارشناسان مسائل شهری و همچنین نخبگان دانشگاهی پرسشگری به عمل آمده است. قابل ذکر است با توجه به مشخص نبودن حجم جامعه‌ی آماری، از فرمول کوهن در سطح اطمینان ۹۵ درصد برای تعیین حجم نمونه استفاده شده و حجم نمونه‌ی آماری ۲۰۰ نفر برآورد گردیده است. همچنین نحوه‌ی دسترسی به حجم نمونه بر مبنای الگوی روش غیرتصادفی ساده بوده است.

فرمول کوهن:

$$n = (z^2 \times s^2) / d^2$$

در این فرمول n تعداد حجم نمونه، Z یک مقدار ثابت است که در فاصله‌ی اطمینان ۹۵ درصد برابر با ۱/۹۶ می‌باشد، d میزان خطا که با توجه به فاصله‌ی اطمینان ۹۵ درصد برابر ۰/۰۵ و s نیز واریانس نمونه‌ی اولیه بوده که معمولاً با پرسشگری از ۲۰ نمونه‌ی اولیه از حجم نمونه به دست می‌آید (گنجی و حجتی، ۱۳۹۴، ص. ۳۷)، که در تحقیق حاضر ۰/۳۶۰۷ محاسبه شده است.

به‌منظور تجزیه و تحلیل اطلاعات تحقیق نیز از مدل حداقل مجزورات جزئی در نرم‌افزار Warp-PLS استفاده شده است. همچنین در راستای بررسی اعتبار درونی تحقیق ابتدا با استفاده از روش اعتبار محتوا و مقیاس‌های آزمون شده در پژوهش‌های مربوط به موضوع فضاهای عمومی و نظرخواهی از اساتید و کارشناسان متخصص در این زمینه گام اول برداشته شد. سپس پرسشنامه‌ی تهیه‌شده شده طی دو مرحله (مقدماتی و نهایی) تکمیل گردیده و با بررسی پاسخ‌های به‌دست آمده از ۳۰ پرسشنامه‌ی مقدماتی، پرسشنامه‌ی نهایی تدوین شد. همچنین جهت بررسی میزان صحت سؤالات پرسشنامه و سنجش سطح مناسبت ابزار تحلیل در پژوهش حاضر، از روش تحلیل قابلیت اطمینان^۱ و ضریب آلفا استفاده شده است. بر اساس محاسبات صورت گرفته ضرایب آلفای^۲ تمامی سؤالات پرسشنامه سنجش کیفیت فضاهای عمومی شهر تبریز بزرگتر از ۰/۷ و همچنین ضریب کل آلفای به‌دست آمده ۰/۸۲۱ می‌باشد.

پرسشنامه‌ی تحقیق حاضر با استفاده از گویه‌های جدول شماره (۱) و بر اساس دیدگاه کرمونا به صورت لیکرت ۵ مقیاسی طراحی شده است.

جدول ۱. متغیرهای تحقیق و کدبندی آنها

شاخص‌های کیفیت فضاهای عمومی (QPS)	گویه‌ها
سازگاری (C)	مطلوبیت فعالیت‌های موجود در فضا از نظر سازگاری Q1، سازگاری با سایر فضاها Q2
نفوذپذیری (P)	دسترسی مناسب به فضا Q3، سهولت حرکت در فضا Q4
گوناگونی (V)	تنوع فضاها و فعالیت‌ها (کاربری‌های مختلف) Q5، استفاده از الگوها و رنگ‌های متنوع برای طراحی مبلمان و منظر شهری Q6
انعطاف‌پذیری (F)	امکان استفاده در ساعات مختلف شبانه‌روز Q7، امکان تغییرات در فضا با توجه به نیازهای افراد Q8
سرزندگی (پویایی) (Vi)	حضور افراد از سنین مختلف Q9، حضور متداوم افراد Q10
خوانایی و هویت مکان (RLI)	وضوح و شفافیت در طراحی و خوانایی فضا Q11، دل‌بستگی به مکان و احساس آرامش و راحتی در فضا Q12
تناسبات بصری (VP)	پیوستگی میان عناصر و اشکال محصورکننده‌ی فضا Q13، ورودی و خروجی تعریف‌شده Q14
پایداری (S)	استفاده‌ی بهینه از فضا و عدم آلودگی زیست‌محیطی Q15، امنیت پایدار فضا Q16
کارایی (Pe)	پاسخگویی به نیازهای زمانی و مکانی Q17، وجود فضاهایی برای معاشرت و ارتباطات اجتماعی Q18

مأخذ: (کرمونا و همکاران، ۲۰۰۳؛ کرمونا، ۲۰۱۰الف)

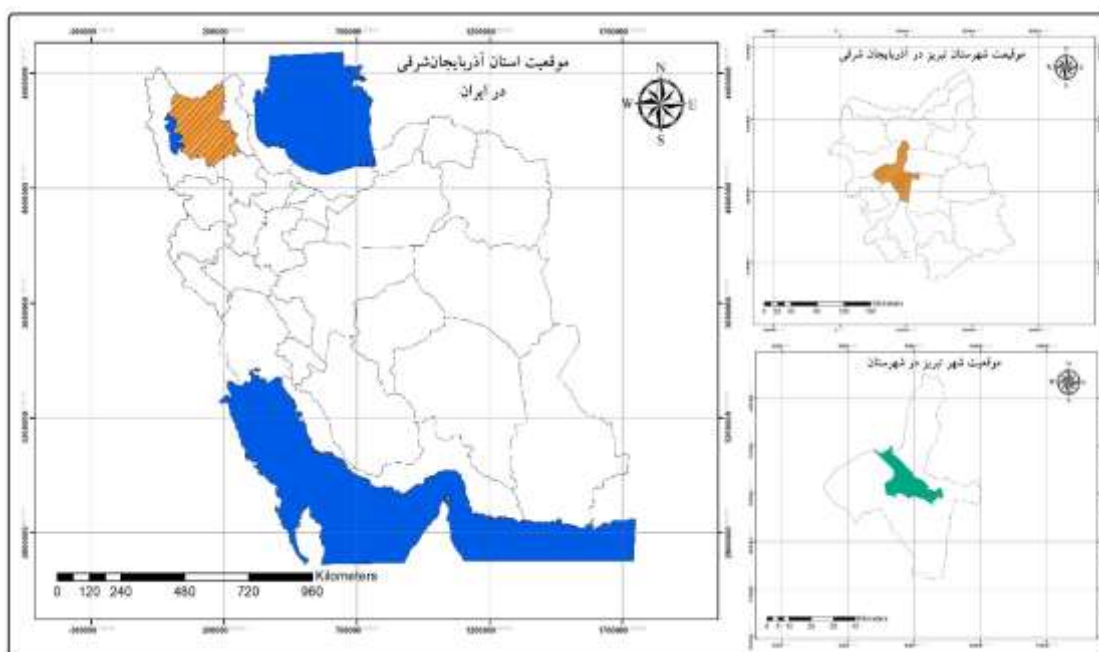
روش حداقل مجزورات جزئی (معادلات ساختاری بر مبنای روش PLS) شامل دو مرحله‌ی زیر است:

الف) تحلیل و تفسیر مدل ساختاری: مدل معادلات ساختاری بر مبنای روش حداقل مربعات جزئی (PLS) می‌بایست در دو مرحله‌ی مدل اندازه‌گیری و سپس مدل ساختاری تحلیل و تفسیر شود. در مدل اندازه‌گیری، وزن‌ها

1. Reputation of places
2. Deep Interview

و بارهای متغیرهای مکنون (سازه‌ها) و در مدل ساختاری ضرایب مسیر میان متغیرهای مکنون مورد بررسی قرار می‌گیرد.

ب) تحلیل مدل اندازه‌گیری: این مرحله شامل سنجش روایی و پایایی تحقیق یعنی پایایی هر یک از شاخص‌های متغیرهای مکنون (سازه‌ها)^۲، سازگار درونی^۳ (پایایی سازه) و همچنین روایی همگرا و روایی افتراقی می‌باشد. قلمرو پژوهش حاضر نیز شهر تبریز، مرکز استان آذربایجان شرقی و بزرگترین شهر منطقه‌ی شمال غرب کشور می‌باشد که در ۴۱ درجه و ۲۵ دقیقه‌ی طول شرقی و ۳۸ درجه و ۲ دقیقه‌ی عرض شمالی از نصف‌النهار مبدأ واقع شده است و ارتفاع متوسط آن از سطح آب‌های آزاد حدود ۱۳۴۰ متر است. همچنین این شهر با جمعیت ۱۷۳۰۳۳ نفری ششمین شهر پرجمعیت ایران پس از شهرهای تهران، مشهد، اصفهان، کرج و شیراز محسوب می‌گردد.



شکل ۱. موقعیت جغرافیایی شهر تبریز

۳. یافته‌ها

به منظور ارزیابی کیفیت فضاهای عمومی شهر تبریز، گونه‌شناسی این فضاها و بررسی کیفیت آنها می‌تواند راهکاری در جهت برنامه‌ریزی مناسب این فضاها محسوب گردد. در این راستا، بر مبنای دیدگاه کرمونا می‌توان انواع مختلف فضای عمومی را بدین شرح تقسیم‌بندی نمود (کرمونا، ۲۰۱۰، ص. ۱۶۸-۱۵۹): فضای شهری طبیعی/نیمه

1. Indicators
2. Individual reliability of each item for constructs
3. Internal Consistency

طبیعی، فضای مدنی، فضای باز عمومی، فضای حرکت، فضای خدمات، فضای باقیمانده، فضای تعریف‌نشده، فضای مبادله، فضای "خصوصی" عمومی، فضای چشم‌گیر، فضای عمومی داخلی، فضای خرده، فضاهای مکان سوم، فضای خصوصی "عمومی"، فضای خصوصی قابل مشاهده، فضاهای رابط و فضای کاربر گزین.

در شهر تبریز نه مورد از فضاهای عمومی موردنظر کرمونا مورد بررسی قرار گرفته است که در جدول شماره ۲ به ویژگی‌های این فضاها و کیفیت آنها در شهر تبریز اشاره شده است. قابل ذکر است که با توجه به حجم زیاد فضاهای عمومی در شهرها، فضاهای عمومی شهر تبریز به صورت کلی و در برخی از گونه‌ها به صورت موردی بررسی گردیده‌اند.

جدول ۲. کیفیت انواع فضاهای عمومی شهر تبریز

گونه‌ی فضا	ویژگی‌های متمایز	نمونه‌ها	وضعیت موجود شهر تبریز
فضای مدنی (Civic space)	اشکال سنتی فضای شهری که باز و در دسترس همه بوده و پذیرای عملکردهای متنوع می‌باشد.	خیابان‌ها، میدان، گردشگاه‌ها	خیابان‌ها و میدان تبریز از منظر اکثر شاخص‌های کیفیت دارای وضعیت مطلوبی می‌باشند. با این وجود خوانایی، گوناگونی و کارایی اجتماعی آنها ضعیف می‌باشد. به عنوان مثال میدان ائل گلی به عنوان یکی از مهمترین میدان‌های شهری دارای خوانایی ضعیفی برعکس میدان ساعت می‌باشد.
فضای باز عمومی (Public open space)	فضای باز مدیریت‌شده، معمولاً سبز و در اختیار و دسترس همه (حتی اگر به طور موقتی کنترل شود)	پارک‌ها، باغ‌ها، جنگل‌های شهری	فضاهای سبز تبریز از منظر شاخص‌هایی همچون گوناگونی، خوانایی، سرزندگی و انعطاف‌پذیری در وضعیت نامطلوبی می‌باشند. همچنین وجود فضاهای مرده در اکثر پارک‌ها تحقق امنیت را در این فضاها با مشکل مواجه ساخته است.
فضای حرکت (Movement space)	فضایی بر مبنای نیازهای حرکتی (عمدتاً در اختیار حمل و نقل موتوری)	جاده‌های اصلی، بزرگراه و راه آهن	از منظر سازگاری، نفوذپذیری، انعطاف‌پذیری، خوانایی و کارایی این فضاها در وضعیت مطلوب می‌باشند. با این وجود، تناسب بصری در این فضاها (به عنوان مثال اتوبان کسایی و پاسداران) ضعیف بوده است.
فضای مبادله (Interchange space)	ایستگاه‌های حمل و نقل و مبادلات (چه داخلی و چه خارجی)	ایستگاه‌های راه آهن، اتوبوس و مترو	اکثر اوقات افراد در این فضاها سپری می‌شود و از منظر پایداری، نفوذپذیری و تناسب بصری در وضعیت مطلوبی می‌باشند، ولی در سایر مؤلفه‌ها همچون سرزندگی و گوناگونی در وضعیت نامطلوب بوده‌اند.
فضای عمومی داخلی (Internalized 'public' space)	استفاده‌ی رسمی عمومی و خارجی، درونی‌شده و غالباً خصوصی‌سازی	مراکز خرید و اوقات فراغت	مراکز خرید و اوقات فراغت تبریز (همچون لاله پارک، ستاره باران و ...) از منظر کیفیت دارای وضعیتی مطلوبی در اکثر شاخص‌ها می‌باشند.
فضای خرد (Retail space)	فضاهای تبادل خصوصی اما در دسترس عموم	مغازه‌ها، بازارهای سرپوشیده، پمپ	به عنوان مثال بازار سرپوشیده‌ی تبریز مطلوبترین فضای عمومی از منظر کیفیت محسوب می‌گردد که در ابعاد

گونه‌ی فضا	ویژگی‌های متمایز	نمونه‌ها	وضعیت موجود شهر تبریز
		بنزین‌ها	مختلف پاسخگو می‌باشد. از طرفی پمپ‌بنزین‌ها دارای کمترین مطلوبیت بوده‌اند.
فضاهای مکان سوم (Third place spaces)	مجموع نیمه‌عمومی و مکان‌های اجتماعی (خصوصی و دولتی)	کافه‌ها، کتابخانه‌ها، رستوران‌ها، تالارهای شهر و ساختمان‌های مذهبی	این فضاها غیر از اماکن مذهبی دارای خوانایی و هویت مطلوبی برای استفاده‌کنندگان نمی‌باشند. همچنین این فضاها در شهر تبریز پویایی، کارایی، انعطاف‌پذیری و گوناگونی در وضعیت نامطلوبی قرار دارند. به عنوان مثال کتابخانه‌ی ولیعصر دارای مطلوبیت کم از منظر شاخص‌هایی همچون سرزندگی، هویت، خوانایی و ... می‌باشد.
فضای خصوصی "عمومی" (Private 'public' space)	فضاهای متعلق به عموم، اما عملکردی و کاربر تعیین شده است	زمین‌های متعلق به نهادها، دانشگاه‌ها و ..	در این فضاها، دانشگاه تبریز مورد بررسی قرار گرفته و نتایج نشان می‌دهد که پایداری، کارایی، نفوذپذیری، پویایی، خوانایی و تناسبات بصری این فضا مطلوب بوده است.

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

علاوه بر بررسی کیفیت گونه‌های مختلف فضاهای عمومی، به منظور سنجش کیفیت کلی شبکه‌ی فضاهای عمومی از مدل حداقل مجذورات جزئی در نرم‌افزار Warp-PLS استفاده شده است که در ادامه به یافته‌های حاصل از این مدل پرداخته می‌شود.

پایایی شاخص‌های متغیرهای مکنون (سازه‌ها): به منظور سنجش پایایی هر یک از شاخص‌های متغیر مکنون (شاخص‌های اصلی)، در مدل PLS از ارزش بارهای عاملی هر شاخص استفاده می‌شود. ارزش بارهای عاملی هر یک از شاخص‌های فرعی متغیر مکنون مربوطه می‌بایست بزرگتر یا مساوی ۰/۵ باشد. در جدول شماره ۳ میزان بارهای عاملی برای شاخص‌های متغیرهای مکنون تحقیق ارائه شده است.

جدول ۳. ارزش بارهای عاملی شاخص‌های متغیرهای مکنون

متغیر مکنون متغیر مشاهده شده	C	P	V	F	Vi	RLI	VP	S	Pe	P-values
Q ₁	۰/۸۰۳	۰/۱۷۹	۰/۲۵۳	۰/۰۹۲	۰/۱۵۵	۰/۴۰۲	۰/۱۸۴	۰/۲۷۷	۰/۱۹۱	<۰/۰۰۱
Q ₂	۰/۸۰۳	-۰/۱۷۹	-۰/۲۵۳	-۰/۰۹۲	-۰/۱۵۵	-۰/۴۰۲	-۰/۱۸۴	-۰/۲۷۷	-۰/۱۹۱	<۰/۰۰۱
Q ₃	۰/۱۴۲	۰/۷۵۶	۰/۳۲۸	۰/۱۵۶	۰/۳۹۳	۰/۱۲۶	۰/۲۸۴	۰/۱۷۸	۰/۰۵۵	<۰/۰۰۱
Q ₄	-۰/۱۴۲	۰/۷۵۶	-۰/۳۲۸	-۰/۱۵۶	-۰/۳۹۳	-۰/۱۲۶	-۰/۲۸۴	-۰/۱۷۸	-۰/۰۵۵	<۰/۰۰۱
Q ₅	۰/۳۵۷	۰/۰۸۴	۰/۷۳۹	۰/۲۷۱	۰/۱۷۴	-۰/۰۷۱	۰/۱۶۹	۰/۴۰۶	۰/۱۸۵	<۰/۰۰۱
Q ₆	-۰/۳۵۷	-۰/۰۸۴	-۰/۷۳۹	-۰/۲۷۱	-۰/۱۷۴	۰/۰۷۱	-۰/۱۶۹	-۰/۴۰۶	-۰/۱۸۵	<۰/۰۰۱
Q ₇	۰/۱۰۵	۰/۳۷۲	۰/۲۷۷	۰/۸۱۴	۰/۱۴۸	۰/۲۳۰	۰/۰۴۶	۰/۱۵۷	۰/۴۲۸	<۰/۰۰۱
Q ₈	-۰/۱۰۵	-۰/۳۷۲	-۰/۲۷۷	-۰/۸۱۴	-۰/۱۴۸	-۰/۲۳۰	-۰/۰۴۶	-۰/۱۵۷	-۰/۴۲۸	<۰/۰۰۱

متغیر مکنون متغیر مشاهده شده	C	P	V	F	Vi	RLI	VP	S	Pe	P-values
Q ₉	۰/۳۸۱	۰/۱۶۹	۰/۱۴۱	۰/۳۸۹	۰/۷۶۲	۰/۲۹۵	۰/۱۸۸	۰/۰۱۸	۰/۲۶۵	<۰/۰۰۱
Q ₁₀	-۰/۳۸۱	-۰/۱۶۹	-۰/۱۴۱	-۰/۳۸۹	۰/۷۶۲	-۰/۲۹۵	-۰/۱۸۸	-۰/۰۱۸	-۰/۲۶۵	<۰/۰۰۱
Q ₁₁	۰/۳۸۷	۰/۲۷۰	۰/۱۶۸	۰/۰۰۹	۰/۱۶۶	۰/۷۴۴	۰/۱۷۹	۰/۴۸۱	۰/۳۴۷	<۰/۰۰۱
Q ₁₂	-۰/۳۸۷	-۰/۲۷۰	-۰/۱۶۸	-۰/۰۰۹	-۰/۱۶۶	۰/۷۴۴	-۰/۱۷۹	-۰/۴۸۱	-۰/۳۴۷	<۰/۰۰۱
Q ₁₃	۰/۲۹۴	۰/۱۰۹	۰/۴۳۷	۰/۳۶۲	۰/۱۲۹	۰/۴۰۷	۰/۷۲۵	۰/۲۸۴	۰/۱۲۷	<۰/۰۰۱
Q ₁₄	-۰/۲۹۴	-۰/۱۰۹	-۰/۴۳۷	-۰/۳۶۲	-۰/۱۲۹	-۰/۴۰۷	۰/۷۲۵	-۰/۲۸۴	-۰/۱۲۷	<۰/۰۰۱
Q ₁₅	۰/۲۷۹	۰/۰۸۲	۰/۳۲۸	۰/۳۱۹	۰/۱۱۸	۰/۲۹۷	۰/۱۴۵	۰/۷۰۹	۰/۰۳۲	<۰/۰۰۱
Q ₁₆	-۰/۲۷۹	-۰/۰۸۲	-۰/۳۲۸	-۰/۳۱۹	-۰/۱۱۸	-۰/۲۹۷	-۰/۱۴۵	۰/۷۰۹	-۰/۰۳۲	<۰/۰۰۱
Q ₁₇	۰/۳۲۱	۰/۲۰۷	۰/۱۱۴	۰/۲۶۳	۰/۰۷۳	۰/۳۱۶	۰/۱۸۹	۰/۲۲۷	۰/۷۸۳	<۰/۰۰۱
Q ₁₈	-۰/۳۲۱	-۰/۲۰۷	-۰/۱۱۴	-۰/۲۶۳	-۰/۰۷۳	-۰/۳۱۶	-۰/۱۸۹	-۰/۲۲۷	۰/۷۸۳	<۰/۰۰۱

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

همان‌طور که در جدول شماره ۳ ملاحظه می‌شود تمامی مقادیر سنجه‌های بار عاملی مرتبط با متغیرهای فرعی مکنون که پررنگ شده است، بالاتر از ۰/۵ است. بنابراین می‌توان گفت مدل اندازه‌گیری در زمینه‌ی شاخص‌های ارائه‌شده‌ی مکنون از پایایی کافی برخوردار است.

پایایی سازه (سازگاری درونی): برای اندازه‌گیری پایایی سازه در مدل PLS از شاخص پایایی ترکیبی و آلفای کرونباخ استفاده می‌شود. مقدار این شاخص‌های پایایی سازه باید بزرگتر یا مساوی ۰/۷ باشد. در جدول شماره ۴ مقدار پایایی سازه هر یک از متغیرهای مکنون ارائه شده است.

جدول ۴. پایایی سازه‌های متغیرهای مکنون

متغیر مکنون پایایی سازه	C	P	V	F	Vi	RLI	VP	S	Pe
پایایی ترکیبی	۰/۷۵۲	۰/۷۶۳	۰/۷۴۵	۰/۷۲۷	۰/۷۶۳	۰/۷۳۲	۰/۷۴۸	۰/۷۷۱	۰/۷۴۵
آلفای کرونباخ	۰/۷۴۴	۰/۷۲۱	۰/۷۱۸	۰/۷۳۵	۰/۷۴۶	۰/۷۵۹	۰/۷۶۲	۰/۷۲۸	۰/۷۷۸

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

بر مبنای جدول شماره ۴ تمامی مقادیر پایایی ترکیبی و مقدار آلفای کرونباخ متغیرهای مکنون بالاتر از ۰/۷ محاسبه شده است. بنابراین مدل اندازه‌گیری دارای پایایی سازه‌ای مناسبی است.

روایی همگرا: سنجش روایی همگرا در مدل PLS از طریق معیار میانگین واریانس استخراج شده (AVE) امکان‌پذیر می‌باشد و مقدار مناسب آن بالاتر ۰/۵ است. بر اساس جدول شماره ۵ و مقادیر میانگین واریانس استخراج شده برای متغیرهای مکنون (یعنی بالاتر ۰/۵) می‌توان گفت مدل اندازه‌گیری دارای روایی همگرایی مناسب می‌باشد.

جدول ۵. روایی همگرایی سازه‌های (متغیرهای مکنون)

متغیر مکنون روایی همگرا	C	P	V	F	Vi	RLI	VP	S	Pe
پایایی ترکیبی	۰/۷۰۳	۰/۶۲۸	۰/۷۳۶	۰/۵۹۱	۰/۷۱۴	۰/۶۸۳	۰/۷۴۲	۰/۶۸۰	۰/۶۴۸

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

روایی افتراقی: برای سنجش روایی افتراقی از میزان میانگین واریانس استخراج شده (AVE) برای یک سازه (متغیر مکنون) استفاده می‌شود تا مشخص گردد که این ارزش از توان دوم همبستگی میان آن سازه و سازه‌های دیگر مدل بیشتر است یا خیر.

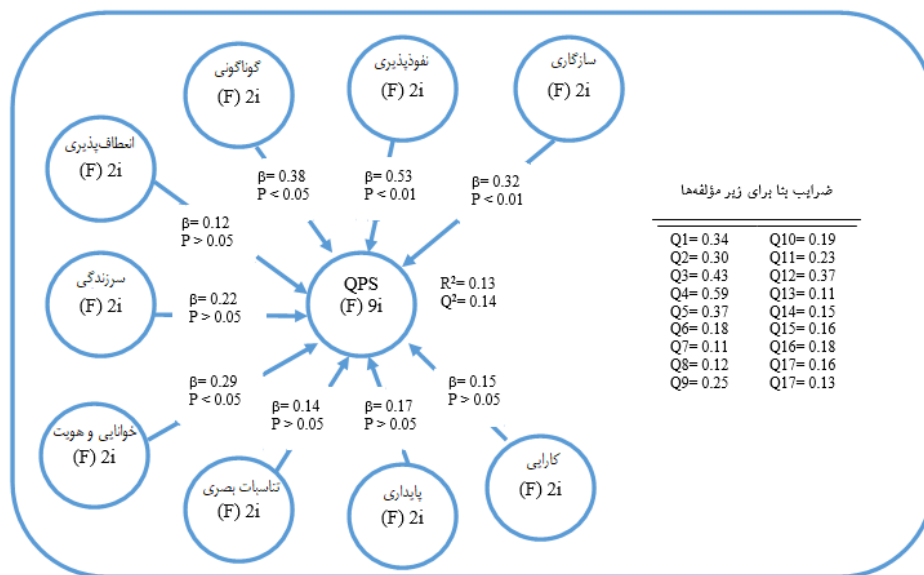
جدول ۶. اعتبار افتراقی سازه‌ها (متغیرهای مکنون)

سازه	C	P	V	F	Vi	RLI	VP	S	Pe
C	۰/۷۴۸	۰/۱۸۵	۰/۱۲۷	۰/۲۷۷	۰/۱۶۲	۰/۵۷۱	۰/۳۸۵	۰/۴۶۲	۰/۰۸۹
P	۰/۳۷۹	۰/۷۶۲	۰/۱۴۹	۰/۱۵۸	۰/۱۴۹	۰/۲۶۰	۰/۲۷۴	۰/۱۷۴	۰/۳۸۱
V	۰/۲۷۱	۰/۳۶۲	۰/۷۳۵	۰/۲۸۴	۰/۲۷۱	۰/۱۴۷	۰/۱۵۵	۰/۲۸۹	۰/۵۱۷
F	۰/۱۵۵	۰/۴۵۲	۰/۳۸۶	۰/۷۲۹	۰/۳۹۲	۰/۲۸۹	۰/۱۷۸	۰/۱۰۶	۰/۲۷۰
Vi	۰/۲۸۳	۰/۳۲۳	۰/۲۶۰	۰/۴۵۱	۰/۷۸۳	۰/۳۰۵	۰/۳۹۶	۰/۲۴۵	۰/۱۱۸
RLI	۰/۱۶۹	۰/۲۴۸	۰/۱۴۷	۰/۱۰۹	۰/۱۰۸	۰/۷۷۲	۰/۱۵۹	۰/۲۱۱	۰/۳۴۹
VP	۰/۴۶۵	۰/۳۰۷	۰/۱۹۳	۰/۲۳۵	۰/۳۷۱	۰/۲۴۶	۰/۷۴۷	۰/۱۲۹	۰/۵۰۳
S	۰/۳۲۱	۰/۲۹۵	۰/۳۱۹	۰/۱۶۴	۰/۱۶۳	۰/۲۸۳	۰/۲۶۷	۰/۷۳۱	۰/۱۴۸
Pe	۰/۰۹۴	۰/۱۸۴	۰/۲۸۳	۰/۳۱۱	۰/۱۹۴	۰/۱۹۳	۰/۳۲۸	۰/۳۷۴	۰/۷۸۵

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

مقادیر قطر اصلی جدول شماره ۵ ریشه‌ی دوم AVE و سایر مقادیر نیز همبستگی میان سازه‌ها را نشان می‌دهند. قابل مشاهده است که تمامی ارزش سازه‌ها با شرایط موردنظر مطابقت دارند و می‌توان عنوان کرد که اعتبار افتراقی سازه‌ها مناسب می‌باشد.

تحلیل مدل ساختاری: در شکل شماره ۳، مدل ساختاری تحقیق و ضرایب هر یک از مسیرها نمایش داده شده است. هر یک از ضرایب و تأثیرگذاری در مدل ساختاری زمانی قابل قبول است که مقدار P-values آن کمتر از ۰/۰۵ باشد. جدول شماره ۷ نیز، P-values و معناداری مربوط به هریک از مسیرها را نمایش می‌دهد.



شکل ۲. مدل ساختاری تحقیق

جدول ۷. معناداری ضرایب مسیر

نتیجه	P-values	ضریب مسیر	مسیر
تایید	۰/۰۰۴	۰/۳۲۱	QPS ← C
تایید	۰/۰۰۲	۰/۵۲۷	QPS ← P
تایید	۰/۰۱۷	۰/۳۸۵	QPS ← V
رد	۰/۱۷۵	۰/۱۱۹	QPS ← F
رد	۰/۲۴۶	۰/۲۲۴	QPS ← Vi
تایید	۰/۰۳۵	۰/۲۸۹	QPS ← RLI
رد	۰/۰۹۴	۰/۱۳۷	QPS ← VP
رد	۰/۱۰۶	۰/۱۷۵	QPS ← S
رد	۰/۳۲۸	۰/۱۴۶	QPS ← Pe

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

جدول شماره ۷ مقدار تحقق‌پذیری متغیرهای مستقل تأثیرگذار بر کیفیت فضاهای عمومی شهر تبریز را نشان می‌دهد، همانطوری که قابل مشاهده است اثرگذاری متغیرهای مورد بررسی، معنی‌دار بودن تحقق‌پذیری ۴ متغیر سازگاری، نفوذپذیری، گوناگونی و خوانایی و هویت مکان در فضاهای عمومی را در سطح اطمینان ۹۵ درصد مورد تأیید قرار می‌دهد. همچنین ۵ مورد از متغیرهای مورد بررسی دارای تحقق‌پذیری کمی در فضاهای عمومی شهر تبریز دارا می‌باشند که عبارتند از: انعطاف‌پذیری، سرزندگی (پویایی)، تناسبات بصری، پایداری و کارایی.

از طرفی در بین متغیرهای فرعی بیشترین تحقق‌پذیری در فضاهای عمومی مربوط به متغیرهای سهولت حرکت در فضا، دسترسی مناسب به فضا، مطلوبیت فعالیت‌های موجود در فضا از نظر سازگاری و سازگاری با سایر فضاها و

کمترین تحقق پذیری مربوط به متغیرهای امکان استفاده در ساعات مختلف شبانه روز، پیوستگی میان عناصر و اشکال محصورکننده فضای امکان تغییرات در فضا با توجه به نیازهای افراد و وجود فضاهایی برای معاشرت و ارتباطات اجتماعی بوده است.

جدول ۸. ضرایب تعیین متغیرهای وابسته

شاخص متغیر وابسته	R ²
QPS	۰/۱۳۱

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

قدرت پیش‌بینی مدل ساختاری زمانی مورد قبول و مناسب می‌باشد که دارای مقادیر بزرگتر یا مساوی ۰/۱ باشد. با توجه به جدول شماره ۷ می‌توان نتیجه گرفت که مدل ساختاری تحقیق حاضر از قدرت کافی برای پیش‌بینی برخوردار است، در این مدل ۱۳/۱ درصد از واریانس کیفیت فضاهای عمومی شهر را متغیرهای وارد شونده بر آن توجیه می‌کند.

جدول ۹. آزمون استون-گیسر

شاخص متغیر وابسته	Q ²
QPS	۰/۱۴۴

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰)

ارزش بالایی صفر آزمون استون-گیسر نیز ظرفیت و توان پیش‌بینی لازم مدل ساختاری را نشان می‌دهد. ضریب آزمون استون-گیسر برای متغیر کیفیت فضاهای عمومی شهر تبریز برابر با ۰/۱۴۴ به دست آمده است.

۴. بحث

امروزه بیش از ۵۰ درصد جمعیت جهان در مناطق شهری زندگی می‌کنند. افزایش روزافزون جمعیت شهری و استرس‌های ناشی از زندگی شهری، ایجاد فضاهایی را برای بهبود تعاملات اجتماعی و ارتباط بهتر به منظور سرزندگی، گفت‌وگو و مشارکت عمومی بیشتر و درک مشترک مسائل را ضروری ساخته است. در این بین فضاهای عمومی شهری مکان‌هایی هستند که به ایجاد این عوامل منجر می‌شوند. متأسفانه در نظام مدیریتی شهرهای بسیاری از کشورهای در حال توسعه همچون تبریز توجه به فضاهای عمومی به درستی جا نیفتاده است، این رخداد در حالی است که عرصه‌های عمومی این شهر پتانسیل‌های زیادی برای شکوفا شدن را دارند و با توجه به رشد ۶ برابری جمعیت این شهر در یک دوره ۶۰ ساله (۱۳۹۵-۱۳۳۵)، ضروری است که اقدامات مقتضی صورت گیرد. لازم به ذکر است که یکی از عواملی که عرصه‌های عمومی شهر تبریز را از هویت، معنا و مفاهیم اصیل انسانی تهی ساخته و

نیاز انسان‌ها به باهم بودن را بی‌جواب نهاده است، همانا ادراک ناکافی طراحان از نیازها و توقعات گروه‌های مختلف اجتماعی، جنسی و سنی برای حضور در عرصه‌های جمعی و جایگزین کردن کمیت، اعداد و ارقام به جای کیفیت در طراحی این عرصه‌ها است. چنانچه بررسی‌های حاصل از تجزیه و تحلیل داده‌های تحقیق، ضعف فضاهای عمومی شهر تبریز را در ابعاد مختلف همه‌شمولی (سنی-جنسی)، پاسخگویی به نیازهای زمانی-مکانی، تأکید بر تعاملات اجتماعی مناسب، انعطاف‌پذیری و استفاده‌ی بهینه از آنها نشان می‌دهد. بنابراین می‌توان گفت در بیش از نیمی از ابعاد سنجش کیفیت فضاهای عمومی مدنظر کرمانا (کرمانا و همکاران، ۲۰۰۳؛ کرمانا، ۲۰۱۰ الف)، فضاهای عمومی شهر تبریز در وضعیت نامطلوب قرار دارند. همچنین می‌توان گفت بر مبنای نظر یان گل (۲۰۱۱)، در مورد پاسخگویی به نیازهای مختلف انسانی فضاهای عمومی و نظر کار (۱۹۹۲) در مورد اجتماع‌پذیری این فضاها و پاسخگویی به نیازهای مختلف کاربران و انجام فعالیت‌ها و تعاملات اجتماعی نیز فضاهای عمومی شهر تبریز وضعیت مطلوبی نشان نمی‌دهند.

از طرفی بررسی نتایج مطالعات پیشین با نتایج پژوهش حاضر نیز حاکی از آن است که از منظر متفاوت بودن کیفیت فضاهای عمومی مختلف نتایج تحقیق حاضر همسو با پژوهش محمدی و همکاران (۱۳۹۱)، و عدم همه‌شمولی فضاهای عمومی و اجتماع‌پذیر نبودن آنها همسو با پژوهش‌های رامله و همکاران (۲۰۱۵) و کولینز و استادلر (۲۰۲۰) می‌باشد.

همچنین نوآوری تحقیق حاضر بررسی جامع کیفیت فضاهای عمومی شهر تبریز در گونه‌های مختلف بر اساس دیدگاه کرمانا (کرمانا و همکاران، ۲۰۰۳، کرمانا، ۲۰۱۰ الف، کرمانا ۲۰۱۰ ب) بوده است. درحالی‌که تحقیقات دیگر به بررسی شاخص‌های جزئی فضاهای عمومی پرداخته‌اند، در این راستا می‌توان به بررسی شاخص‌های کالبدی، اجتماعی و معنایی در پژوهش (ریلی و رنسکی، ۲۰۰۸)، شاخص‌های اجتماعی و روانی در پژوهش (کرکلجس و ندوکی، ۲۰۱۶)، شاخص‌های اجتماعی در پژوهش (محمدی و همکاران، ۱۳۹۱)، و شاخص‌های سرزندگی در پژوهش خراسانی‌زاده و همکاران (۱۳۹۹)، اشاره کرد.

۵. نتیجه‌گیری

محیط‌های شهری نه‌تنها مکانی برای اسکان متمرکز جمعیت و فعالیت‌های اقتصادی بوده، بلکه شکل‌دهنده‌ی روابط اجتماعی و فرهنگی بشر نیز می‌باشند. به همین خاطر شهرها علاوه بر فضاهای سکونت و اشتغال نیازمند مکان‌هایی برای رفع نیازهای اجتماعی، فرهنگی و تفریحی نیز می‌باشد. در این راستا، کالبد فیزیکی شهر و فضاهای عمومی (که نقش محوری در این زمینه ایفا می‌کنند) بایستی متناسب با این نیازها برنامه‌ریزی و طراحی گردد تا امکان یک زندگی اجتماعی مطلوب و باکیفیت فراهم آید. بنابراین امروزه توجه به فضاهای عمومی شهری (با توجه به نقش‌های تأثیرگذار آنها در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی، سلامت روحی-جسمی، ایجاد تنوع و سرزندگی در زندگی) به‌عنوان یک ضرورت اساسی در طراحی و برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ی شهری تبدیل شده است. از این‌رو

بررسی این فضاها و شناسایی نقاط ضعف آنها می‌تواند راهگشای ارتقای کیفی شهر و سلامتی جسمی-روحی شهروندان گردد. نتایج تحقیق حاضر که به بررسی کیفیت فضاهای عمومی شهری بر مبنای دیدگاه کرمونا در شهر تبریز پرداخته است، نشان می‌دهد کیفیت فضاهای عمومی تبریز در حالت کلی به سمت نامطلوبی سوق دارد. همچنین گونه‌های مختلف فضاهای شهری دارای کیفیت‌های متفاوتی می‌باشند که در این راستا می‌توان گفت کمترین اهمیت در طراحی و برنامه‌ریزی به فضاهای مدنی، مبادله و مکان سوم (همچون خیابان‌های، ایستگاه‌های حمل‌ونقل درون‌شهری و کتابخانه‌ها) داده شده است که بیشترین حضور شهروندان در این فضاها می‌باشد. از طرفی فضاهای خصوصی "عمومی" مانند دانشگاه و فضاهای خرد همچون مغازه‌ها و بازارهای سرپوشیده بیشترین مطلوبیت و کیفیت را به خود اختصاص داده‌اند که حاکی از نقش ارگان‌های خصوصی در توجه به وضعیت برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای خود بوده است. لذا با توجه به نامطلوبی کلی فضاهای عمومی شهر تبریز و به‌منظور ارتقای آنها، به‌نظر می‌رسد که لزوم تبیین راهبرد فضای عمومی شهر تبریز امری ضروری و غیر قابل انکار می‌باشد. این راهبرد می‌تواند در سه مرحله تدوین گردد. نخست، جمع‌بندی، اجماع نظر مدیریتی و تصویب کلی دیدگاه‌ها و اصول حاکم بر توسعه فضاهای عمومی تبریز. دوم، بررسی شبکه‌ی زیرساخت‌های فضای عمومی موجود و آتی و درنهایت تدوین چارچوبی برای شناسایی و اولویت‌بندی برنامه‌ها، تملک زمین و غیره برای دستیابی به چشم‌انداز مطلوب توسعه فضاهای عمومی شهر تبریز. مضافاً اینکه بر اساس نتایج سنجش شاخص‌های کیفیت در پژوهش حاضر، می‌توان هماهنگی برنامه‌ریزی فضای عمومی با برنامه‌ی جامع تبریز، گسترش فضاهای باز و عمومی موجود با ارتقاء قابلیت اتصال شبکه‌ای، تنوع، دسترسی و کیفیت طراحی بالا را به کار بست.

از طرفی در نظام مدیریتی شهر و فضاهای عمومی به شناسایی فرصت‌های مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و تدوین فرآیند مدیریتی جدید در عرصه‌ی مدیریتی فضاهای عمومی، طبقه‌بندی و گونه‌شناسی جامع فضاهای عمومی شهر تبریز و برنامه‌ریزی برای توسعه‌ی انواع آن و شناسایی دقیق استراتژی‌ها، برنامه‌ها و سیاست‌های کنترل و مدیریت فضاها در سطوح محلات و مناطق ده‌گانه‌ی شهر تبریز همت گمارد. به‌طور کلی نیز می‌توان گفت که در توسعه‌ی فضاهای عمومی شهر تبریز توجه و تأکید بیشتر به راهبرد مکان‌سازی (توجه به نیازهای مکانی-زمانی) و شناسایی عواملی که می‌توانند موجب تقویت پیوند میان فضاهای عمومی گردیده و شبکه‌ی فضاهای عمومی شهری را شکل و توسعه دهند، ضرورتی اجتناب‌ناپذیر می‌باشد.

کتاب‌نامه

۱. اشرفی، ی.، پوراحمد، ا.، رهنمایی، م. ت.، و رفیعیان، م. (۱۳۹۳). مفهوم‌سازی و گونه‌شناسی فضای عمومی شهری معاصر. پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری، ۲(۴)، ۴۳۵-۴۶۴.
۲. ترشیزیان، پ. (۱۳۹۱). ساماندهی و نوسازی فضاهای عمومی در کلان‌شهر، مطالعه موردی: منطقه ۵ تهران. تهران: پایان‌نامه‌ی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات.

۳. حبیبی، س. م. (۱۳۷۸). جامعه‌ی مدنی و حیات شهری. *هنرهای زیبا*، ۲(۷)، ۲۱-۳۱.
۴. خراسانی‌زاده، ف.، صابری، ح.، مؤمنی، م.، و موسوی، م. (۱۳۹۹). تبیین ساختاری عوامل مؤثر بر سرزندگی در فضاهای عمومی شهری اصفهان از دیدگاه شهروندان و گردشگران. *جغرافیا و برنامه‌ریزی*، ۲۴(۷۲)، ۱۵۱-۱۸۱.
۵. رفیعیان، م.، تقوایی، ع.ا.، خادمی، م.، و علی‌پور، ر. (۱۳۹۱). بررسی تطبیقی رویکردهای سنجش کیفیت در طراحی فضاهای عمومی شهری. *معماری و شهرسازی ایران*، ۳(۱)، ۳۵-۴۳.
۶. رفیعیان، م.، و سیفایی، م. (۱۳۸۴). فضاهای عمومی شهری؛ بازنگری و ارزیابی کیفی. *هنرهای زیبا*، ۲۳، ۳۵-۴۲.
۷. گنجی، ک.، و حجتی، ف. (۱۳۹۴). *سؤال‌های آمار و روش تحقیق آزمون دکتری تخصصی مدیریت آموزشی*. چاپ اول، تهران: انتشارات رشد.
۸. محمدی، م.، عظیمی، م.، مقدم، ح.، و رفیعیان، م. (۱۳۹۱). فضاهای عمومی شهری، تحقق تعاملات اجتماعی در بافت‌های تاریخی (نمونه موردی: شهر قدیم لار). *مرمت و معماری ایران (مرمت آثار و بافت‌های تاریخی فرهنگی)*، ۲(۴)، ۱۵-۲۸.
۹. مرادی زمانه، حیدر (۱۳۹۴). *ارزیابی میزان تحقق شاخص‌های فضاهای عمومی در شهر نورآباد لرستان بر اساس طرح جامع*. ایلام: پایان‌نامه‌ی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، مؤسسه‌ی آموزش عالی باختر ایلام.

10. Carmona, M. (2019). Principles for public space design, planning to do better. *Urban Design International*, 24, 47-59.
11. Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2003). *Public spaces urban spaces: The dimension of urban design*. 1st edn. London: Architectural Press.
12. Carmona, M. (2010a). Contemporary public space: Part one, critique. *Journal of Urban Design*, 15(1), 123-148.
13. Carmona, M. (2010b). Contemporary public space: Part two, classification. *Journal of Urban Design*, 15(2), 157-173.
14. Carmona, M. (2012). The London way: The politics of London's strategic design. *Architectural Design*, 82(1), 36-43.
15. Carmona, M., & Wunderlich, F. (2012). *Capital spaces, the multiple complex public spaces of a global city*. London: Routledge.
16. Collins, D., & Stadler, S. L. (2020). *Public spaces, urban*. International Encyclopedia of Human Geography (Second Edition). Amsterdam: Elsevier.
17. Gehl, J. (2011). *Life between buildings: Using public space*. Washington, DC: Island Press.
18. Glaeser, E. (2011). *Triumph of the city: How our greatest invention makes us richer*. New York: Smarter, Greener, Healthier, and Happier Penguin Press.
19. KahnGreen, M. E. (2006). *Cities: Urban growth and the environment*. Washington, DC: Brookings Institution Press.
20. Kozaryn, A. (2013). City life: Rankings (livability) versus perceptions (satisfaction). *Soc. Indic. Res.*, 110(2), 433-451.
21. Krkljes, M., & Neducin, D. (2016). Public spaces for children in a post-socialist city, South East. *European Journal of Architecture and Design*, 1-5.
22. Lipton, S. (2004). *Introduction in the value of public space*. How high quality parks and public spaces create economic, social and environmental value. ed. H. Woolley, S. Rose, and M. Carmona, London: CABA Space.
23. Lopez, M. N., & Camanho, A. S. (2012). Public green space use and consequences on urban vitality: An assessment of European cities. *Springer Science+Business Media B.V.*, 1-17.

24. Mensch, J. (2007). Public space. *Continental philosophy review*, 40, 31 – 47.
25. Michał, M. & Sylwia, S. (2019). Urban and rural public spaces: Development issues and qualitative assessment. *Bulletin of Geography. Socio-economic Series, Sciendo*, 45(45), 75-93.
26. Ramlee, M., Omar, D., Mohd Yunus, R., & Samadi, Z. (2015). Revitalization of urban public spaces: An overview. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 201, 360-367.
27. Reily, C. J., & Renski, H. (2008). Place and prosperity: Quality of place as an economic driver. *Maine Policy Review*, 17(1), 11-25.
28. Worpole, K., & Knox, K. (2007) *The Social value of public spaces*. United Kingdom, York: Joseph Rowntree Foundation.
29. Zukin, S. (1995). *The Cultures of Cities*. Oxford: Blackwell Publishers.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال هشتم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

تبیین تأثیر ارتفاع و فرم گونه‌های مسکونی مبتنی بر ایجاد آسایش حرارتی فضاهای باز جمعی (نمونه مورد مطالعه: مجتمع‌های مسکونی شهر شیراز)

نازنین دهناد (دانش آموخته دکتری گروه معماری، واحد بوشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر، ایران)

nazanin.dehnad@gmail.com

باقر کریمی (استادیار گروه معماری، واحد بوشهر، دانشگاه آزاد اسلامی، بوشهر، ایران نویسنده مسئول)

b.karimi@iaubushehr.ac.ir

جمال‌الدین مهدی نژاد (استاد گروه معماری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید رجایی، تهران، ایران)

mahdinejad@sru.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۴۰۰/۱۰/۲۷

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۶/۲۱

صص ۱۹۷-۲۱۷

چکیده

آسایش حرارتی در محیط زیست یک عامل حیاتی است که بر سلامت و رفاه ساکنین تأثیرگذار است. آسایش حرارتی به میزان زیادی تحت تأثیر اثرات ترکیبی پارامترهای مختلف است و فرم بلوک‌های شهری تأثیر قابل توجهی بر مقدار تابش و الگوهای جریان و سرعت باد می‌گذارند. در این پژوهش به سنجش تأثیر فرم و ارتفاع بلوک‌های مسکونی بر آسایش حرارتی فضاهایی باز پرداخته است. روش تحقیق پژوهش به شیوه کمی، و از روش توصیفی و استنباطی از نوع پیمایشی، و روش نمونه‌گیری تصادفی و به منظور انتخاب حجم نمونه از نمونه‌گیری احتمالی کنترل شده استفاده شده است. چهار بلوک مسکونی با الگوهای متداول در شهر شیراز در سه حالت کوتاه مرتبه، میان مرتبه و بلند مرتبه انتخاب و شبیه‌سازی گردید. و به بررسی نتایج متبج از شبیه‌سازی به تحلیل داده‌ها و سنجش آنها با استفاده از نرم‌افزار ENVI-met در سال ۱۳۹۹ پرداخته شده است؛ سپس با استفاده از داده‌های اقلیمی در نرم‌افزار RayMan، دمای معادل فیزیولوژیکی به دست آمد و در پنج نقطه مدل‌های شبیه‌سازی شده، نسبت فرم و ارتفاع مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. سپس نتایج با توجه به نرم‌افزار SPSS22 آمارها در دو سطح توصیفی و استنباطی بیان شده است، و با استفاده از آزمون فریدمن رتبه‌بندی نقاط بحرانی براساس فرم‌ها بر حسب سه ارتفاع مطرح شده مشخص گردید و میزان معناداری و ارتباط بین انواع فرم‌های (ترکیبی، مجموعه، خطی، محیطی) بر حسب انواع ارتفاع (بلندمرتبه، میان‌مرتبه و کوتاه‌مرتبه) با استفاده از آزمون کروکسکال و آلیس مورد بررسی قرار گرفت. یافته‌ها نشان داد که بین انواع فرم و ارتفاع تفاوت معناداری وجود دارد و این ارتباط در ساختمان‌های میان مرتبه در فرم مجموعه‌ای و محیطی نتیجه مطلوب‌تری را داشته است. نهایتاً هر دو فاکتور فرم

و ارتفاع ارتباط مهمی با پارامترهای موثر در آسایش حرارتی فضای باز مجتمع‌های مسکونی دارند و نقش به سزایی در تعدیل دما محیط و امکان بهره‌روی متفاوتی را برای ساکنین بوجود می‌آورند.

کلیدواژه‌ها: آسایش حرارتی فضاها، ENVI-met، بلوک‌های مسکونی، دمای معادل فیزیولوژیکی، ریمن.

۱. مقدمه

امروزه حدود ۵۰٪ از جمعیت جهان در شهر زندگی می‌کند و این مقدار تا سال ۲۰۳۰ به ۸۰٪ خواهد رسید شهرها از مقدار زیادی منابع انرژی استفاده می‌کنند (رود^۱ و همکاران، ۲۰۱۴) به عنوان اولین گام برای مبارزه با تنش شدید حرارتی در مناطق شهری، دستیابی به "آسایش حرارتی"، یعنی احساس انسان از محیط حرارتی، در فضای داخلی و فضای باز شهری برای دستیابی به بافت شهری زیست‌پذیر بسیار مهم است. هدف از آسایش حرارتی پیش بینی و کاهش اثرات نامطلوب وقایع گرمایی برای افزایش قابلیت زندگی شهری است (نظریان^۲ و همکاران، ۲۰۱۶؛ امیرپریان^۳ و کیانی^۴، ۲۰۱۶؛ کوواتس^۵ و حاجت^۶، ۲۰۰۸؛ هرمان^۷ و ماتزاراکس^۸، ۲۰۱۲؛ اوک^۹، ۱۹۸۸) دستیابی به پیش‌بینی دقیق و اندازه‌گیری آسایش حرارتی در فضای باز پیچیده است (نیکولوپولو^{۱۰} و لیکودیس^{۱۱}، ۲۰۰۶؛ پوتچتر^{۱۲} و همکاران، ۲۰۰۶). زیرا آسایش حرارتی بستگی به اثرات ترکیبی پارامترهای مختلف اقلیمی مانند دمای هوا، رطوبت، شدت تابش، سرعت باد و همچنین تجربه فرد از محیط حرارتی مبتنی بر فیزیولوژی، وضعیت روانشناختی و انتظارات دارد؛ بر این اساس آسایش حرارتی با طیف وسیعی از شاخص‌ها و مدل‌های آسایش حرارتی تعریف شده است که این عوامل را در هم می‌آمیزند (نظریان و همکاران، ۲۰۱۸). بحث در مورد شایستگی و اثر بخشی الگوی توسعه شهری نسبتاً متراکم و فشرده به عنوان رویکردی برای دستیابی به شهری پایدار در مقایسه با تراکم پایین، برای استفاده از منابع شهری، مدتی در قلمرو تحقیقات دانشگاهی، همچنین شیوه‌های طراحی و برنامه‌ریزی مورد بحث قرار گرفته و ضروری است (نومان^{۱۳}، ۲۰۰۵؛ جنکس^{۱۴} و همکاران، ۱۹۹۶؛ نیومان^{۱۵} و کنورتچی^{۱۶}، ۱۹۹۲) از طرفی با پیشرفت و رشد روزافزون جمعیت شهری، توسعه فضاها امری اجتناب‌ناپذیر بوده

1. Rode
2. Nazarian
3. Amiriparyan
4. Kiani
5. Kovats
6. Hajat
7. Herrmann
8. Matzarakis
9. Oke
10. Nikolopoulou
11. Lykoudis
12. Potchter
13. Neuman
14. Jenks
15. Newman
16. Kenworthy

است. تغییرات فرمی و ارتفاع در بلوک های مسکونی و عدم تطابق آن با ویژگی های اقلیمی، افزایش تقاضای انرژی مصرفی ساختمان ها را به دنبال داشته است. عدم تناسب صحیح بین فرم ها و گونه های مختلف و ارتفاع آنها باعث از بین رفتن فضای مطلوب شده است. در واقع اینگونه به نظر می رسد بین ارتفاع و فرم گونه های مختلف مسکونی بر ایجاد آسایش حرارتی فضای باز رابطه تأثیرگذاری وجود دارد و می توان این چنین استدلال نمود که نتایج متفاوتی را برای محققان روشن سازد. این درحالی است که رابطه بین شکل شهرها و عملکرد محیطی از دیدگاه های مختلف در گذشته مورد مطالعه و بررسی قرار گرفته است. در نتایج ارائه شده شواهد قانع کننده ای وجود دارد که نشان می دهد، شکل و موقعیت بلوک های شهری نه تنها بر میکرو اقلیم، بلکه بر عملکرد انرژی هم تأثیر می گذارد (ژانگا^۱ و همکاران ۲۰۱۹؛ سنایان^۲ و همکاران، ۲۰۱۴). در پژوهش های انجام شده توسط محققین می توان به نظر اوک (۱۹۸۲ و ۱۹۷۶) اشاره کرد، که معتقد است ویژگی های مختلف شهرنشینی، هندسه شهری، فرم مجتمع های مسکونی و مصالح ساختمانی، بر تعادل انرژی شهری تأثیر می گذارد. یونسی و خرات^۳ (۲۰۱۹) پارامترهای نسبت ابعاد و جهت گیری برای دره های شهری را بررسی کرده اند و دریافته اند که نسبت ابعاد بالاتر و جهت گیری شمالی - جنوبی باعث افزایش آسایش حرارتی می شود. به منظور اندازه گیری های زمینه ای و شبیه سازی های پارامتری برای ارزیابی ویژگی های خرد اقلیم در کوالالمپور مالزی مطالعاتی انجام شده است. غفاریان و همکاران، ۲۰۱۹ معتقدند شبیه سازی در نرم افزار ENVI-met قابلیت بررسی متغیرهای مختلف برای بلوک های شهری با فرم های مختلف و همچنین توانایی کافی برای محاسبه ی خرد اقلیم ها را در شهرهایی با ساختار پیچیده، دارا می باشد. یون^۴ و ونگ^۵ (۲۰۰۵) نشان می دهند نیاز به بازسازی موثر فضای باز در مناطق گرمسیری، از طریق توجه کافی به تأثیرات مهم سایه و پوشش گیاهی وجود دارد که می تواند منجر به دستیابی به فضای باز با سطح آسایش حرارتی بالاتر شود. از موارد دیگر می توان به شبیه سازی جریان هوا توسط اوکیل^۶ (۲۰۱۰)، بررسی تأثیر گیاهان توسط وانیا^۷ و همکاران (۲۰۱۲) اشاره کرد که نقش به سزایی در آسایش حرارتی دارد. تحقیقات یانگ^۸ و همکاران (۲۰۱۲) بر محیط گرمایی اطراف بلوک های شهری در طول تابستان و زمستان در آب و هوای پکن نشان داده است که ارتفاع بلوک تأثیرگذارترین پارامتر بر راحتی حرارتی است. و همچنین محققان استدلال می کنند، هندسه شهری (راتی^۹ و همکاران، ۲۰۰۵؛ راتی و همکاران، ۲۰۰۳)، تفاوت در شکل بلوک شهری (ساترآپ^{۱۰} و سترومان-آندرسن^{۱۱}، ۲۰۱۳) و جهت گیری (گوده^{۱۲} و همکاران، ۲۰۱۹)،

1. Zhanga
2. Sanaieian
3. Kharrat
4. Yuen
5. Wong
6. Okeil
7. Wania
8. Yang
9. Ratti
10. Sattrup
11. Stromann-Andersen
12. Guedouh

تأثیرات زیادی بر کارایی فضای باز دارند. مطالعات انجام شده توسط مرلو^۱ و راتی^۲ (۲۰۰۹)، راتی و ریچنس^۳ (۲۰۰۴) و وارتهولومایوس^۴ (۲۰۱۷) نیز نشان می دهد که شکل شهری بر مصرف انرژی مسکونی تأثیرات متفاوت دارد. همچنین جهت گیری تابش خورشیدی در فضای داخلی و خارجی جزء مهمی برای راحتی انسان محسوب می شود (کنولس^۵ ۱۹۸۵؛ وان اسخ^۶ و همکاران، ۱۹۸۵) و جهت گیری نمای ساختمان و خطوط طراحی ساختمان و نسبت ارتفاع ساختمان به عرض خیابان نیز بر راحتی حرارتی و کیفیت زندگی ساکنین تأثیر دارد (لیتلفیر^۷، ۱۹۹۸؛ هاچم^۸ و همکاران، ۲۰۱۲). همچنین بسیاری از محققان بیان می کنند که مورفولوژی ساختمان به طور مستقیم در دسترسی به تابش خورشید در محیط داخلی و محیط خارجی اثر دارد (هاچم و همکاران، ۲۰۱۲ و ۲۰۱۱؛ هایپو^۹، ۲۰۱۲؛ گیوونی^{۱۰}، ۱۹۸۹؛ فی^{۱۱} و همکاران، ۲۰۱۰). همچنین اشکال هندسی بلوک های شهری و پتانسیل استفاده از خورشیدی را در بلوک شهری را فراهم آورده است (کانترز^{۱۲} و هوروات^{۱۳}، ۲۰۱۲). فرم شهری و ارتباط قابل توجهی بین هندسه شهری (چاتزیپالکا^{۱۴} و همکاران، ۲۰۱۶) توجه داشته اند. که با توجه به جریان هوا در مقیاس خیابان ها، می توان گفت هندسه دره ها (نسبت ارتفاع به عرض) عامل اصلی تهویه هوا می باشد (تودرت^{۱۵} و مایر^{۱۶}، ۲۰۰۶؛ جورجاکیس^{۱۷} و سانتاموریس^{۱۸}، ۲۰۰۶). بادی^{۱۹} (۲۰۱۱) نیز چهار مدل معمولی با هندسه های مختلف با جهت باد متفاوت مورد بررسی قرار داده اند. نتایج مطالعات آن ها نشان داد که هندسه ساختمان ها و جهت باد عوامل بسیار مهمی هستند که میزان تهویه طبیعی ایجاد شده در حوزه های شهری را تعیین می کند (بادی و همکاران، ۲۰۰۸؛ بادی و همکاران، ۲۰۱۱). و همچنین دمای معادل فیزیولوژیکی یک شاخص آسایش حرارتی است که مخصوصاً برای تحلیل آسایش حرارتی در فضای باز مناسب است و مورد توجه است (هوپه^{۲۰}، ۱۹۹۹؛ لین^{۲۱}، ۲۰۰۹؛ ماتزاراکیس^{۲۲} و همکاران، ۲۰۰۷).

1. Morello
2. Richens
3. Vartholomaaios
4. Knowles
5. Littlefair
6. Hachem
7. Haapio
8. Givoni
9. Fay
10. Kanters
11. Horvat
12. Chatzipoulka
13. Toudert
14. Mayer
15. Georgakis,
16. Santamouris
17. Bady
18. Hoppe
19. Lin
20. Matzarakis

تحلیلی از حساسیت عوامل مختلف، از جمله عوامل فردی و پارامترهای فیزیکی محیط حرارتی است. نتایج نشان داده‌اند که بین دمای معادل فیزیولوژیکی و دمای عملیاتی ارتباط خطی قوی وجود دارد (فنگا^۱ و همکاران، ۱۹۹۹؛ ماتزاراکیس، ۲۰۱۸؛ کوکولو^۲ و همکاران، ۲۰۱۶). طبق تحقیقات روشن (۲۰۱۹) میزان آسایش حرارتی فضای باز در شهر شیراز دمای معادل فیزیولوژیکی در شرایط آسایش حرارتی حد پایین ۱۹/۴۳ و حد بالا ۲۲/۳ می‌باشد. محدوده آسایش دمای معادل فیزیولوژیکی PET مطابق با شکل ۱۸/۱ تا ۲۳ می‌باشد (روشنا^۳ و همکاران، ۲۰۱۹).

نصرالهی^۴ و همکاران (۲۰۱۷) تأثیر جهت‌گیری و H/W (نسبت ارتفاع به عرض) حیاط‌ها بر پارامترهایی از جمله PMV و UTCI به عنوان شاخص‌های آسایش حرارتی در شهر شیراز را مورد بررسی قرار دادند. سزن^۵ و اورال^۶ (۲۰۱۹) شرایط آسایش در فضای باز در شکل خطی در شرایط تابستان را با ENVI-met بررسی کرده‌اند. نتایج نشان داده است که نسبت ابعاد پایین‌تر و جهت‌گیری شمال-جنوب، کمترین مقدار PET و بیشترین آسایش حرارتی را برای شکل خطی بدست آورده است. مطالعات مختلف نشان داده است که ساختارهای شهری می‌توانند پارامترها را تغییر دهند و تأثیرات مهمی آسایش حرارتی در فضای باز داشته باشند (جانسن^۷، ۲۰۰۶؛ رادریگز^۸ و همکاران، ۲۰۱۸). پس از بررسی مطالعات پیشین می‌توان گفت مجتمع‌های مسکونی به عنوان بخشی از بلوک‌های شهری از عوامل تعیین‌کننده ساختار و هندسه شهری می‌باشند، بنابراین بر پارامترهای اقلیمی و آسایش حرارتی تأثیرگذارند. در این راستا با توجه به اینکه شهر شیراز در حال توسعه با سرعت بالایی است، و از سوی دیگر در بررسی مطالعات و مقالات موجود خلا مطالعاتی در این زمینه در شهر شیراز مشهود است، از این رو مقاله حاضر به بررسی اثرات فرم و ارتفاع بلوک‌های مسکونی رایج و پرتکرار در این شهر بر آسایش حرارتی فضای باز پرداخته شده است. تا شاید نتایج به دست آمده، شروعی برای مطالعات بیشتر در زمینه دست‌یابی به الگوی بافتی بهینه باشد تا بتوان با استفاده از نتایج به دست آمده، به طراحی بهینه و مطلوب‌تری برای مجتمع‌های مسکونی و به طور کلی تر فضاهای باز دست یافت.

۲. متدولوژی

این پژوهش به لحاظ هدف از نوع تحقیقات کاربردی است، از نظر روش‌شناسی روش تحقیق کمی است. از آنجا که این مطالعه در فضای باز نیاز به بررسی پارامترهای زیادی دارد و امکان کنترل پارامترهای اقلیمی و برهم‌کنش آنها وجود ندارد، در این پژوهش به بررسی تعدادی از اصلی‌ترین پارامترها پرداخته شده تا بتوان به نگاهی کلی از این برهم‌کنش‌ها در ارتباط با پارامترهای بافتی دست یافت و گامی برای مطالعات جزئی‌تر باشد. لذا بدین منظور با

1. Fanga
2. Cocolo
3. Roshana
4. Nasrollahi
5. Sozen
6. Oral
7. Johansson
8. Rodríguez

بهره‌گیری از مطالعات گونه‌شناختی، ترسیم و شبیه‌سازی مدل‌ها، به دنبال تحلیل کمی گونه‌های مختلف فرم ساختمانی پرداخته است. در روش‌های کمی از روش‌ها و تکنیک‌های عینی نظیر آزمایش‌های تصادفی، شبه آزمایش، آزمون‌های "عینی" برای مشاهده، شناخت و تبیین رفتارها و پدیده‌ها استفاده شده است. همان‌طور که در پیشینه پژوهش اشاره شد، پارامترهای متعددی در ایجاد آسایش حرارتی بلوک‌های شهری تأثیرگذار است، که در این پژوهش سعی به بررسی پارامترهای مورفولوژیک تأثیرگذار بر آسایش حرارتی فضای باز مجموعه‌های مسکونی در شهر شیراز دارد. ضمن شناسایی فاکتورها و با توجه به دسته‌بندی الگوی خطی، مجموعه‌ای منظم و نامنظم، مرکزی (محیطی) و ترکیبی (مختلط) مجتمع‌های مسکونی در شهر شیراز از هرگونه یک فرم انتخاب گردید پس از آن به بررسی فرم و ارتفاع در چهار گونه پرداخته است. روش نمونه‌گیری تصادفی و به منظور انتخاب حجم نمونه از نمونه‌گیری احتمالی کنترل شده استفاده شده است که با در نظر گرفتن فرم و جهت‌گیری‌ها در الگوهای مختلف در وضع موجود شبیه‌سازی شده، از طریق بررسی نتایج منتج از شبیه‌سازی سناریوهای مختلف الگوهای مختلف بلوک‌های شهری در سه حالت کوتاه مرتبه ۳ طبقه، میان مرتبه ۶ طبقه و بلند مرتبه ۱۲ طبقه، مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است. در این تحقیق، نقش شبیه‌سازی و تحلیل داده‌ها و سنجش با به کارگیری نرم‌افزار ENVI-met انجام شده است. خروجی‌های مدل اقلیمی در دو مقطع زمانی در ساعت ۹،۰۰ صبح و ساعت ۱۷،۰۰ بعدازظهر به دلیل وجود همزمان تابش و سایه، سبب ایجاد کوران هوا و سرعت باد، و ایجاد ضریب جابه‌جایی افقی و عمودی در تاریخ هفت مرداد سال ۱۳۹۹ انجام شده است. با استفاده از داده‌های دمای هوا، سرعت باد، رطوبت به دست آمده از نرم‌افزار ENVI-met در نرم‌افزار ریمن^۱، دمای معادل فیزیولوژیکی در روز خاص مورد نظر با توجه به شرایط اقلیمی شیراز به دست آمده است. داده‌های دمای معادل فیزیولوژیکی در نقاط پنجگانه مدل‌های شبیه‌سازی شده، نسبت به فرم و ارتفاع مورد بررسی و تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. سپس نتایج با توجه به نرم‌افزار SPSS22 آماره‌ها در دو سطح توصیفی و استنباطی بیان شده است.

۲. ۱. شناخت محدوده

شهر شیراز به سبب ویژگی اقلیمی مناسب، اعتدال دمای تابستانی و زمستانی و رطوبت نسبتاً کافی در تابستان، شیب شرقی- غربی و جنوب شرقی- جنوب غربی زمین آن، مقدار مناسب بارندگی فصلی و جهت بادهای مطلوب جنوب غربی، دارای ویژگی خاصی است (دی لیتو ولارو^۲ و همکاران، ۲۰۱۴). همچنین با قدمت چند هزار ساله و آثار تاریخی زیاد سالانه تعداد زیادی گردشگر از آن بازدید می‌کنند و این امر سبب ایجاد فرصت‌های شغلی و جذب جمعیت شده است؛ این شهر با سرعت زیاد در حال گسترش و حرکت به سوی مجتمع‌سازی و عمودی سازی است. دلایل ذکر شده و عدم توجه کافی به مطلوب‌سازی و کیفیت آسایش حرارتی فضای باز در فضاهای عمومی مجتمع‌های مسکونی سبب شد که پژوهشگران در این پژوهش به بررسی دو پارامتر مهم شکل بلوک شهری و ارتفاع

1. RayMan

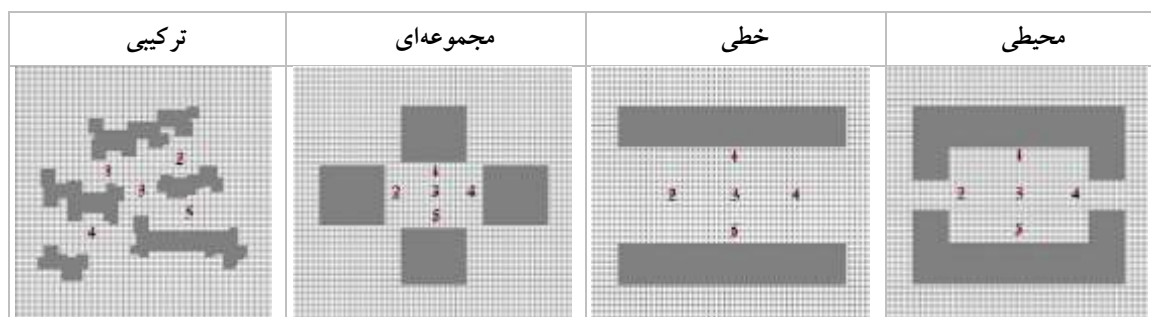
2. De Lieto Vollaro

آن بر آسایش حرارتی پیردازند. در این راستا برای انتخاب مجتمع های مسکونی شیراز براساس پژوهشی تقی پور و سلطانزاده انجام شده است، و بر پایه معیارهای مختلف دسته بندی شده، تعیین نحوه چیدمان مجتمع های مسکونی در شیراز، مبتنی بر رویکرد شکلی و موضع شناسانه است. گونه های مجتمع های مسکونی در ساختار فضای باز و فرم بلوک ها مورد بررسی قرار گرفت در این مقاله چهار فرم رایج در مجتمع هایی با الگوی خطی، مجموعه ای منظم و نامنظم، مرکزی (محیطی) و ترکیبی (مختلط) مطابق شکل ۲ انتخاب شده است. سپس چهار مجتمع مسکونی با گونه های مشخص شده برای امکان مقایسه اثرات ارتفاع و فرم در سایر پارامترها همچون جهت گیری قرارگیری، مساحت و ... یکسان سازی شده اند.



شکل ۲. تصاویر ماهواره ای از مجتمع های انتخاب شده

با توجه به اینکه بهترین جهت گیری مطابق مطالب گفته شده در مرور ادبیات برای اقلیم های گرم و خشک مشابه شهر شیراز، جهت گیری شمال- جنوب است. در هر بلوک پنج نقطه مطابق شکل ۳ برای مقایسه و بررسی میزان دمای معادل فیزیولوژیکی، سرعت باد، دمای هوا و رطوبت در سطح عابر پیاده انتخاب شده است.



شکل ۳. مدل های شبیه سازی شده در نرم افزار ENVI-met

این چهار بلوک شهری در سه حالت کوتاه مرتبه ۳ طبقه، میان مرتبه ۶ طبقه و بلند مرتبه ۱۲ طبقه با استفاده از داده های دمای هوا، سرعت باد، رطوبت به دست آمده از نرم افزار ENVI-met در نرم افزار ریمن، دمای معادل فیزیولوژیکی طبق جدول ۱ در روز خاص مورد نظر با توجه به شرایط اقلیمی شیراز به دست آمده است.

جدول ۱. داده‌های ورودی برای شبیه‌سازی

داده‌های ورودی در نرم افزار ENVI-met	
دمای اولیه بر اساس درجه کلونین	۲۹۵
سرعت باد m/s	۳
جهت وزش باد بر حسب درجه	۹۰

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

داده‌های دمای معادل فیزیولوژیکی در نقاط پنجگانه با توجه به داده‌های اقلیمی شهر شیراز در گرم‌ترین روز سال ۲۹، ۲۰۲۰ جولای مطابق با ۷ مرداد ماه ۱۳۹۹ شبیه‌سازی شده‌اند. جدول ۲ مورد بررسی و مقایسه قرار گرفته‌اند. جهت جمع‌بندی و نتیجه‌گیری تحقیق از استدلال منطقی بهره گرفته شده است.

جدول ۲. محدوده‌های دمای معادل فیزیولوژیکی

دمای معادل فیزیولوژیکی		
استرس سرمایی کم	۸-۱۸	محدوده‌های قابل قبول
آسایش حرارتی	۱۸-۲۳	
استرس گرمایی میانگین	۲۳-۳۵	
استرس گرمایی قوی	۳۵-۴۱	محدوده‌های بحرانی
استرس گرمایی خیلی قوی	> ۴۱	
استرس گرمایی شدید	> ۵۰	

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

با توجه به شاخص‌های تأثیرگذار بر اساس فرم و ارتفاع بلوک‌ها در فضای باز مجموعه‌های مسکونی مورد مطالعه مطابق با گونه‌های مختلف مسکونی دسته‌بندی گردید. (جدول شماره ۳)

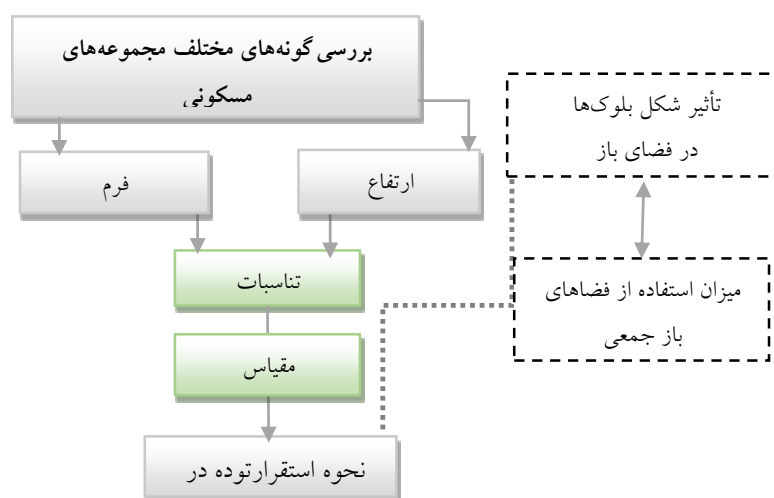
جدول ۳. شاخص‌های موثر در گونه‌های مختلف مجتمع‌های مسکونی براساس معیار آسایش حرارتی

ترکیبی	مجموعه‌ای	خطی	محیطی	شاخص‌های تأثیرگذار در گونه‌های مختلف بر آسایش حرارتی بر اساس فرم و ارتفاع بلوک‌ها	
				زاویه چرخش نسبت به شمال	
۸۵° شمال غربی	۳۷° شمال غربی	۸۲° شمال غربی	۹۶° شمال غربی		
با هندسه‌ای منظم ندارد	با هندسه‌ای منظم ندارد	با هندسه‌ای منظم دارد	با هندسه‌ای منظم دارد	وجود گیاه در حیاط (نقش تعدیل دما)	استقرار
دارد	ندارد	به شکل عنصری خاص	دارد	وجود آب (نقش تعدیل دما)	

مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	تابش و نور خورشید
مناسب	مناسب	مناسب	مناسب	جهت گیری باد
حداکثر مقدار نور خورشید	حداکثر مقدار نور خورشید	حداکثر مقدار نور خورشید	حداکثر مقدار نور خورشید	ارتفاع در جهت تابش گیری
دارد	دارد	دارد	دارد	تناسبات
دارد	دارد	دارد	دارد	جرز و فرو رفتگی در بدنه
مختلط شکل	مربع شکل	مستطیل شکل	مستطیل شکل	فرم فضای باز
در ۴ ضلع	در ۴ ضلع	در ۲ ضلع	در ۴ ضلع	ارتباط فضای بسته و باز
نمای داخلی مرکزی و نمای خارجی	نمای داخلی مرکزی و نمای خارجی	نمای داخلی مرکزی و نمای خارجی	نمای مرکزی و نمای خارجی	استفاده از رنگ های روشن

مأخذ: (یافته های پژوهش، ۱۳۹۹)

در راستای چهارچوب نظری مناسب مطابق با شکل ۳ مدل مفهومی پژوهش به بررسی پرداخته شد. با توجه به عناصر و شاخصه های موجود به تحلیل فرم و ارتفاع که دو فاکتور اساسی در ایجاد آسایش حرارتی در گونه های انتخاب شده در مجتمع های مسکونی در شهر شیراز پرداخته شد.



شکل ۳. مدل مفهومی پژوهش

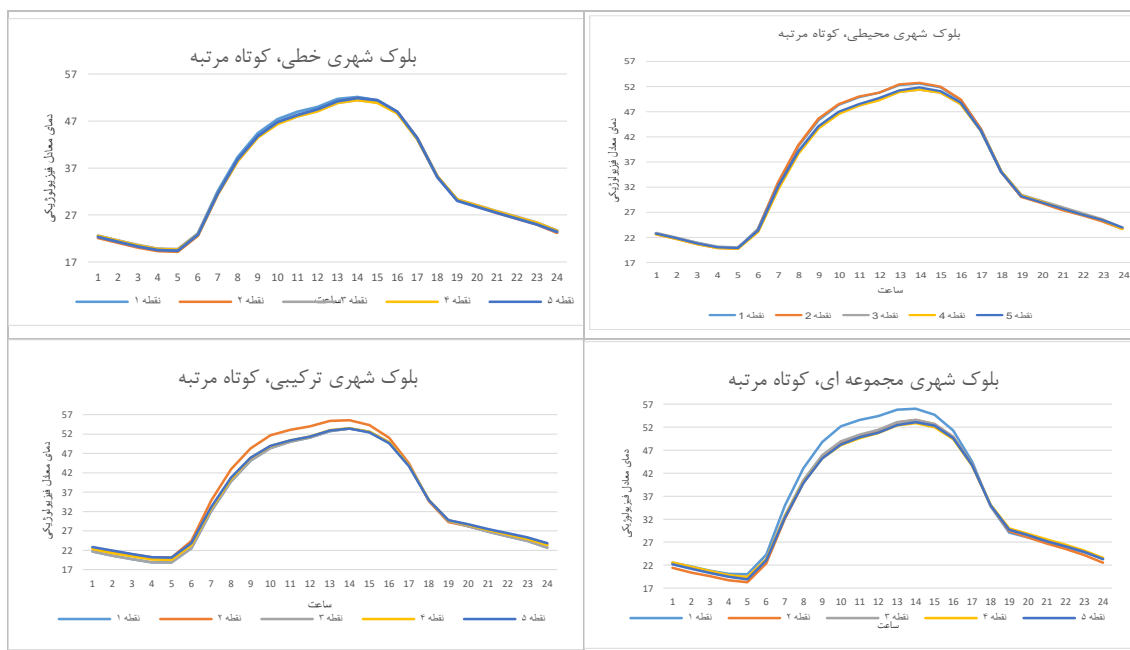
۳. یافته ها

پس از بررسی پیشینه پژوهش و مطالعه گونه های متداول مجتمع های مسکونی از هر گونه یک مجتمع متناسب با شرایط تنوع فضایی در شهر شیراز چهار مدل انتخاب شد. پس از مطالعات میدانی از شرایط هر ۴ مجتمع در سه حالت کوتاه مرتبه، میان مرتبه و بلندمرتبه مدلسازی شدند. پس از اجرای مدلسازی، خروجی های مدل اقلیمی توسط

نرم افزار ENVI-met برای دو مقطع زمانی در ساعت ۹،۰۰ صبح و ساعت ۱۷،۰۰ بعد از ظهر در تاریخ هفت مرداد سال ۱۳۹۹ مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است. تمامی خروجی ها در سطح عابران پیاده در ارتفاع ۱/۵۰ گرفته شده است و در ۵ نقطه نسبت به جهت جغرافیایی به دست آمده است. یافته های حاصل از آنالیز مجتمع های با الگوی خطی، مجموعه ای منظم و نامنظم، مرکزی (محیطی) و ترکیبی (مختلط) مورد بحث قرار می گیرد.

۳.۱. بررسی نمونه های موردی بر اساس شکل گیری فرم و ارتفاع

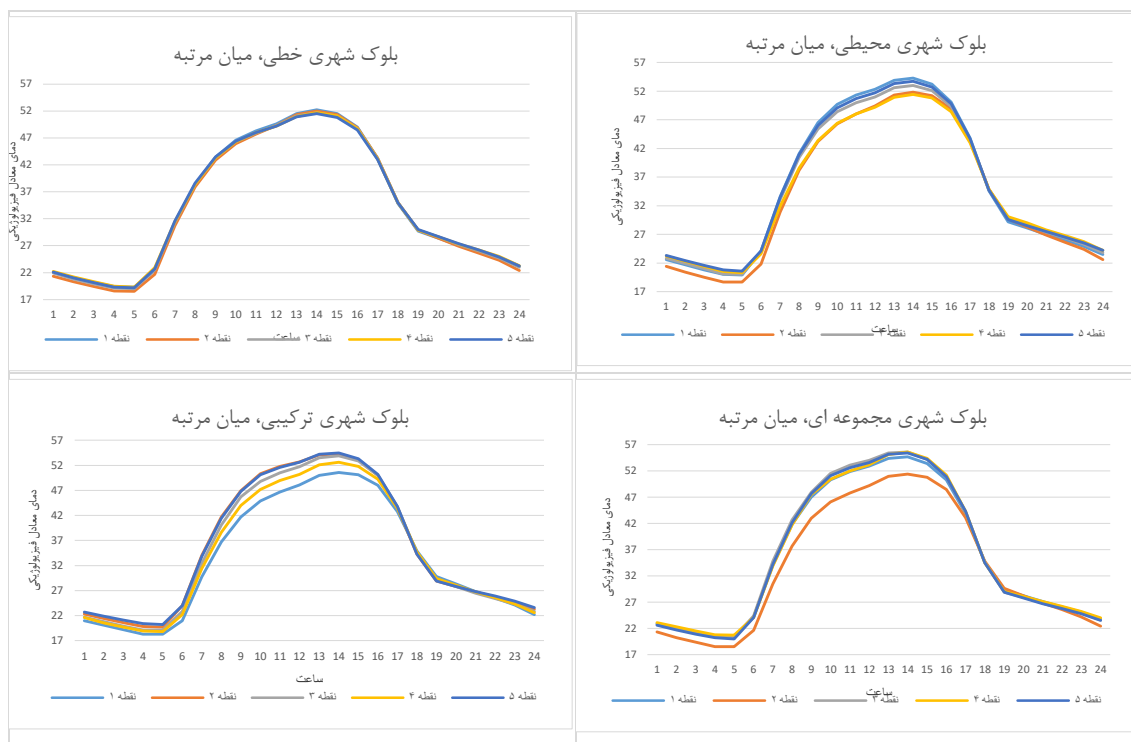
مجتمع مسکونی در حالت کوتاه مرتبه: چهار مدل انتخاب شده در حالت کوتاه مرتبه ۳ طبقه شبیه سازی شده است و داده های به دست آمده مطابق شکل ۴ در محدوده دمای معادل فیزیولوژیکی را در ۲۴ ساعت در نقاط مشخص شده مطابق جدول ۲ بررسی شده است. در بلوک شهری محیطی نقطه ۲ شرایط بحرانی تری دارد و نقطه ۴ تا حدی شرایط بهتری را دارد. در این فرم سرعت باد در نقطه ۴، بیشترین سرعت را دارد، سایه اندازی ساعات ابتدایی صبح بیشتر می باشد. در بلوک شهری خطی تمام نقاط از نظر تغییرات دمای معادل فیزیولوژیکی در حالت مشابه قرار دارند و اختلاف چشم گیری مشاهده نمی شود، این یکسانی در شرایط آسایش تا حد زیادی به علت فرم خطی و عدم سایه اندازی در نقاط مختلف سایت می باشد. در حد جزئی نقطه ۴ شرایط بهتری از لحاظ آسایش حرارتی دارد که به دلیل کشیدگی فرم سایت و جهت گیری باد غالب، سرعت باد در قسمت شرقی بیشتری است. در حالت کوتاه مرتبه دو بلوک خطی و محیطی بیشترین سرعت باد را نسبت به دو شکل دیگر دارند؛ که علت این امر فرم سایت های می باشد که مسیر حرکت بدون مانع برای باد ایجاد شده است.



شکل ۴. دمای معادل فیزیولوژیکی در نقاط بررسی شده در مجتمع های مدل شده در حالت کوتاه مرتبه

در بلوک شهری مجموعه‌ای، نقطه ۳ بهترین شرایط را از لحاظ آسایش حرارتی دارد. در این نقطه در بعضی از ساعات بحرانی دمای معادل فیزیولوژیکی در حدود ۱ تا ۴ واحد نسبت به سایر نقاط اختلاف دارد؛ در این نقطه از سایت در ساعات ابتدایی و انتهایی تابش خورشید می‌توان شاهد بیشترین سایه‌اندازی مطابق شکل ۳ بود. نقطه ۱ بدترین شرایط را از لحاظ آسایش حرارتی دارد در این نقطه سرعت باد و سایه‌اندازی نیز نسبت به سایر نقاط کمتر می‌باشد. سایر نقاط در این بلوک شرایط یکسان دارند. نقاط در بلوک ترکیبی نیز شرایطی شبیه بلوک مجموعه‌ای دارند. در این بلوک نقطه ۳ بهترین شرایط آسایش حرارتی را دارد، در این نقطه در بعضی از ساعات بحرانی دمای معادل فیزیولوژیکی در حدود ۱ تا ۲ واحد نسبت به سایر نقاط اختلاف دارد؛ زیرا که به علت فرم سایت در این نقطه در بیشتر ساعات سایه‌اندازی وجود دارد. در حالت کوتاه مرتبه با توجه به نتایج می‌توان گفت نقاطی در سایت‌های منتخب که بیشترین سرعت باد و سایه‌اندازی را دارند، دارای شرایط بهتری از لحاظ حرارتی هستند. در حالت کوتاه مرتبه دو مدل بلوک شهری مجموعه‌ای و ترکیبی به علت سایه‌اندازی بیشتر از لحاظ آسایش حرارتی عملکرد بهتری دارند. در حالت کوتاه مرتبه بلوک شهری مجموعه‌ای به علت داشتن ساعات کمتر بحرانی (استرس گرمایی قوی تا شدید) و ساعات بیشتر در محدوده آسایش حرارتی مطلوب و استرس گرمایی متوسط بهترین شرایط را دارا می‌باشد. پس از حالت مجموعه‌ای، بلوک شهری ترکیبی بیشترین ساعات استرس گرمایی متوسط را در حالت کوتاه مرتبه دارد همچنین بلوک شهری خطی و محیطی در شرایط نسبتاً یکسان قرار دارند.

مجتمع مسکونی در حالت کوتاه مرتبه: چهار مدل انتخاب شده در حالت میان مرتبه ۶ طبقه شبیه‌سازی شده است و داده‌های به دست آمده مطابق شکل ۵ در بلوک محیطی نقطه ۴ دارای شرایط بهتر آسایش حرارتی نسبت به سایر نقاط می‌باشد و دمای معادل فیزیولوژیکی نزدیک به ۱ تا ۶ واحد در بعضی ساعات نسبت به سایر نقاط در سایت کاهش یافته است. در این نقطه به علت کشیدگی سایت سرعت باد افزایش یافته و از سوی دیگر در صبح دارای سایه می‌باشد. در این بلوک نقطه ۱ به علت عدم سایه‌اندازی مطابق شکل ۴ دارای شرایط بحرانی‌تری است. در بلوک شهری خطی نقاط مختلف شرایط تقریباً یکسانی دارند؛ این به علت عدم سایه‌اندازی در سایت است. در بلوک شهری مجموعه‌ای، نقطه ۲ بهترین شرایط آسایش حرارتی را دارد، که نزدیک به ۴ واحد در دمای معادل فیزیولوژیکی در بعضی ساعات بحرانی نسبت به سایر نقاط کاهش دارد، این نقطه دارای بیشترین سرعت باد نسبت به سایر نقاط است. سایر نقاط در این سایت شرایط تقریباً مشابه از نظر دمای معادل فیزیولوژیکی و سرعت باد دارند.

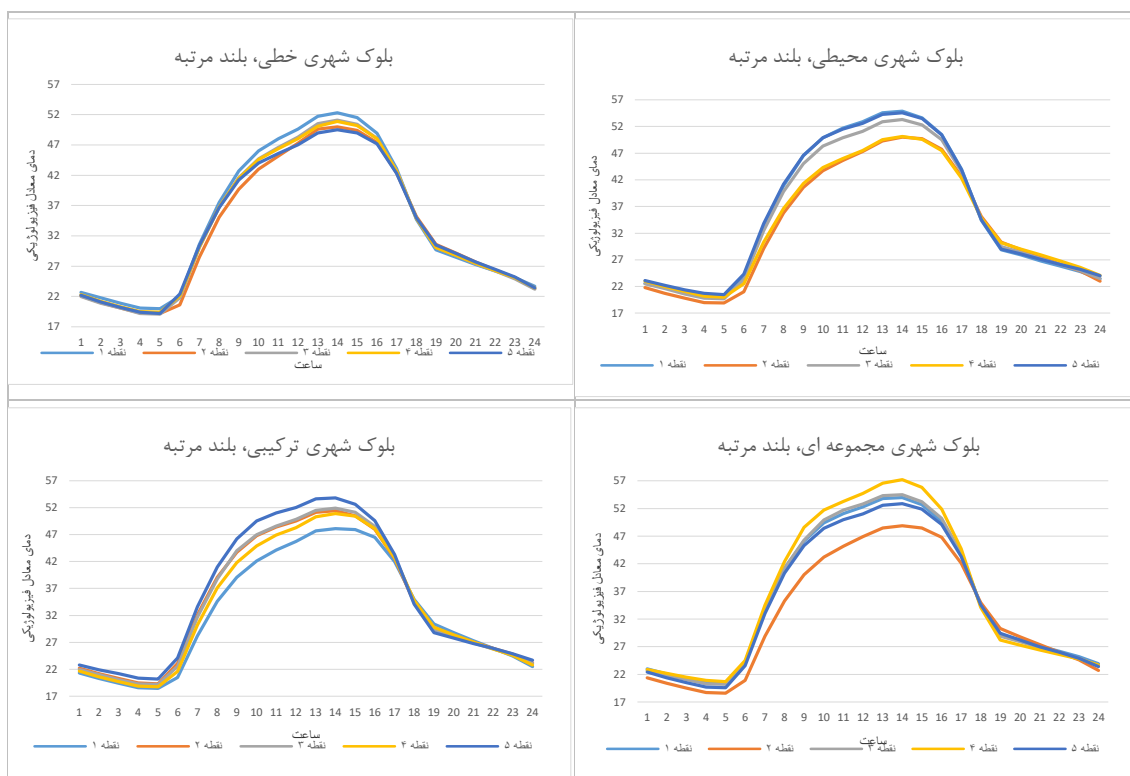


شکل ۵. دمای معادل فیزیولوژیکی در نقاط بررسی شده در مجتمع‌های مدل شده در حالت میان مرتبه

این بلوک شهری در حالت میان مرتبه بیشترین ساعات بحرانی و دمای معادل فیزیولوژیکی را دارد، که نشان می‌دهد این فرم در حالت میان مرتبه از لحاظ آسایش حرارتی کارایی مناسبی ندارد. در بلوک ترکیبی نقطه ۱ دارای بهترین شرایط هست، که این نقطه در ساعات بحرانی از ۲ تا ۴ واحد در دمای معادل فیزیولوژیکی دارای کاهش نسبت به سایر نقاط می‌باشد؛ علت این امر این است که این نقطه بیشترین سرعت باد را نسبت به سایر نقاط در این سایت دارد. سایر نقاط در این سایت شرایط نامطلوبی از نظر دمای معادل فیزیولوژیکی دارند. در حالت میان مرتبه نیز نقاطی در سایت‌های منتخب که بیشترین سرعت باد و سایه‌اندازی را دارند، دارای شرایط بهتری از لحاظ حرارتی هستند. زیرا که با افزایش ارتفاع در این دو فرم نسبت ارتفاع به عرض، تأثیر مهمی بر شرایط حرارتی دارد، و با افزایش سبب کاهش کیفیت فضای باز مورد بررسی در سایت‌ها می‌شود.

مجتمع مسکونی در حالت بلند مرتبه: چهار مدل در حالت بلند مرتبه ۱۲ طبقه شبیه‌سازی شده است و داده‌های به دست آمده مطابق شکل ۶ می‌باشد. در بلوک محیطی در این حالت نقاط ۱ و ۵ شرایط بحرانی‌تری از نظر آسایش حرارتی دارند؛ در این دو نقطه ۱ تا ۵ واحد در بعضی از ساعات بحرانی دمای معادل فیزیولوژیکی نسبت به سایر نقاط افزایش می‌یابد، زیرا که این دو نقطه دارای کمترین سرعت باد هستند. در بلوک خطی اکثر نقاط شرایط مشابهی به علت عدم سایه‌اندازی مطابق شکل ۶ دارند؛ با اختلاف جزئی نقاط ۲ و ۵ شرایط بهتری دارند. در نقطه ۲ بیشترین سرعت باد و در نقطه ۵ بیشترین سایه‌اندازی وجود دارد. در بلوک مجموعه‌ای نقطه ۲ بهترین شرایط آسایش حرارتی

را دارد؛ در این نقطه دمای معادل فیزیولوژیکی اکثر ساعات بین ۱ تا ۸ واحد نسبت به سایر نقاط کاهش می یابد و سرعت باد بیشتر از سایر نقاط سایت است. در بلوک ترکیبی نقطه ۲ شرایط بهتری نسبت به سایر نقاط دارد، این نقطه دمای معادل فیزیولوژیکی در اکثر ساعات بین ۱ تا ۶ واحد نسبت به سایر نقاط کاهش می یابد. نقطه ۵ شرایط بحرانی تری نسبت به سایر نقاط در این سایت دارد، در این نقطه می توان شاهد کمترین سرعت باد بود.



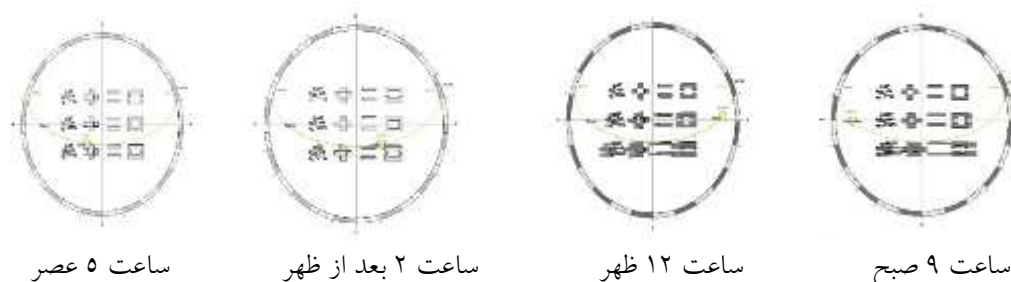
شکل ۶. دمای معادل فیزیولوژیکی در نقاط بررسی شده در مجتمع های مدل شده در حالت بلند مرتبه

در بلوک مجموعه ای با افزایش ارتفاع در اکثر نقاط دمای هوا در حدود $0/4$ درجه سانتی گراد به علت سایه اندازی کاهش یافته است. در بلوک خطی با افزایش ارتفاع سرعت باد و رطوبت در اکثر نقاط افزایش یافته است. در حالت بلندمرتبه نقاطی در سایت های منتخب که بیشترین سرعت باد و سایه اندازی را دارند، دارای شرایط بهتری از لحاظ حرارتی هستند. در حالت بلند مرتبه دو مدل بلوک شهری محیطی و خطی از لحاظ آسایش حرارتی عملکرد بهتری دارند. در حالت بلندمرتبه بلوک محیطی و خطی به علت کشیدگی فرم دارای سرعت باد بالاتر و شرایط مطلوب تری در آسایش حرارتی است، زیرا که سرعت باد سبب تخلیه حرارت جذب شده در سایت می شود.

۳.۲. بررسی سایه اندازی با توجه به فرم و ارتفاع مجتمع های مسکونی

در این پژوهش نیز با افزایش ارتفاع سایه اندازی مطابق با شکل ۷ در مجتمع های مورد بررسی نشان داد که سبب کاهش دما و بهبود شرایط آسایش حرارتی می شود. در دو فرم مجموعه ای و ترکیبی افزایش ارتفاع سبب کاهش

سرعت باد و بدتر شدن شرایط آسایش حرارتی شده است. نکته قابل ذکر دیگر از بررسی داده‌های به دست آمده این است که تغییرات دمای معادل فیزیولوژیکی تا حد زیادی مطابق تغییرات درجه دمای هوا می‌باشد، و با تغییرات رطوبت نسبت عکس دارد؛ در نقاط با دما و سرعت باد یکسان هر کدام که رطوبت کمتری داشته باشند، میزان دمای معادل فیزیولوژیکی کمتر و قابل قبول‌تری دارند. در حالت ترکیبی، کوتاه مرتبه در نقطه ۱ در ساعت ۹ و ۱۸ سرعت باد در حدود ۰/۶۴ متر بر ثانیه و دما به ترتیب ۳۱/۵۶ و ۳۶/۰۴ سانتی گراد و رطوبت ۲۷/۳۹ و ۱۶/۴۹ درصد می‌باشد؛ ساعت ۹ به علت افزایش رطوبت در استرس گرمایی خیلی قوی و ساعت ۱۸ در حالت استرس متوسط گرمایی قرار دارد. روشن (۲۰۱۹) میزان آسایش حرارتی فضای باز دمای معادل فیزیولوژیکی پرداخته است که با نتایج این پژوهش مطابقت دارد. نتایج پژوهش بادی (۲۰۱۱) نیز چهار مدل معمولی با هندسه‌های مختلف با جهت باد تأثیر باد با نتایج این پژوهش مطابقت دارد.



شکل ۷. سایه اندازی مجتمع‌های مدل‌سازی شده

اما درحالتی که دمای هوا در نقاط یکسان باشد، سرعت باد بالاتر و رطوبت پایین‌تر سبب بهبود شرایط آسایش می‌شود. در بلوک شهری مجموعه‌ای در نقطه ۲ در ساعت ۹ و ۲۱ دمای هوا تقریباً مشابه و به ترتیب ۳۱/۶۲۳ و ۳۱/۷۳۹ سانتی گراد می‌باشد، در این دو نقطه رطوبت به ترتیب ۲۷/۸۳۳ و ۲۰/۸۵ درصد، سرعت باد ۰/۶۰۵ و ۰/۶۷۴ متر بر ثانیه می‌باشد. در این حالت ساعت ۹ در حالت استرس گرمایی خیلی قوی و ساعت ۲۱ در حالت استرس متوسط گرمایی قرار دارند.

آمار استنباطی: جهت تحلیل داده‌های کمی (داده‌های حاصل از نرم‌افزار ENVI-met)، با استفاده از نرم‌افزار تحلیل آماری SPSS22 مورد آزمون قرار گرفته است. بر طبق نتایج جدول ۴ با استفاده از آزمون فریدمن ترتیب وزن بندی و رتبه‌بندی نقاط بحرانی بر اساس فرم‌های (ترکیبی، مجموعه‌ای، خطی، محیطی) را نشان می‌دهد که در نوع ترکیبی سطح معناداری نقاط بحرانی برابر ۰/۰۰۰ در سطح ۹۵ درصد معنادار شده است و مقدار آزمون کای دو برابر با ۱۰۸/۰۲۳ و در الگوی ترکیبی مقدار کای دو برابر ۸۴/۷۸۹ و در الگوی خطی مقدار آزمون کای دو برابر با ۴۲/۴۸۳ و در محیطی مقدار آزمون کای دو برابر با ۴/۲۳۷ شده است.

جدول ۴. وزن بندی و رتبه بندی نقاط بحرانی براساس فرم (ترکیبی، مجموعه ای، خطی، محیطی)

	نقاط بحرانی	رتبه	میانگین رتبه	درجه آزادی	کای دو	سطح معناداری
مجموعه ای	نقطه پنج	۱	۴/۱۴	۴	۱۰۸/۰۲۳	۰/۰۰۰
	نقطه دو	۲	۳/۷۶			
	نقطه چهار	۳	۲/۶۹			
	نقطه سه	۴	۲/۶۴			
	نقطه یک	۵	۱/۷۸			
مجموعه ای	نقطه یک	۱	۳/۶۳	۴	۸۴/۷۸۹	۰/۰۰۰
	نقطه چهار	۱	۳/۶۰			
	نقطه سه	۲	۳/۵۳			
	نقطه پنج	۳	۲/۴۷			
	نقطه دو	۴	۱/۷۶			
خطی	نقطه یک	۱	۳/۸۲	۴	۴۲/۴۸۳	۰/۰۰۰
	نقطه چهار	۲	۳/۱۲			
	نقطه سه	۳	۲/۹۷			
	نقطه پنج	۴	۲/۹۴			
	نقطه دو	۵	۲/۱۵			
محیطی	نقطه پنج	۱	۳/۷۱	۴	۴۰/۲۷۳	۰/۰۰۰
	نقطه یک	۲	۳/۴۰			
	نقطه سه	۳	۳/۰۶			
	نقطه چهار	۴	۲/۶۵			
	نقطه دو	۵	۲/۱۹			

مأخذ: (یافته های پژوهش، ۱۳۹۹)

همچنین مطابق جدول ۵ با استفاده از آزمون فریدمن ترتیب وزن بندی و رتبه بندی نقاط بحرانی براساس ارتفاع ساختمانها (بلند مرتبه، میان مرتبه و کوتاه مرتبه) را نشان می دهد که در ارتفاع بلند مرتبه سطح معناداری نقاط بحرانی برابر ۰/۰۰۰ در سطح ۹۵ درصد معنادار شده است و مقدار آزمون کای دو برابر با ۲۵/۷۱۱ و در ارتفاع میان مرتبه سطح معناداری نقاط بحرانی برابر ۰/۰۰۰ در سطح ۹۵ درصد معنادار شده و مقدار آزمون کای دو برابر با ۳۷/۶۹ شده است. همچنین نتایج نشان می دهد که در ارتفاع کوتاه مرتبه سطح معناداری نقاط بحرانی برابر ۰/۰۰۰ در سطح ۹۵ درصد معنادار شده و مقدار آزمون کای دو برابر با ۹/۶۲ شده است.

جدول ۵. وزن بندی و رتبه بندی نقاط بحرانی براساس ارتفاع ساختمانها (بلند مرتبه، میان مرتبه و کوتاه مرتبه)

	نقاط بحرانی	رتبه	میانگین رتبه	درجه آزادی	کای دو	سطح معناداری
بلند مرتبه	نقطه پنج	۱	۳/۳۷	۴	۲۵/۷۱۱	۰/۰۰۰
	نقطه یک	۲	۳/۲۰			
	نقطه چهار	۳	۳/۱۵			

نقاط بحرانی	رتبه	میانگین رتبه	درجه آزادی	کای دو	سطح معناداری
نقطه سه	۴	۲/۹۶	۴	۳۷/۶۹	۰/۰۰۰
نقطه دو	۵	۲/۳۲			
نقطه پنج	۱	۳/۵۸			
نقطه چهار	۲	۳/۱۸			
نقطه سه	۳	۳/۰۷			
نقطه یک	۴	۲/۹۲	۴	۹/۶۲	۰/۰۰۰
نقطه دو	۵	۲/۲۴			
نقطه یک	۱	۲/۳۴			
نقطه سه	۲	۳/۱۱			
نقطه پنج	۳	۲/۹۹			
نقطه دو	۴	۲/۸۲	۴	۹/۶۲	۰/۰۰۰
نقطه چهار	۵	۲/۷۳			
نقطه یک	۱	۲/۳۴			
نقطه سه	۲	۳/۱۱			
نقطه پنج	۳	۲/۹۹			

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

نهایتاً بر طبق نتایج جدول ۶ با استفاده از آزمون کروکسکال والیس به بررسی میانگین تأثیرگذاری در انواع فرم‌های (ترکیبی، مجموعه‌ای، خطی، محیطی) برحسب انواع ارتفاع (بلندمرتبه، میانمرتبه و کوتاهمرتبه) پرداخته شد. نتایج نشان می‌دهد که بین میانگین انواع فرم‌ها و انواع ارتفاع تفاوت معنادار وجود دارد این ارتباط بین فرم و ارتفاع در ساختمان‌های میانمرتبه در فرم‌های خطی بیشتر است.

جدول ۶. میانگین تأثیر فرم‌های (ترکیبی، مجموعه‌ای، خطی، محیطی) برحسب انواع ارتفاع (بلندمرتبه، میانمرتبه و کوتاهمرتبه)

انواع گونه‌های مسکونی	رتبه	میانگین رتبه	درجه آزادی	کای دو	سطح معناداری
مجموعه‌ای	۱	۵۰/۷۳	۳	۴/۴۱۹	۰/۰۰۰
محیطی	۲	۴۹/۹۰			
ترکیبی	۳	۴۶/۸۸			
خطی	۴	۴۶/۵۰			
خطی	۱	۵۲/۹۴	۳	۳/۳۹۲	۰/۰۰۰
محیطی	۲	۵۱/۰۶			
ترکیبی	۳	۴۷/۹۸			
مجموعه‌ای	۴	۴۶/۰۲			
ترکیبی	۱	۴۹/۳۵	۳	۲/۱۱۳	۰/۰۰۰
مجموعه‌ای	۲	۴۹/۱۹			
محیطی	۳	۴۸/۵۲			
خطی	۴	۴۶/۹۴			

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

۴. بحث

پس از بررسی فرم و ارتفاع در ۴ فضای باز مجموعه های مسکونی و تحلیل نتایج بدست آمده نشان داد که نوع شکل، فرم و هندسه بلوک های شهری و تأثیر ارتفاع در ایجاد نوع تابش و حرکت باد در میزان بهره وری ساکنین تأثیرگذار است، همانطور که در تحقیق کانترز (۲۰۱۲)، کروف و رادبرگ (۲۰۱۸) نیز به این نتایج اشاره شده است. همان گونه که بادی (۲۰۱۱) و (۲۰۰۸) بیان می کنند هندسه ساختمان بیشترین تأثیر را بر جهت و سرعت باد دارد و راتی (۲۰۰۵) نیز ارتفاع را تأثیرگذارترین پارامتر بر راحتی آسایش حرارتی می داند. در این پژوهش نیز نتایج به دست آمده از تجربه و تحلیل داده ها نشان می دهد که در فضای باز مجتمع های مسکونی در حالت کوتاه مرتبه دو مدل بلوک شهری های ترکیبی و مجموعه ای به علت سایه اندازی بیشتر از لحاظ آسایش حرارتی عملکرد بهتری دارند. در حالت میان مرتبه فرم محیطی به علت سرعت باد بیشتر و سایه اندازی و فرم خطی به علت سرعت باد بالاتر، شرایط مطلوب تری از نظر آسایش حرارتی و کمترین ساعات بحرانی را دارند. در فرم بلوک های ترکیبی و مجموعه ای در حالت میان مرتبه، افزایش ارتفاع سبب کاهش حرکت باد در سایر نقاط شده و کارایی این دو فرم کاهش می یابد. در حالت بلند مرتبه بلوک های محیطی و خطی به علت کشیدگی فرم دارای سرعت باد بالاتر و شرایط مطلوب تری در آسایش حرارتی است، زیرا که سرعت باد سبب تخلیه حرارت جذب شده در سایت می شود. در نهایت با توجه به گونه های مختلف موجود در مجتمع های مسکونی در شهر شیراز خطی، مجموعه ای منظم و نامنظم، مرکزی (محیطی) و ترکیبی (مختلط) تجزیه و تحلیل اثرات فرم و ارتفاع بلوک ها در چهار فرم مجتمع های مسکونی در شهر شیراز صورت گرفت یافته های پژوهش ثابت کرد که جهت گیری و ارتفاع بلوک ها، نسبت عرض به ارتفاع، در ایجاد و طول سایه اندازی و از سوی دیگر در کمک به سرعت و مسیر باد موثر هستند؛ که هر دو فاکتور فرم و ارتفاع ارتباط مهمی با پارامترهای موثر در آسایش حرارتی فضای باز دارند و نقش به سزایی در تعدیل دما در محیط را ایجاد می کنند. راتی (۲۰۱۹)، ریچنز (۲۰۱۷) و چاتزیپالکا (۲۰۱۶) به نقش فرم در فضاهای مسکونی و یانگ (۲۰۱۲) ارتفاع بلوک بر راحتی حرارتی اشاره کرده اند. همچنین تأثیر زاویه اقلیمی و جهت گیری مجموعه های مسکونی با تناسب ارتفاع و فرم قابل تغییر است. نتایج پژوهش گوده (۲۰۱۹) نیز در این راستا با نتایج این تحقیق مطابقت دارد. فضاهای باز با استفاده از عناصر اقلیمی، درختان، وجود آب و رطوبتی مناسب را در فضا ایجاد کرده اند و در مجموعه های میان مرتبه و بلند مرتبه و میان مرتبه نتایج متفاوتی نسبت به فرم و ارتفاع نشان داده است که در نهایت مجموعه های میان مرتبه در فرم های خطی نتایج مطلوب تری را نشان داده است. سزن (۲۰۱۹) نیز شرایط آسایش را در فضای باز در شرایط تابستان در ENVI-met بررسی کرده اند و شکل خطی می توان گفت بیشترین آسایش حرارتی را در فضای باز داشته است که با نتایج این پژوهش مطابقت داشته است. این در حالی است توجه به قرارگیری نوع باز شوها، اندازه، استفاده مناسب از مصالح، رنگ سبب بهبود شرایط در فضاهای بسته نیز می شود که در این پژوهش به فضاهای داخلی اشاره نشده است و ضرورت دارد در پژوهش های آتی نیز به آن پرداخته شود. ۵. نتیجه گیری

با مطرح شدن پارامترهای متعددی در گونه‌های مجموعه‌های مسکونی شهر شیراز، شاخص‌های متعددی به طور همزمان قادر به تأثیرگذاری بر مصرف انرژی می‌شوند در این پژوهش تنها به تأثیرگذاری ارتباط فرم و ارتفاع بلوک‌های شهری در فضاهای باز میانی پرداخته شده است. نهایتاً پس از بررسی داده‌های به دست آمده از شبیه‌سازی چهار الگوی مجتمع‌های مسکونی با ارتفاع‌های مختلف نتایج نشان داد که اثرات فرم و شکل با افزایش و کاهش ارتفاع در بلوک مسکونی نتیجه متفاوتی را ایجاد می‌کند و یک گونه نمی‌تواند در ارتفاع متفاوت شرایط مطلوبی را به لحاظ حرارتی ایجاد کند و تأثیر قابل توجهی در شرایط حرارتی فضای باز میانی بلوک‌های مسکونی داشته است. و نمی‌توان به عنوان یک الگوی ثابت از آن استفاده کرد. نهایتاً گونه‌های مسکونی با ارتفاع متناسب قابلیت استفاده بهینه جهت استفاده ساکنین را بوجود می‌آورد. اگر چه محققان در پژوهش‌های پیشین فرم ساختمان مربع شکل را الگوی بهینه نام برده‌اند، ولی در پژوهش حاضر با توجه تناسبات و ارتفاع بلوک‌ها، نسبت عرض به ارتفاع، از یک سو در ایجاد و طول سایه‌اندازی در گونه‌های متداول امروزی تأثیر متفاوتی دیده شده است. تناسب بین فاصله بلوک‌ها با طول سایه‌های ایجاد شده باعث ایجاد حرکت باد می‌شود به گونه دیگر می‌توان گفت با افزایش ارتفاع نیاز به افزایش فاصله میان بلوک‌ها، افزایش نسبت عرض به ارتفاع، است. نکته دیگری که با توجه به داده‌ها و بررسی‌های انجام شده می‌توان به آن اشاره کرد، ایجاد نقاط سایه‌دار و غیرسایه (سرد و گرم) و فشردگی فرم و ارتفاع زیاد در مجموعه‌های مسکونی باعث عدم حرکت باد خواهد شد. بنابراین فرم گونه‌های موجود مجموعه‌های مسکونی در شهر شیراز با افزایش ارتفاع و یا کاهش ارتفاع ارتباط مستقیمی در استفاده ساکنان از فضای باز میانی مورد استفاده در مجموعه‌های مسکونی خواهد داشت. لذا طراحان می‌توانند با طراحی بهینه و مطلوب مطابق با موقعیت جغرافیایی و نوع آب هوا در مجتمع‌های مسکونی با افزایش ارتفاع و یا کاهش ارتفاع در گونه‌های مختلف سکونت مطابق با فرم امکان بهره‌روی مناسب‌تری را در سطح شهر برای ساکنین بوجود آورند.

کتاب‌نامه

1. Amiriparyan, P., & Kiani, Z. (2016). Analyzing the homogenous nature of central courtyard structure in formation of Iranian traditional houses. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 216, 905-915.
2. Bady, M., Kato, S., & Huang, H. (2008). Towards the application of indoor ventilation efficiency indices to evaluate the air quality of urban areas. *Build Environ*, 43, 1991-2004.
3. Bady, M., Kato, S., Takahashi, T., & Huang, H. (2011). Experimental investigations of the indoor natural ventilation for different building configurations and incidences. *Build Environ*, 46, 65-74.
4. Chatzipoulka, C., Compagnon, R., & Nikolopoulou, M. (2016). Urban geometry and solar availability on façades and ground of real urban forms: using London as a case study. *Sol Energy*, 138, 53-66.
5. Coccolo, S., Kampf, J., Scartezzini, J. L., & Pearlmutter, D. (2016). Outdoor human comfort and thermal stress: A comprehensive review on models and standards. *Urban Climate*, 18, 33-57.
6. De Lieto Vollaro, A. (2014). Numerical study of urban canyon microclimate related to geometrical parameters. *Sustainability*, 6(11), 7894-7905.

7. Esch, M. M. E., Looman, R. H. J., & Bruin-Hordijk G. J. de. (2012). The effects of urban and building design parameters on solar access to the urban canyon and the potential for direct passive solar heating strategies. *Energy and Buildings*; 47,189-200.
8. Fanga, Z., Lin, Z., Mak, Ch. M., Niu J., & Tsee, K. (2018). Investigation into sensitivities of factors in outdoor thermal comfort indices. *Building and Environment*, 128, 129-142
9. Fay, R., Treloar, G., Iyer-Raniga, U. (2010). Life- cycle energy analysis of buildings: a case study. *Building Research Information*, 28, 31-41.
10. Georgakis, C., & Santamouris, M. (2006). Experimental investigation of air flow and temperature distribution in deep urban canyons for natural ventilation purposes. *Energy Build*, 38, 367-76.
11. Ghaffarianhoseini, A., Berardi, U., & Ghaffarian A. (2015). Thermal performance characteristics of unshaded courtyards in hot and humid climates. *Building and Environmen*, 87, 154-168.
12. Ghaffarianhoseini, A., Berardi, U., Ghaffarianhoseini, A., & Al-Obaidi, K. (2019). Analyzing the thermal comfort conditions of outdoor spaces in a university campus in Kuala Lumpur. Malaysia. *Science of the Total Environment*; 666, 1327-1345.
13. Givoni, B. (1989). *Urban design in different climates*. Switzerland: World Meteorological Organization. WMO/TD- No. 346, World Climate Applications Programme (WCAP), No.10.
14. Guedouh, M S., Zemmouri, N., Hanafi, A., & Qaoud, R. (2019). Passive Strategy Based on Courtyard Building Morphology Impact on Thermal and Luminous Environments in Hot and Arid Region. *Energy Procedia*; 157, 435-442.
15. Haapio, A. (2012). Towards sustainable urban communities. *Environ Impact Assess Rev*, 32, 165-9.
16. Hachem, C., Athienitis, A., & Fazio, P. (2011). Parametric investigation of geometric form effects on solar potential of housing units. *Sol Energy*, 85, 1864-77.
17. Hachem, C., Athienitis, A., & Fazio, P. (2012). Evaluation of energy supply and demand in solar neighborhood. *Energy and Build*, 49, 335-47.
18. Herrmann, J., & Matzarakis, A. (2012). Mean radiant temperature in idealised urban canyons-examples from Freiburg, Germany. *International journal of biometeorology*; 56, 199-203.
19. Hoppe, P. (1999). The physiological equivalent temperature – a universal index for the biometeorological assessment of the thermal environment. *International Journal of Biometeorology*, 43, 71-75.
20. Jenks, M., Burton, E., & Williams, K. (1996). *The compact city: a sustainable urban form?* London: E & FN Spon.
21. Johansson, E. (2006). Influence of urban geometry on outdoor thermal comfort in a hot dry climate: a study in Fez, Morocco. *Build. Environ*; 41,1326-1338.
22. Kanters, J., & Horvat, M. (2012). Solar energy as a design parameter in urban planning. *Energy Proc*, 30, 1143-1152.
23. Knowles, R. (1985). *Sun rhythm form*. USA: Mit Press.
24. Kovats, R. S., & Hajat, S. (2008). Heat stress and public health: a critical review. *Annual Review of Public Health*, 29, 41-55.
25. Lin. T. P.(2009). Thermal perception, adaptation and attendance in a public square in hot and humid regions. *Build. Environ*, 44 (10), 2017-2026.
26. Littlefair, P. (1998). Passive solar urban design: ensuring the penetration of solar energy into the city. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 2, 303-26.
27. Luederitz, C., Lang, DJ., & Von Wehrden, H. (2013). A systematic review of guiding principles for sustainable urban neighborhood development. *Landscape and Urban Planning*; 118, 40-52.

28. Matzarakis, A., & Mayer, H. (1999). Applications of a universal thermal index: physiological equivalent temperature. *International Journal of Biometeorology*; 43, 76-84
29. Matzarakis, A., Rutz, F., & Mayer, H. (2007). Modelling radiation fluxes in simple and complex environments - application of the RayMan model. *Int. J. Biometeorology*; 51, 323-334.
30. Morello, E., & Ratti, C. (2009). Sunscapes: 'Solar envelopes' and the analysis of urban DEMs. *Computers, Environment and Urban Systems*, 33, 26-34.
31. Nasrollahi, N., Hatami, M., Khastar, R., & Taleghani, M. (2017). Numerical evaluation of thermal comfort in traditional courtyards to develop new microclimate design in a hot and dry climate. *Sustainable Cities and Society*, 35, 449-467.
32. Nazarian, N., Acero, J. A., & Norford, L. (2019). Outdoor thermal comfort autonomy: Performance metrics for climateconscious urban design. *Building and Environment*; 155, 145-160.
33. Nazarian, N., Sin, T., & Norford, L. (2018). Numerical modeling of outdoor thermal comfort in 3D. *Urban Climate*, 26, 212-230.
34. Neuman, M. (2005). The compact city fallacy. *Journal of Planning Education and Research*, 25, 11-26.
35. Newman, P. W. G., & Kenworthy, J. R. (1992). Is there a role for physical planners? *Journal of the American Planning Association*, 58, 353-362.
36. Nikolopoulou, M., & Lykoudis, S. (2006). Thermal Comfort in Outdoor Urban Spaces: Analysis across Different European Countries. *Building and Environment*; 41, 1455-1470.
37. Oke, T. R. (1976). The distinction between canopy and boundary-layer urban heat islands. *Atmosphere*, 14, 268-77.
38. Oke, T. R. (1982). The energetic basis of the urban heat island. *Quarterly Journal of the Royal Meteorological Society*; 108, 1-24.
39. Oke, T. R. (1988). Street design and urban canopy layer climate, *Energy Build*, 11, 103-113.
40. Okeil, A. (2010). A holistic approach to energy efficient building forms. *Energy and Buildings*, 42(9), 1437.
41. Potchter, O., Cohen, P., Lin, TP., & Matzarakis, A. (2018). Outdoor human thermal perception in various climates: A comprehensive review of approaches, methods and quantification. *Science of the total Environment*, 631, 390-406.
42. Ratti, C., Baker, N., & Steemers, K. (2005). Energy consumption and urban texture. *Energy and Build*, 37, 762-76.
43. Ratti, C., Raydan, D., & Steemers, K. (2003). Building form and environmental performance: archetypes, analysis and an arid climate. *Energy Build*, 35, 49-59.
44. Ratti, C., & Richens, P. (2004). Raster analysis of urban form. *Environment and Planning B: Planning and Design*, 31(2), 297-309.
45. Rode, P., Keim, C., Robazza, G., Viejo, P., & Schofield, J. (2014). Cities and energy: urban morphology and residential heat-energy demand. *Environ Plan B: Plan Des*, 41(1):138-62.
46. Rodríguez-Algeciras, J., Tablada, A., & Matzarakis A. (2018). Effect of asymmetrical street canyons on pedestrian thermal comfort in warm-humid climate of Cuba. *Theoretical and Applied Climatology*, 133, 663-679.
47. Roshana, Gh., Almomenina, H. S., Hirashimab, S. Q. S., & Attiac, S. (2019). Estimate of outdoor thermal comfort zones for different climatic regions of Iran. *Urban Climate*, 27, 8-23.
48. Sanaieian, H., Tenpierik, M., Linden, K., Mehdizadeh Seraj F., & Mofidi Shemrani. S. M. (2014). Review of the impact of urban block form on thermal performance. *solar access and ventilation. Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 38, 551-560.
49. Sattrup, P. A., & Stromann-Andersen, J. (2013). Building typologies in Northern European cities: daylight, solar access, and building energy use. *J Architect Plan Res*, 30(1), 56-76.

50. Sozen, I., & Oral, G. K. (2019). Outdoor thermal comfort in urban canyon and courtyard in hot arid climate: A parametric study based on the vernacular settlement of Mardin. *Sustainable Cities and Society*; 48, 101398.
51. Toudert, F., & Mayer, H. (2006). Numerical study on the effects of aspect ratio and orientation of an urban street canyon on outdoor thermal comfort in hot and dry climate. *Build Environ*, 41, 94-108.
52. Vartholomaios, A. (2017). A parametric sensitivity analysis of the influence of urban form on domestic energy consumption for heating and cooling in a Mediterranean city. *Sustain Cities Soc*, 28, 135-45.
53. Vega –Azamar, R. E., Glaus, M., Hausler, R., Oropeza-García N. A., & Romero López, R. (2013). An emergy analysis for urban environmental sustainability assessment, the Island of Montreal, Canada. *Landscape and Urban Planning*, 118, 18-28.
54. Wania, A., Bruse, M., Blond, N., & Weber, C. (2012). Analysing the influence of different street vegetation on traffic-induced particle dispersion using microscale simulations. *Journal of Environmental Management*, 94, 91-101.
55. Wissen Hayek U., & Grêt-Regamey, A. (2012). Collaborative urban modelling platform–facilitating incorporating of ecosystem services into planning for sustainable urban patterns. Leipzig: TEEB Conference.
56. Xu, Z., FitzGerald, G., Guo, Y., Jalaludin, B., & Tong, S. (2016). Impact of heatwave on mortality under different heatwave definitions: a systematic review and meta-analysis. *Environment International*, 89-90, 193-203.
57. Yang, X., Li, Y., & Yang, L. (2012). Predicting and understanding temporal 3D exterior surface temperature distribution in an ideal courtyard. *Build Environ*, 57, 38-48.
58. Younsi, S. A., & Kharrat, F. (2016). Outdoor thermal comfort: Impact of the geometry of an urban canyon in a Mediterranean subtropical climate: Case study Tunis, Tunisia. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 216, 689-700.
59. Yuen, B., & Wong, N. H. (2005). Resident perceptions and expectations of rooftop gardens in Singapore, *Landsc. Urban Plan*, 73, 263-276.
60. Zhanga, J. I., Shabunko, V., Rong Tay, S .E., & Sun H, Y. (2019). Thomas Reindl Impact of urban block typology on building solar potential and energy use efficiency in tropical high-density city. *Applied Energy*, 240, 513-533.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال هشتم، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۰، شماره پیاپی ۱۵

تحلیل سیاست‌های کالبدی و اقتصادی بازآفرینی شهری مسکن مینا، مورد مطالعه محله جفره ماهینی

شهر بوشهر

کرامت اله زیاری (استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، گروه جغرافیای انسانی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران)

zayyari@ut.ac.ir

سید علی حسینی (استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، گروه جغرافیای انسانی، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران،

نویسنده مسئول)

a.hosseini@ut.ac.ir

علی گودرزی (کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده جغرافیا، دانشگاه تهران، تهران، ایران)

goodarzali@ut.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۴۰۰/۱۱/۱۲

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۶/۱۸

صص ۲۴۰-۲۱۹

چکیده

شهر در فرآیند طبیعی رشد خود به دلیل ماهیت اجتماعی که دارد به مرور، کارایی خود را در ارتباط با شرایط جدید از دست می‌دهد. بافت ناکارآمد، معضلی است که اکثر شهرها، به‌خصوص شهرهای تاریخی و با قدمت با آن مواجه هستند. یکی از مشکلات اصلی که بافت ناکارآمد برای شهر ایجاد می‌کند، مشکلات مربوط به مسکن است. بازآفرینی شهری به عنوان رویکردی کارا در مقابله با فرسودگی شهری، می‌تواند راه‌حلی مناسب برای تغییر و بهبود وضعیت شهر و زندگی ساکنان آن باشد. هدف این تحقیق تحلیل سیاست‌های کالبدی و اقتصادی بازآفرینی شهری مسکن مینا در بافت‌های فرسوده شهری محله جفره ماهینی شهر بوشهر است. داده‌های آماری مورد نیاز با استفاده از پرسشنامه گردآوری شده و جامعه آماری شامل شهروندان ساکن در محله جفره ماهینی شهر بوشهر و حجم نمونه ۳۴۰ نفر می‌باشد. برای تحلیل در این پژوهش از آزمون‌های تی تک‌نمونه‌ای، تحلیل عاملی تاییدی و معادلات ساختاری استفاده شده است. در این پژوهش، شاخص‌های مسکن در ابعاد کلی سیاست بازآفرینی شهری یعنی اقتصادی و کالبدی شامل کمی اقتصادی، کیفی اقتصادی، مالی اقتصادی، کمی کالبدی، کیفی کالبدی و مالی کالبدی تحلیل می‌شوند. بارهای عاملی بدست آمده برای تمامی شاخص‌ها در هر دو سیاست در حالت تخمین بالاتر از استاندارد بود که به معنای قابل قبولی است و همچنین در شرایط تخمین معناداری نیز وضعیت قابل قبول بود. پس از اجرای آزمون‌های مرتبط مشخص شد، در مدل بازآفرینی شهری مسکن مینا در محله جفره ماهینی، وضعیت کلی هر دو سیاست و همچنین وضعیت کلی مدل، در شرایط نامطلوب قرار دارد.

کلیدواژه‌ها: بازآفرینی شهری مسکن مینا، بافت‌های ناکارآمد، شهر بوشهر، محله جفره ماهینی، مسکن.

۱. مقدمه

شهر باید مکانی برای پرورش استعداد ساکنین باشد (اُکونور^۱ و همکاران، ۲۰۲۰). مطمئناً شهرها فقط به صورت مجموعه‌ای از ساختمان‌ها، خیابان‌ها، پارک‌ها و غیره تعریف نمی‌شوند. این مکان‌ها فرآیندی برای افزایش کارایی، حرکت عوامل تولید، گسترش نوآوری، خلاقیت و پاسخ‌گویی به نیازهای ایجاد شده و توسعه یافته اجتماعات انسانی هستند (پوراحمد^۲ و همکاران، ۲۰۱۵). امروزه برخی شهرها دارای نقاط و مناطقی هستند که نه تنها با تعاریف فوق همخوانی ندارند بلکه دقیقاً در تضاد با آنها هستند (نعلبندی، ۱۳۹۵). این مناطق از شهر به دلایلی از توسعه بازماندند و روزه‌روز روبه انحطاط نهادند (باباخانی، ۱۳۹۷). در گذشته پویایی خاصی بین بافت‌های قدیمی شهر و ساختارهای مسکونی وجود داشت اما بر اساس تغییرات ناگهانی مرتبط با شهرنشینی سریع، این بافت‌ها دگرگون شده و از لحاظ ساختاری و عملکردی توانایی سازگاری با از زندگی روزمره را ندارند و نمی‌تواند نیازهای مختلف ساکنان خود را تامین کند (حسینی^۳ و همکاران، ۲۰۱۷).

مسکن به عنوان یکی از مهم‌ترین نیازهای اولیه بشر، نقش مهمی در امنیت و محافظت او دارد و به عنوان یک عامل تعیین‌کننده در سازمان اجتماعی فضا، در شکل‌گیری هویت فردی، روابط اجتماعی و اهداف جمعی افراد نقش مؤثری دارد (حسینی و همکاران، ۱۳۹۳). در سال ۱۹۴۸، سازمان ملل متحد در بیانیه جهانی حقوق بشر، شرح داد که هرکسی برای دستیابی به یک سطح استاندارد مناسب زندگی برای سلامتی و بهزیستی خود و خانواده‌اش شامل غذا، لباس، مسکن و مراقبت‌های بهداشتی و خدمات اجتماعی حقی دارد (گوگیل^۴، ۲۰۰۷). فضای سکونت، فضای مناسبی که آسایش، دسترسی مناسب، امنیت، پایداری، دوام سازه‌ای، روشنایی، تهویه و زیرساخت‌های اولیه از قبیل آبرسانی، بهداشت و درمان، محیط‌زیست سالم، مکان مناسب و قابل دسترسی از نظر کار و تسهیلات اولیه و همچنین زمینه رشد و تقویت روابط بین اعضای خانواده و روابط همسایگی را برای ساکنانش فراهم می‌کند و مهم‌تر از همه، متناسب با توان مالی خانوار است (حکمت‌نیا و همکاران، ۱۳۸۴). در واقع منظور از فضای سکونت، سطحی وسیع‌تر از خانه است که شامل یک سیستم دسته‌جمعی می‌گردد و آن مجموعه‌ای از خانه‌ها، مراکز آموزشی، مغازه‌های اولیه و تأسیسات وابسته و مورد نیاز خانه‌هاست (بناری، ۱۳۹۷). در شرایط عادی حق داشتن مسکن مناسب یکی از اساسی‌ترین رکن‌های حقوق بشر است. حق برخورداری از مسکن مناسب در تمام پیمان‌های جهانی همواره مورد تأکید بوده است. طبق بیانیه سازمان ملل متحد، حق مسکن به معنای برخورداری کمیته حقوق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی همه انسانها از حق زیست در محیطی امن و آرام، با حفظ عزت و کرامت انسانی است (خادم‌موخر و کوهی حبیبی، ۱۳۹۶). بر این اساس، شاخص‌های مسکن مناسب را می‌توان این چنین برشمرد؛ امنیت قضائی مالکیت، دسترسی به خدمات و تسهیلات زیربنایی سکونت، انطباق مسکن‌های جدید با توان مالی ساکنان، قابلیت دسترسی به

1. O'Connor
2. Pourahmad
3. Hosseini
4. Ghoguill

مسکن برای اقشار ضعیف اجتماعی، مکان مناسب در محیط زیست سالم - انطباق با نیازهای فرهنگی نیازمندان (رفیعی، ۱۳۸۳). به‌طور کلی می‌توان شاخص‌های مسکن را در سه گروه عمده شامل شاخص‌های کمی، کیفی و مالی (اقتصادی) مسکن تقسیم‌بندی کرد (حکمت‌نیا و موسوی، ۱۳۸۵). شاخص‌های کیفی در ساخت‌وساز، انجام تمامی فعالیت‌های زندگی ساکنان را به سهولت و کارایی مطلوب امکان‌پذیر ساخته و کمکی در جهت یافتن حیات زندگی پایدار شهری و ساخت و شکل مناسب برای شهر و مناطق شهری محسوب می‌شوند (خادم‌موخر و کوهی جیبی، ۱۳۹۶).

بافت فرسوده شهری به عرصه‌هایی از محدوده قانونی شهرها گفته می‌شود که به‌دلیل فرسودگی کالبدی، عدم برخورداری مناسب از دسترسی سواره، تأسیسات خدمات و زیرساخت‌های شهری، آسیب‌پذیر بوده و از ارزش مکانی، محیطی و اقتصادی نازلی برخوردارند (هاشم‌زاده و همکاران، ۱۳۹۹). این بافت‌ها به‌دلیل فقر ساکنان و مالکان آنها امکان نوسازی خودبه‌خودی را نداشته و نیز سرمایه‌گذاران انگیزه‌ای برای سرمایه‌گذاری در آن را ندارند (شاهینی‌فر و همکاران، ۱۳۹۹). در واقع می‌توان گفت گونه‌ای از بافت‌های شهری است که وجود عوامل و عناصر مختلف در آن، کاهش ارزش‌های کیفی محیط‌زیست انسان را از جنبه‌های کالبدی، عملکردی، زیست‌محیطی، اقتصادی و اجتماعی در آن فراهم آورده و با کاهش ارزش‌های سکونت‌ی نوسازی در بافت متوقف می‌شود و میل به مهاجرت در جماعت ساکن افزایش می‌یابد (ابراهیم‌زاده و ملکی، ۱۳۹۱). مفهوم فرسودگی شهری را می‌توان تنزل شرایط اجتماعی، اقتصادی و کالبدی شهری دانست (کورکماز^۱ و بالابان^۲، ۲۰۲۰). هنگامی که در محدوده‌ای از شهر، حیات آن به هر علتی رو به رکود می‌رود، بافت شهری آن محدوده در روند فرسودگی قرار می‌گیرد (پوپیک^۳، ۲۰۰۵). یکی از مهم‌ترین معضلات بافت‌های فرسوده، معضل مسکن می‌باشد و واحدهای مسکونی آن با مصالح بی‌دوام و کم‌دوام و فرسوده ساخته شده و تجهیزات و خدمات شهری آن ناکافی است (آلبانز^۴ و همکاران، ۲۰۲۱). یکی از رویکردهای متاخر مداخله در این بافت‌ها رویکرد بازآفرینی است که هدف آن خلق فضای شهری جدید با حفظ ویژگی‌های اصلی فضایی (کالبدی و فعالیتی) است (تورکو^۵، ۲۰۱۲). بازآفرینی شهری از آرمان‌ها و دستاوردهای نوسازی شهری که به‌صورت فرآیندی از تغییرات کالبدی اساسی دیده می‌شود و تجدید حیات شهری که هرگاه نیاز به اقدام را پیشنهاد می‌دهد، در تدقیق یک رویکرد با شکست مواجه می‌گردد، بسیار فراتر حرکت می‌کند (کوچ^۶، ۱۹۹۰). این رویکرد برای افراد مختلف معانی مختلفی را به‌وجود می‌آورد و دامنه آن از فعالیت‌های بزرگ که باعث رشد اقتصادی می‌شود تا مداخلات محلی برای بهبود کیفیت زندگی ساکنان، را شامل می‌شود (راومینگ^۷، ۲۰۱۸).

1. Korkmaz
2. Balaban
3. Popik
4. Albanese
5. Turcu
6. Couch
7. Ruming

بازآفرینی شهری به مثابه روایتی فراگیر و یکپارچه از مرمت شهری، جریانی است که از یک سو به تمامی وجوه و محدودیت‌های امر توسعه در بطن شهر توجه می‌کند و از سوی دیگر، به تدارک فرصت و استفاده از هر فرصتی برای تبدیل ساختن آن به ابزار یا راهی برای رسیدن به توسعه می‌پردازد (ریعی زکی، ۱۳۹۵).

بازآفرینی به معنای باز تولید طبیعی، بخشی از یک تمامیت زنده می‌باشد که در معرض نابودی قرار گرفته است (لطفی، ۱۳۹۰). همچنین به معنای بازگرداندن حیات اجتماعی، اقتصادی و محیطی به یک منطقه است این حرکت مکان‌ها را دگرگون می‌کند، تصویر اجتماعی از خودش را تقویت می‌کند و مکان‌های زنده و جذاب که سرمایه‌گذاری درونی پایدار را تشویق می‌کنند، خلق می‌کند (اوزلم^۱، ۲۰۰۹). به تدریج، این واژه در مقابل مختصات و تبعات منفی نوسازی شهری، بار معنایی مثبتی پیدا کرد (کاوآن^۲ و راجرز^۳، ۲۰۰۵). مفهوم بازآفرینی شهری، بسته به سطح توسعه یافتگی هر کشور، به شیوه‌های مختلف تفسیر شده و مورد استفاده قرار گرفته است (نوریان و آریانا، ۱۳۹۱) اما به طور کلی به دنبال حل مشکلات فرسودگی شهری از طریق بهسازی مناطق محروم و در حال اضمحلال در شهرهاست (سلیمی یکتا و همکاران، ۱۳۹۸). بازآفرینی از طریق فضاهای شهری جدید و بهبود خدمات برای پاسخگویی و رفع نیازهای معاصر انجام می‌شود، بدون این که خدشه‌ای به ویژگی‌های فضایی قدیم وارد سازد. پس می‌توان دریافت که برای بازآفرینی یک محله در بافت قدیم، باید محله را مطابق با نیازهای روز تجهیز کرده و فضاهای شهری جدیدی برای آن تعریف کرد تا بتوان از فرسودگی بیشتر محله جلوگیری کرد و حیات مجدد به آن بخشید (حسینی، ۱۳۹۰). این رویکرد تنها به دنبال باززنده‌سازی مناطق متروکه نیست، بلکه با مباحث گسترده‌تری همچون اقتصاد رقابتی و کیفیت زندگی به خصوص برای کسانی که در محلات فقیرنشین زندگی می‌کنند، سروکار دارد (پوراحمد و همکاران، ۱۳۸۹). همین رویکرد همه جانبه است که آن را به راه حل مناسبی در مقابله و مواجهه با بافت فرسوده شهری تبدیل کرده است (وانگ^۴ و همکاران، ۲۰۲۱). بازآفرینی شهری در نوع مداخله خود، علاوه بر بافت به مسائل مهمی چون پایداری، مشارکت همگانی و کیفیت زندگی نیز می‌پردازد (کاپولونگو^۵ و همکاران، ۲۰۱۹). در فرایند بازآفرینی مشارکت، برنامه‌ریزی راهبردی و پایداری اهمیت ویژه‌ای می‌یابد. اینها سه ضلع مثلث رهیافت بازآفرینی شهری را تشکیل داده و پایه‌ای برای اقدام در بازآفرینی شهری فراهم می‌کنند. مشارکت شامل مشارکت مردمی، مشارکت بین سازمانی، مشارکت بین سازمان‌ها و مردم و سایر ذینفعان، برنامه‌ریزی راهبردی شامل مقابله با فرسودگی و افت شهری، مشکل گشایی و درگیر ساختن تمام ذینفعان و توجه به اهداف پایداری شامل پایداری اقتصادی، اجتماعی و محیطی و پایداری عمل برنامه‌ریزی عناصر اصلی رهیافت بازآفرینی شهری را تشکیل می‌دهند (نوریان و آریانا، ۱۳۹۱).

1. Ozlem
2. Cowan
3. Rogers
4. Wang
5. Capolongo

سیاست‌های اصلی پروژه بازآفرینی شهری را می‌توان در چهار دسته کلی تقسیم‌بندی کرد. سیاست‌های کالبدی، محیطی، اجتماعی و اقتصادی. هدف اصلی سیاست‌های کالبدی بازآفرینی شهری، جذاب ساختن نواحی فرسوده برای مردمی است که انتخاب‌های دیگری دارند. ارتقای کیفیت کالبدی، تنوع در انتخاب اندازه و نوع مسکن، محصور کردن اراضی بایر رها شده، ایجاد تسهیلات خرده‌فروشی، خرید و فراغت، انتقال کاربری‌های ناسازگار و غیره از مهم‌ترین اقدامات بازآفرینی کالبدی هستند (رهنما، ۱۳۸۸). در سیاست‌های اقتصادی بازآفرینی شهری دستیابی به اقتصاد پایدار، ضرورتی غیرقابل انکار برای خروج از چرخه افت محسوب می‌شود. به اعتقاد تالون^۱ (۲۰۱۰) پیش قدمی‌ها و ابتکارات اقتصادی، نقش مهمی در تحریک توسعه اقتصادی دارند. یاری رساندن به ساکنان، در دسترسی به کار، تغییر مهارت‌های ساکنان با توجه به نیاز بازار، پیروز شدن بر گرفتاری‌های جستجوی کار از قبیل اعتماد به نفس، مشکلات حمل‌ونقل، مراقبت از کودکان و غیره از جمله سیاست‌های بازآفرینی اقتصادی هستند.

اغلب شهرهای مهم و تاریخی ایران، به سبب نوع اقلیم و به‌خصوص نوع مصالح استفاده شده و به علت عدم رعایت اصول و استانداردهای طراحی شهری و شهرسازی، با پدیده بافت‌های فرسوده مواجه‌اند (محمداپور، ۱۳۹۶). شهر بوشهر به دلیل شرایط خاص جغرافیایی که دارد، با کمبود زمین نیز مواجه است. بخشی از این کمبود زمین ناشی از اراضی فراوان نظامی در شهر است و بخش دیگری از آن مربوط به شکل شبه جزیره‌ای شهر می‌شود که از سه طرف محصور به دریاست. کمبود زمین منجر به کمبود مسکن شده و افزایش قیمت مسکن شده است از طرفی دیگر بخشی از شهر دارای بافت فرسوده است. بازآفرینی شهری در بافت‌های فرسوده با رویکرد پایه‌ای مسکن، می‌تواند پاسخی به بخشی از تقاضای ساکنین برای مسکن باشد. با توجه به اینکه در زمینه بازآفرینی مسکن مبنای تحقیقات بسیار اندکی انجام شده است، این پژوهش برآن است تا به بررسی مؤلفه‌های اصلی بازآفرینی شهری مسکن مبنای بافت فرسوده محله جفره ماهینی شهر بوشهر اقدام نموده و پس از مشخص کردن وضعیت بافت در این خصوص، نسبت به ارائه راهبرد و راهکارهای بازآفرینی شهری با تاکید بر موضوع مسکن اقدام نماید.

۲. روش‌شناسی پژوهش

۲.۱. روش تحقیق

مطالعه و بررسی به‌منظور تدوین الگوی بازآفرینی مسکن مبنای بافت فرسوده شهری، نیازمند جامع‌نگری در برنامه‌ریزی و مطالعه است که ضمن شناسایی و طبقه‌بندی معیارها و شاخص‌های بازآفرینی شهری مسکن مبنای روابط علی میان این شاخص‌ها نیز دست یابد. بر این اساس و با استناد به منابع اساسی، روش مورد استفاده در این پژوهش توصیفی - تحلیلی می‌باشد. با توجه به ماهیت موضوع، تحقیق از نوع تحقیق کاربردی است. شیوه گردآوری داده‌های اسنادی، بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای و برای داده‌های پیمایشی، ابزار پرسشنامه، مصاحبه و مشاهده در نظر گرفته شده است. جمعیت ساکنان در محدوده محله جفره ماهینی شهر بوشهر ۳۷۹۵ نفر می‌باشند (مرکز آمار ایران،

۱۳۹۵). پرسشنامه با استفاده متغیرهای مشخص، شاخص‌های مورد مطالعه را در دو سیاست بازآفرینی شهری مسکن مبنای اقتصادی و کالبدی، مطرح می‌کند. در این پژوهش برای انتخاب نمونه از جامعه آماری از روش نمونه‌گیری تصادفی استفاده شده است و برای محاسبه حجم نمونه از روش فرمول کوکران استفاده شد. تعداد ۳۴۰ پرسشنامه از خانوارهای ساکن در محدوده مورد مطالعه گردآوری و مورد تحلیل قرار گرفت. برای انجام تحلیل‌ها و محاسبات آماری از نرم‌افزار Smart-pls، Excel، SPSS و جهت تهیه نقشه‌های جغرافیایی از نرم‌افزار ArcGIS و همچنین داده‌ها به روش‌های آمار توصیفی و استنباطی همچون تی‌تک نمونه‌ای مورد بررسی قرار گرفته است. برای تحلیل سیاست‌های کالبدی و اقتصادی مدل بازآفرینی شهری از آزمون تی‌تک نمونه‌ای و برای تشخیص میزان انطباق مدل پیشنهادی با واقعیت امر، از تحلیل عاملی تاییدی بهره گرفته شد.

۲.۲. متغیرها و شاخص‌های پژوهش

جهت بازآفرینی بافت محدوده مورد مطالعه با رویکردهای مسکن مبنای، ابتدا باید متغیرهای بازآفرینی به صورت عملیاتی تعریف شده و شاخص‌های مورد نظر تدوین شود. این شاخص‌ها در واقع خود تعریف کننده متغیرهای عملیاتی پژوهش می‌باشند که بر اساس آنها، سؤالات پرسشنامه تدوین شده و راهکارهای مناسب استخراج می‌شود. همان‌گونه که پیش‌تر اشاره شد، شاخص‌های مسکن را می‌توان به سه دسته کمی، کیفی و مالی تقسیم‌بندی کرد. با تطبیق شاخص‌های مسکن با این سیاست‌های بازآفرینی شهری، می‌توان به مدلی دست یافت که چارچوب بازآفرینی مسکن مبنای را مشخص می‌کند (جدول ۱). در این تحقیق الگوی بازآفرینی شهری مسکن مبنای در سیاست کالبدی و اقتصادی در محله جفره ماهینی شهر بوشهر مورد بررسی قرار گرفته است؛ به این صورت که شاخص‌های کلی تعیین شده و برای این شاخص‌های، زیرشاخص‌هایی مشخص گردید و سپس به مدل بازآفرینی مسکن مبنای در محله پرداخته شده است.

جدول ۱. شاخص و متغیرهای مسکن در سیاست‌های کالبدی و اقتصادی بازآفرینی شهری مسکن مبنای

متغیرها	شاخص‌ها	رویکرد بازآفرینی
عمر ساختمان (اِبنیه)	کمی کالبدی	سیاست کالبدی
تعداد اتاق در واحد مسکونی		
مساحت واحد مسکونی		
ایمنی سازه	کیفی کالبدی	
استحکام سازه		
وضعیت میزان دسترسی		
هزینه نمای ساختمان	مالی کالبدی	سیاست اقتصادی
هزینه زیبایی داخلی ساختمان		
میزان هزینه مسکن که باید صرف متراژ شود	کمی اقتصادی	
میزان هزینه مسکن که باید صرف تعداد اتاق شود		

متغیرها	شاخص‌ها	رویکرد باز آفرینی
میزان تاثیرگذاری هزینه مسکن به استحکام آن	کیفی اقتصادی	
میزان تاثیرگذاری قیمت مصالح به ترمیم و یا بهبود کیفیت مسکن		
میزان کل هزینه مسکن به کل هزینه خانوار	مالی اقتصادی	
میزان پرداخت اضافی هزینه حمل و نقل به دلیل موقعیت مسکن		

ماخذ: (وینستون، ۲۰۱۰؛ آمادو^۱، ۲۰۱۸؛ والی، ۲۰۱۸؛ معماری و همکاران، ۱۳۹۸؛ مرادی و همکاران، ۱۳۹۷؛ صرافی و رضازاده، ۱۳۹۶؛ رحیمی و عزیزی، ۱۳۹۶؛ پورزرگر، ۱۳۹۴؛ محمدی و حسینی، ۱۳۹۴؛ مرادی ناصرخانی، ۱۳۹۲)

۳.۲. محدوده مورد مطالعه

شهر بوشهر از نقطه نظر کاربری اراضی دارای ویژگی‌های خاص است چرا که نزدیک به ۴۰ درصد اراضی محدوده شهر را کاربری نظامی تشکیل می‌دهد. اراضی بایر و متروک نیز، نزدیک به ۳۵ درصد را تشکیل می‌دهند که اکثراً به دلیل ساحلی بودن شهر، دارای بستری سست هستند که برای ساخت و ساز نیاز به زیرسازی عظیمی دارند. در مطالعاتی که در سال ۱۳۸۴ در شهر بوشهر انجام شد، پنج محله از شهر، در زمره بافت فرسوده قرار گرفتند. بعد از سال ۱۳۸۴ مطالعات دقیقی در زمینه بافت فرسوده در شهر بوشهر انجام نگرفته است این محلات در جدول شماره ۲ مشخص شده است.

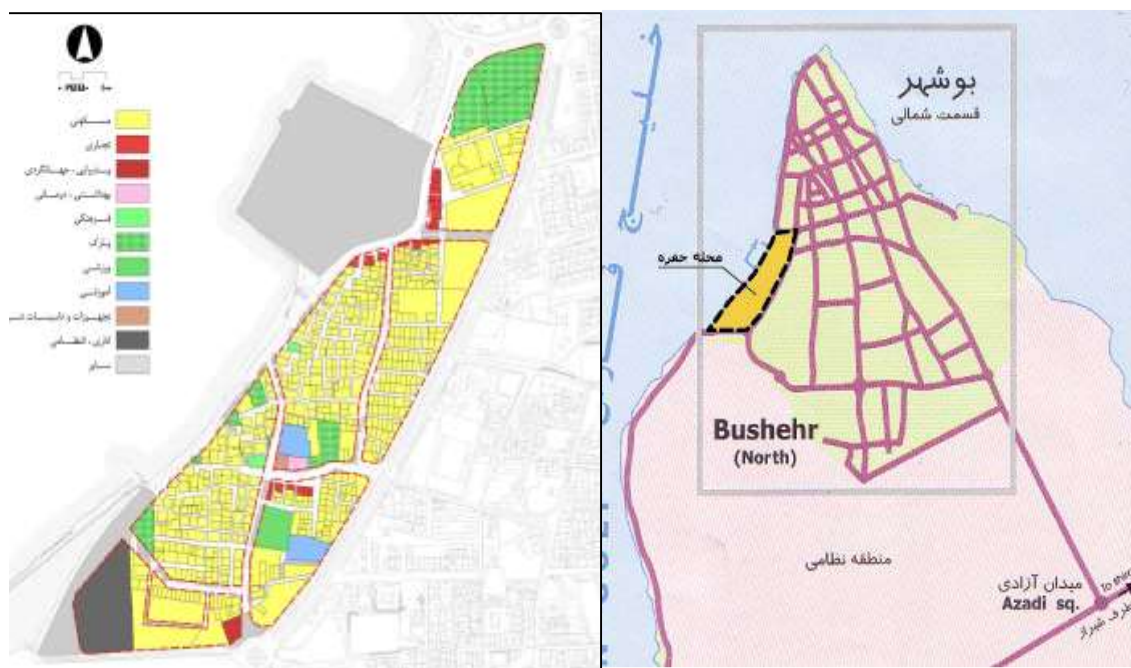
جدول ۲. بافت فرسوده شهر بوشهر

محدوده	جمعیت	مساحت	تراکم جمعیت	جمعیت شاغل
بافت قدیم	۴۷۳۷	۳۷/۵	۱۳۵	-
چهارصد دستگاه	۴۶۲۰	۴۵/۵	۱۰۱/۵	۹۰۴
جفره ماهینی	۲۸۰۹	۵۸	۴۸/۴۳	۶۸۳
صلح آباد	۳۱۷۸	۲۵/۵	۱۲۴/۶۲	۶۵۸
جبری	۸۸۸	۱۵/۵	۵۷/۲۹	۲۰۲

ماخذ: (شهرداری بوشهر، ۱۳۹۵)

محله جفره ماهینی قدمتی کمتر از صد سال را دارا می‌باشد. محدوده جفره ماهینی در جنوب غربی شهر بوشهر قرار دارد و از شرق و غرب به خیابان‌های چمران و خلیج فارس بسته می‌شود. تمامی بدنه غربی این محدوده رو به ساحل است و حوضچه صیادی جفره ماهینی نیز به این محدوده متصل است. مساحت محله، ۵۸ هکتار می‌باشد که تقریباً نیمی از آن (حدود ۲۶ هکتار) را بافت فرسوده تشکیل می‌دهد. برخی ساختمان‌های مهم شهر مانند شهرداری نیز در این محدوده ساخته شده‌اند. در شکل ۱ موقعیت محله مورد مطالعه در شهر بوشهر نشان داده شده است.

براساس برآوردهای جمعیتی در سال ۱۳۹۵ جمعیت این محدوده ۳۷۹۵ نفر تخمین زده شده است. تراکم جمعیت محدوده در همین سال برابر ۷۷,۴۴ نفر در هکتار است. مطالعات میدانی نشان می‌دهد گروه‌های اجتماعی ساکن در این محدوده گروه‌هایی با درآمد متوسط شهر بوشهر هستند. مهمترین ویژگی کاربری‌ها در این محدوده همجواری با اسکله جفره، شهرداری و ورزشگاه اراضی نظامی است. از سویی وجود اراضی ورزشی با سطح زیاد اهمیت خاصی بر این محدوده می‌دهد. نبود پیوند فضایی بین اسکله جفره و بافت از مشکلات این محدوده محسوب می‌شود (شکل ۲). همچنین بافت محله اکثراً ریزدانه بوده و ساختمان‌ها دارای مساحت زیربنای پایینی هستند (شکل ۳).



شکل ۱. موقعیت محله جفره ماهینی در شهر بوشهر شکل ۲. کاربری اراضی محله جفره ماهینی شهر بوشهر

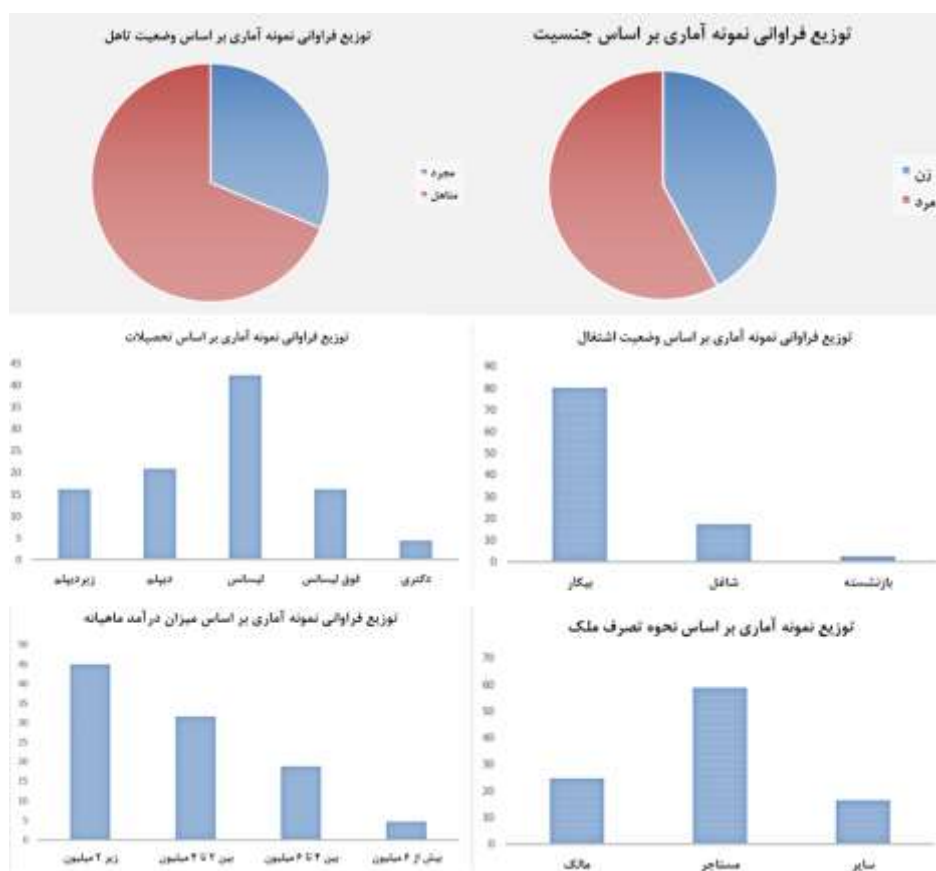


شکل ۳. تعداد واحدها در بلوک‌های محله جفره ماهینی بر حسب مساحت زیربنا

۳. یافته‌های پژوهش

۳.۱. مشخصات پاسخ‌دهندگان

پس از تعیین متغیرهای پژوهش به گردآوری اطلاعات از جامعه آماری پژوهش، یعنی ساکنان محله جفره ماهینی شهر بوشهر پرداخته شد. اطلاعات جمعیت‌شناختی نمونه آماری پژوهش به صورت خلاصه به شرح زیر است. ۴۲/۱ درصد از نمونه آماری را زنان و ۵۷/۹ درصد را مردان تشکیل می‌دهند. حدود ۳۱ درصد پاسخ‌دهندگان مجرد بودند و مابقی متاهل بودند. در تفکیک نمونه آماری با توجه به میزان تحصیلات، کارشناسی با ۴۲/۲ درصد بیشترین فراوانی را داشتند و ساکنان با مدرک دکتری با ۴/۳ درصد کمترین فراوانی را به خود اختصاص داده‌اند. در بحث درآمد و اشتغال، بیش از ۸۰ درصد نمونه آماری پژوهش، یا بیکار بودند یا درآمد ثابتی نداشتند (از دانشجویان خواسته شده بود که اگر شغل ثابتی ندارند گزینه بیکار را انتخاب کنند) و بیش از ۷۰ درصد اذعان کردند که کمتر از چهار میلیون تومان در ماه درآمد دارند. در نحوه تملک ملک نیز، مستاجران با فراوانی ۵۸/۸ درصد، بیشترین بخش از نمونه آماری پژوهش را به خود اختصاص داده‌اند (شکل ۴).



شکل ۴. ویژگی‌های جمعیت‌شناختی نمونه‌های آماری پژوهش

۳.۲. ارزیابی بازآفرینی شهری مسکن مبنا

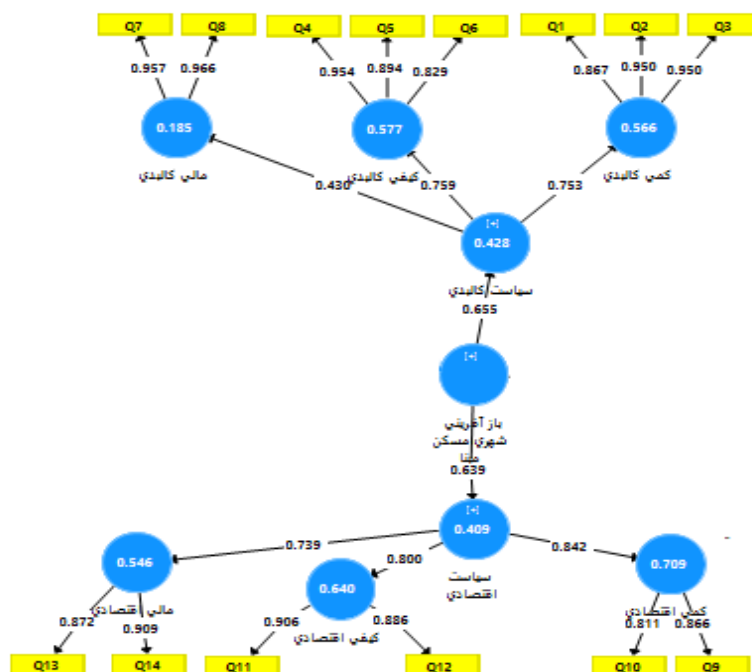
برای اینکه از کفایت حجم نمونه اطمینان حاصل شود، باید آزمون‌های مربوطه به آن بکار گرفته شود. برای این منظور از آزمون KMO و بارتلت استفاده شد. همان‌طور که در جدول ۳، ملاحظه می‌شود، با توجه به اینکه مقدار Chi-square محاسبه شده از مقدار بحرانی جدول با درجه آزادی ۵۹۵ سطح $p \leq 0/05$ معناداری می‌باشد، پس نتایج حاکی از کفایت حجم نمونه است.

جدول ۳. آزمون KMO و بارتلت برای کفایت حجم نمونه

بارتلت			KMO
سطح معناداری	درجه آزادی	Chi-Square	
۰/۰۰۰	۵۹۵	۵۰۲۶/۴۹۲	۰/۷۲۲

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

هدف از تحلیل عاملی تأییدی مقایسه مدل ارائه شده بر اساس نظریه با مدلی که در دنیای واقعی وجود دارد، می‌باشد. در واقع در تحلیل عاملی تأییدی تأیید نیکویی برازش مدل یا به عبارتی تأیید اینکه مدل ارائه شده مشابه مدل واقعی در جامعه مورد مطالعه هست یا خیر، بررسی می‌شود. بنابراین جهت مشخص کردن اینکه سیاست‌های پژوهش تا چه اندازه برای الگوهای اندازه‌گیری قابل قبول می‌باشند و متغیرهای در نظر گرفته شده برای شاخص مورد نظر از اعتبار لازم برخوردار هستند، ابتدا مدل اندازه‌گیری مورد تحلیل قرار گرفته است. به این منظور در این بخش از تحلیل عاملی تأییدی با نرم‌افزار (Smart-PLS 2) برای تعیین روایی سازه ابعاد و شاخص‌های متغیر بازآفرینی شهری مسکن مبنا استفاده شده است. همان‌طور که در شکل ۵ نشان داده شده است در حالت تخمین استاندارد، بارهای عاملی تمامی متغیرها روی عامل مربوط به خود بالای ۰/۴۰ می‌باشد؛ بنابراین می‌توان گفت تمامی متغیرها از بار عاملی قابل قبولی با عامل مربوط به خود برخوردار بوده و مورد تأیید می‌باشد.

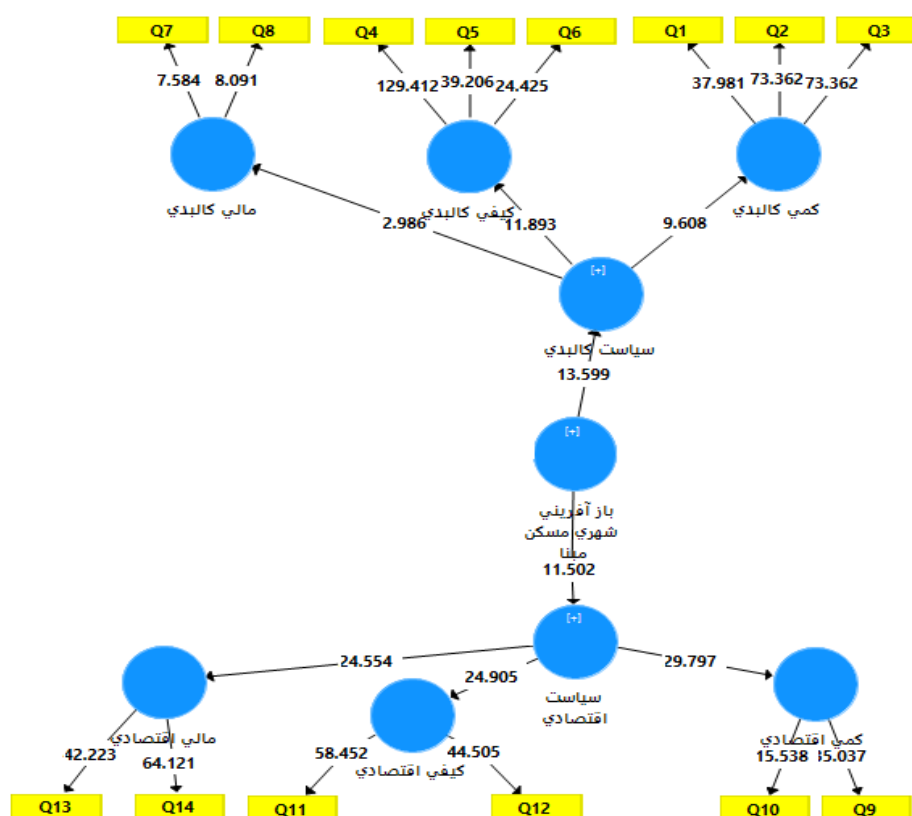


شکل ۵. تحلیل عاملی تأییدی الگوی بازآفرینی شهری مسکن مبنا در حالت تخمین استاندارد

در ادامه معنادار بودن بارهای عاملی متغیرها و شاخص‌های بازآفرینی شهری مسکن مبنا با استفاده از آماره آزمون تی (t)، مورد بررسی قرار می‌گیرد. همان‌طور که در شکل ۶ نشان داده شده است، کلیه مقادیر t-value بالاتر از ۱/۹۶ هستند؛ بنابراین مقادیر بارهای عاملی معنادار و قابل قبول هستند. هدف از آزمون مدل، تفسیر خروجی‌های Smart-PLS می‌باشد. برای اینکه بتوان نتایج حاصل از تخمین روابط مدل را تفسیر نمود، ابتدا باید میزان تناسب مدل یا برازش آن را مشخص کرد. یعنی آیا مدلی که اساس آن مبانی نظری پیشین بوده است با داده‌های گردآوری شده از نمونه آماری تحقیق متناسب بوده است یا خیر؟ به عبارت دیگر، پاسخ افرادی که به پرسشنامه‌ها جواب داده‌اند، به اندازه‌ای مناسب بوده است که بتوان نتایج دقیق و معتبر بر پایه‌ی آنها گرفت. در این قسمت، ارزیابی مدل مفهومی بر اساس ارزیابی مدل اندازه‌گیری مطرح می‌شود که شامل پایایی و روایی می‌شود. دو رویکرد برای آزمون روایی مدل اندازه‌گیری در Smart-PLS وجود دارد که عبارتند از روایی همگرا و روایی واگرا (تشخیصی).

روایی همگرا: این شاخص میزان تبیین متغیر پنهان توسط متغیرهای مشاهده‌پذیر آن را مورد سنجش قرار می‌دهد. معیار متوسط واریانس استخراج شده^۱ (AVE)، میزان همبستگی یک سازه با شاخص‌های نشان‌دهنده خود را نشان می‌دهد. روایی همگرای متغیرهای پژوهش بالاتر از ۰/۵۰ می‌باشند؛ بنابراین روایی آزمون مدل اندازه‌گیری مورد تأیید است.

روایی واگرا^۱ (تشخیصی): توانایی یک مدل اندازه‌گیری را در میزان افتراق مشاهده‌پذیرهای متغیر پنهان آن مدل با سایر مشاهده‌پذیرهای موجود در مدل می‌سنجد. برای سنجش روایی واگرا در پژوهش حاضر از آزمون فورنل-لارکر^۲ استفاده شده است. در روش آزمون فورنل-لارکر، جذر میانگین واریانس استخراج شده هر متغیر پنهان باید بیشتر از همبستگی آن متغیر با سایر متغیرهای پنهان باشد. نتایج آزمون روایی واگرا برای تمامی متغیرها در حالت قابل قبول بوده است.



شکل ۶. تحلیل عاملی تأییدی الگوی بازآفرینی شهری مسکن مبنا در حالت تخمین معناداری

برای ارزیابی پایایی مدل اندازه‌گیری، از سه شاخص پایایی متغیرهای مشاهده‌پذیر، آلفای کرونباخ و پایایی مرکب استفاده شده است. هر سه شاخص حاکی از تایید پایایی مدل ارائه شده دارند. با توجه به شاخص‌ها و خروجی Smart-PLS می‌توان گفت مدل پژوهش از برازش لازم برخوردار است و ابعاد انتخاب شده برای سنجش بازآفرینی شهری مسکن مبنا در بافت فرسوده شهری از اعتبار لازم برخوردار هستند؛ بنابراین تحلیل عاملی تأییدی جهت روایی سازه بازآفرینی شهری مسکن مبنا در بافت فرسوده شهری محله مورد مطالعه مورد تأیید قرار می‌گیرد.

1. Discriminant Validity

2. Fornell-Larcker

۳.۳. تحلیل استنباطی بازآفرینی شهری مسکن مینا

یافته‌های جدول ۴ نشان‌دهنده آن است که شاخص «کمی کالبدی» با میانگین ۲/۴۷؛ شاخص «کیفی کالبدی» با میانگین ۲/۷۵؛ و شاخص «مالی کالبدی» با میانگین ۲/۶۷ دارای میانگین پایین‌تر از میانگین فرضی می‌باشند که می‌توان اظهار داشت طبق نظر پاسخ‌دهندگان، بازآفرینی شهری مسکن مینا از نظر سه شاخص کمی، کیفی و مالی در ارتباط با سیاست کالبدی در محله جفره ماهینی بوشهر در وضعیت نامطلوبی می‌باشد. همچنین یافته‌ها حاکی از آن است کلیه متغیرهای مربوط به سیاست کالبدی به جزء رضایت از وضعیت دسترسی به بافت (وضعیت مسیرهای منتهی به منزل) توسط پاسخ‌دهندگان در حد نامطلوبی ارزیابی شده است. وضعیت کلی این شاخص با میانگین ۲/۶۳ حالی از نامطلوب بودن این سیاست در محله جفره ماهینی شهر بوشهر می‌باشد.

نتایج بدست آمده از پرسشنامه طبق جدول ۴ حکایت از فرسودگی ساختمان‌های محله دارد و از این‌رو وضعیت مؤلفه عمر ساختمان در وضعیت نامطلوب ارزیابی می‌شود. مؤلفه رضایت از تعداد اتاق‌ها با میانگین ۲/۶۲، در وضعیت نامطلوب قرار گرفته و نیاز به بازآفرینی در این مؤلفه احساس می‌شود. رضایت از مساحت واحد مسکونی از دیگر مؤلفه‌های بعد کمی کالبدی بود که در پرسشنامه به آن پرداخته شد. این مؤلفه نیز در شرایط نامطلوب قرار دارد. براساس مساحت زیربنای ساختمان‌ها در محله بیشتر ساختمان‌های دارای مساحتی بین ۵۰ تا ۷۴ متر مربع بودند که ریزدانه محسوب می‌شوند. ایمنی و استحکام ساختمان، مؤلفه دیگری بود که در بخش کالبدی از پاسخ‌دهندگان پرسیده شد. پیداست که ساکنان رضایت چندانی از وضعیت این دو مؤلفه در ساختمان خود ندارند که البته با توجه به اینکه عمر ساختمان‌ها پیش‌تر عنوان شد که بالاست، این نتیجه دور از انتظار نبود.

دسترسی عامل بسیار مهمی در جذابیت یک منطقه برای ساکنان خود است و دسترسی و زمین‌های موجود برای کاربری مسکونی در یک ناحیه را از عوامل جمعیت‌پذیری آن ناحیه بر می‌شمرند و با این عوامل به پیش‌بینی جمعیت می‌پردازند. بنابراین می‌توان عنوان کرد که دسترسی به بافت مسکونی، یک مؤلفه مهم در کیفیت بافت مسکونی محسوب می‌شود. این مؤلفه از ساکنان محله سوال شد که بر طبق یافته‌ها ساکنان وضعیت دسترسی به محله را در وضعیت متوسط عنوان کردند. یکی از علت‌های این وضعیت جداره‌های محله است که از یک طرف خیابان ساحلی است و از یک طرف خیابان چمران که هر دو از عرض مناسب و کیفیت بالایی برای سواره برخوردارند. با این وجود، کماکان وضعیت در قلب محله به نسبت، وضعیت خوبی نیست. مؤلفه‌های هزینه مصرفی برای نمای بیرونی و درونی ساختمان در فرسودگی مهم هستند که هر چه هزینه صرف شده برای این دو عامل بیشتر باشد، بنا دیرتر به مرحله فرسودگی می‌رسد و کیفیت بنا بهتر می‌شود. باین‌وجود طبق یافته‌ها این دو مؤلفه در محله در وضعیت نامطلوب قرار گرفتند.

جدول ۴. آزمون تی تک‌نمونه‌ای جهت تحلیل شاخص‌های سیاست کالبدی در محله جفره ماهینی بوشهر

شاخص	متغیر	میانگین	انحراف استاندارد	اختلاف میانگین	t	df	سطح معناداری	وضعیت مؤلفه‌ها
کمی کالبدی	عمر ساختمان	۲/۳۸	۱/۱۸	۰/۸۳	۸/۰۱	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
	تعداد اتاق‌های ساختمان	۲/۶۲	۰/۶۱	-۰/۳۸	-۷/۰۱	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
	مساحت واحد مسکونی	۲/۶۵	۰/۷۰	-۰/۳۵	-۵/۷۴	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
	وضعیت کلی شاخص	۲/۴۷	۰/۶۹	-۰/۵۲	-۸/۵۸	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
کیفی کالبدی	ایمنی ساختمان	۲/۶۷	۰/۸۵	-۰/۳۳	-۴/۴۵	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
	استحکام ساختمان	۲/۵۵	۰/۷۵	-۰/۴۵	-۶/۹۲	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
	وضعیت دسترسی به بافت	۳/۰۲	۰/۵۹	۰/۰۲	۰/۴۵	۳۳۹	۰/۶۵۶	متوسط
	وضعیت کلی شاخص	۲/۷۵	۰/۵۶	-۰/۲۵	-۵/۱۶	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
مالی کالبدی	هزینه نمای بیرونی	۲/۶۵	۰/۹۹	-۰/۳۴	-۳/۹۷	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
	هزینه نمای داخلی	۲/۶۸	۰/۹۳	-۰/۳۲	-۳/۹۵	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
	وضعیت کلی شاخص	۲/۶۷	۰/۹۰	-۰/۳۳	-۴/۲۵	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
وضعیت کلی سیاست کالبدی		۲/۶۳	۰/۴۵	-۰/۳۷	-۹/۴۰	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

یافته‌های جدول ۵ نشان‌دهنده آن است که شاخص «کمی اقتصادی» با میانگین ۳/۶۴؛ و شاخص کیفی اقتصادی با میانگین ۴/۳۷ دارای میانگین بالاتر از میانگین فرضی ۳ می‌باشند که با توجه به اینکه آماره t بزرگتر از ۱/۹۶ و سطوح معناداری کوچکتر از ۰/۰۵ به دست آمده می‌توان گفت طبق نظر پاسخ‌دهندگان دو شاخص کمی و کیفی اقتصادی در بافت فرسوده شهری محله جفره ماهینی بوشهر در وضعیت نامطلوبی می‌باشد. در ارتباط با شاخص‌های اقتصادی هر مقدار که میانگین بدست آمده بالاتر از میانگین فرضی باشد نشان از عدم مطلوبیت دارد. برای مثال در خصوص هزینه صرف‌شده جهت استحکام عمده پاسخ‌دهندگان آن را در قالب طیف لیکرت بسیار زیاد و زیاد اظهار نمودند. بنابراین میانگین ۴/۲۴ نشان‌دهنده عدم مطلوبیت این متغیر است، چرا که ساکنان هزینه گزافی را در این خصوص صرف می‌کنند. همچنین یافته‌های جدول ۵ نشان می‌دهد که شاخص «مالی اقتصادی» با میانگین ۳/۱۳ دارای میانگین نزدیک به میانگین فرضی می‌باشد که با توجه معناداری بزرگتر از ۰/۰۵ به دست آمده می‌توان اظهار داشت طبق نظر پاسخ‌دهندگان شاخص مالی اقتصادی در محله جفره ماهینی بوشهر در وضعیت متوسطی می‌باشد. همچنین یافته‌ها حاکی از آن است کلیه متغیرهای مربوط به سیاست اقتصادی به جزء متغیر مربوط به هزینه حمل و نقل، توسط پاسخ‌دهندگان در ارتباط با بافت مورد مطالعه در حد نامطلوبی ارزیابی شده‌اند. ارزیابی کلی از سیاست با میانگین ۳/۷۲ نشان می‌دهد که شرایط اقتصادی مسکن در محله جفره ماهینی مطلوب نیست.

جدول ۵. آزمون تی تک نمونه‌ای جهت تحلیل شاخص‌های سیاست اقتصادی در محله جفره ماهینی بوشهر

شاخص	متغیر	میانگین ^۰	انحراف استاندارد	اختلاف میانگین	t	df	سطح معناداری	وضعیت مؤلفه-ها
کمی اقتصادی	هزینه صرف شده برای متراژ خانه	۳/۸۲	۰/۶۹	۰/۸۲	۱۳/۶۶	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
	هزینه صرف شده برای تعداد اتاق	۳/۴۷	۰/۹۲	۰/۴۷	۵/۸۴	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
	وضعیت کلی شاخص	۳/۶۴	۰/۴۵	۰/۶۵	۱۶/۵۰	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
کیفی اقتصادی	هزینه صرف شده جهت استحکام	۴/۲۴	۰/۷۰	۱/۲۴	۲۰/۱۱	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
	قیمت مصالح	۴/۵۰	۰/۸۳	۱/۵۰	۲۰/۶۵	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
	وضعیت کلی شاخص	۴/۳۷	۰/۶۹	۱/۳۷	۲۲/۷۴	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
مالی اقتصادی	هزینه مسکن به کل هزینه خانوار	۳/۶۵	۰/۹۳	۰/۶۵	۷/۹۲	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب
	هزینه حمل و نقل	۲/۶۲	۱/۲۱	-۰/۳۸	-۳/۵۶	۳۳۹	۰/۰۰۱	مطلوب
	وضعیت کلی شاخص	۳/۱۳	۰/۸۳	۰/۱۳	۱/۸۵	۳۳۹	۰/۰۶۶	نامطلوب
وضعیت کلی سیاست اقتصادی		۳/۷۲	۰/۳۴	۰/۷۲	۲۳/۷۶	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

در پرسشنامه از پاسخ‌دهندگان پرسیده شد تا چه میزان حاضرید برای مساحت بیشتر خانه از سایر شاخص‌های مسکن خود مانند استحکام و ایمنی ساختمان و غیره بگذرید؟ همین سوال در مورد تعداد اتاق خانه و هزینه استحکام نیز پرسیده شد. این به خودی خود یک مؤلفه برای بازآفرینی نیست ولی وقتی در دید وسیع تر به قضیه نگاه شود، ممکن است یک محله‌ای وجود داشته باشد که امنیت و ایمنی و یا استحکام بنای در آن به دلایل مالی تحت شعاع قرار گیرد. در این صورت به دلایل مالی، شرایطی در بناهای محل وجود دارد که نیاز به بازآفرینی را ضروری سازد. با همه این تفاسیر، اکثر ساکنان حاضرند برای مساحت بیشتر خانه، سایر مؤلفه‌های مسکن را نادیده گیرند یا برای انتخاب مسکن، کم رنگ بشمارند. برای تعداد اتاق‌ها نیز همین آمار با شدت کمتر صدق می‌کند که به معنی وضعیت بد محله در این دو مؤلفه ی بازآفرینی مسکن مبنا است. وضعیت وقتی بدتر می شود که مشاهده می‌شود اکثراً به‌خاطر محدودیت در بودجه حاضرند استحکام بنا را نادیده گیرند. طبق یافته‌ها در این مؤلفه نسبت به دو مؤلفه قبلی در شرایط بحرانی تری قرار دارد اما بحرانی‌ترین مؤلفه بررسی شده در سیاست اقتصادی، قیمت مصالح است که از نظر ساکنان، واقعاً مشکل اصلی برای ترمیم و بهبود کیفیت مسکن است. هزینه بالای مسکن به کل هزینه خانوار مورد دیگری است که با توجه به گرانی‌های اخیر مسکن، این امر نیز قابل پیش بینی بود. نکته مثبت در این بعد، هزینه حمل و نقل محله است که با توجه به سایر محله‌های شهر، به نسبت از هزینه معقولی برخوردار است و جزء مؤلفه‌های مطلوب محسوب می‌شود.

یافته‌های جدول ۶ نشان‌دهنده آن است که نمره کل بازآفرینی شهری مسکن مینا با میانگین ۲/۰۷ میانگین پایین‌تر از میانگین فرضی ۳ می‌باشند که با توجه به اینکه آماره t بزرگتر از ۱/۹۶ و سطوح معناداری کوچکتر از ۰/۰۵ به دست آمده می‌توان اظهار داشت بازآفرینی شهری مسکن مینا محله مورد مطالعه در حد نامطلوبی می‌باشد.

جدول ۶. آزمون تی تک‌نمونه‌ای جهت تحلیل بازآفرینی شهری مسکن مینا در محله جفره ماهینی بوشهر

مؤلفه‌ها	میانگین	انحراف استاندارد	اختلاف میانگین	t	df	سطح معناداری	وضعیت مؤلفه‌ها
نمره کل بازآفرینی شهری مسکن مینا	۲/۰۷	۰/۲۲	-۰/۳۳	-۱۷/۳۰	۳۳۹	۰/۰۰۰	نامطلوب

مأخذ: (یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۹)

۴. بحث

برای تعیین مدل بازآفرینی شهری مسکن مینا، ابتدا سیاست‌ها و رویکردهای مهم و کلیدی بازآفرینی شهری مشخص شد و سپس به بررسی شاخص‌های کلی مسکن پرداخته شد. با تطبیق این دو مهم، یعنی رویکردها و سیاست‌های مهم بازآفرینی شهری و شاخص‌های اصلی و مهم مسکن، مدلی تحت عنوان بازآفرینی شهری مسکن مینا ارائه شد. در این پژوهش، به مسکن به عنوان یک مساله چند بعدی پرداخته شد که این وضعیت با رویکرد حسین‌پور و همکاران (۱۳۹۷) مطابقت دارد به‌طوری که در تحقیقات آنها شاخص‌های کلی مسکن را در دو بخش کلی شاخص‌های کیفی و کمی عنوان کردند اما در پژوهش فعلی، شاخص‌های کلی مسکن در سه دسته تقسیم‌بندی شده است. شاخص‌های کیفی، کمی و مالی. که این امر به دلیل گستردگی و اهمیت مسائل مالی در شرایط فعلی است. اهمیت سیاست‌های کالبدی مسکن در بحث بازآفرینی در این پژوهش، مطابق با رویکرد پژوهش‌های گاونر^۱ و ساسمانی^۲ (۲۰۰۹) و والی^۳ (۲۰۱۸) است. همچنین در بخش کیفی کالبدی، رویکرد پژوهش تطابق نسبی با مطالعه انجام شده وینستون^۴ (۲۰۰۹) دارد. در شاخص‌های مالی کالبدی تا حدودی رویکرد اتخاذ شده با رویکرد پارکا^۵ و سوناب^۶ (۲۰۱۵) تطابق دارد. البته در مطالعه آنها بیشتر بر جنبه عمومی مسائل مالی، یعنی تاثیر این مسائل بر کیفیت محیط‌های عمومی و تاثیر پایین بودن این کیفیت در جمعیت‌پذیری مساکن تاکید دارد ولی در پژوهش فعلی، بیشتر بر جنبه شخصی تاثیر مسائل مالی بر مشکلات مسکن تاکید شده است. رویکرد اتخاذ شده در پژوهش در بررسی سیاست اقتصادی منطبق بر شیوه گیبسون^۷ و همکاران (۲۰۱۱) و همچنین پریموس^۸ (۲۰۰۴) است. در شاخص مالی

1. Governa
2. Saccomani
3. Vale
4. Winston
5. Parka
6. Sohn
7. Gibson
8. Priemus

اقتصادی، رویکرد پژوهش منطبق بر رویکرد ژنو^۱ (۲۰۱۷) است. در شاخص کمی اقتصادی، رویکرد پژوهش در تطابق کامل با یونسال^۲ (۲۰۱۵) است و در شاخص کیفی اقتصادی، عملکرد پژوهش منطبق بر مطالعه کارنگی^۳ و نوریس^۴ (۲۰۱۵) بوده است.

۵. نتیجه گیری

از طریق آزمون تحلیل عاملی تاییدی، میزان انطباق مدل ارائه شده با واقعیت فعلی محله مورد مطالعه مشخص شد. نتایج حاصل از یافته‌ها حاکی از آن بود که مدل ارائه شده در پژوهش، برای بازآفرینی شهری مسکن مبنای مورد تایید بوده و با واقعیت امر انطباق دارد. وضعیت شاخص‌های مدل بازآفرینی شهری مسکن مبنای در محله جفره ماهینی شهر بوشهر در دو سیاست کالبدی و اقتصادی با توجه به یافته‌های معناداری پژوهش به این صورت بود که در سیاست کالبدی، به غیر از شاخص دسترسی به بافت که در وضعیت متوسط بود، تمامی شاخص‌ها در وضعیت نامطلوب بودند. در این میان شاخص‌های کمی کالبدی در مجموع در مقایسه با مجموع سایر شاخص‌های این سیاست یعنی کیفی کالبدی و مالی کالبدی، در وضعیت بدتری قرار داشتند. در میان شاخص‌های تشکیل‌دهنده کمی کالبدی، عمر بناها، در بدترین وضعیت قرار داشت. مساحت بناها در محله کم بوده و سرانه اتاق در محله نیز رضایت‌بخش نیست. در شاخص‌های کیفی کالبدی، استحکام ساختمان‌ها بشدت پایین و ایمنی بناها در وضعیت بدی قرار داشته اما وضعیت دسترسی به بافت، مطلوب ارزیابی شده است. از دیگر مؤلفه‌های بررسی شده در بعد کالبدی، هزینه مصرفی برای نمای بیرونی و درونی ساختمان است. این دو عامل از این جهت در فرسودگی مهم هستند که هر چه هزینه صرف شده برای این دو عامل بیشتر باشد، بنا دیرتر به مرحله فرسودگی می‌رسد و کیفیت بنا بهتر می‌شود؛ با این وجود، این دو مؤلفه نیز در محله در شرایط خوبی قرار نداشتند و وضعیت آنها نامطلوب ارزیابی شد.

نتایج در سیاست اقتصادی نیز به این صورت بود که تمامی شاخص‌ها در وضعیت نامطلوب بودند به غیر از شاخص هزینه حمل و نقل که برای محله در وضعیت مطلوب بود. در مقایسه شاخص‌های کلی، شاخص کیفی اقتصادی در بحرانی‌ترین حالت قرار دارد. هزینه صرف شده برای استحکام و دوام بناها در محله بشدت پایین بوده و قیمت بالای مصالح ساختمانی در شرایط بد اقتصادی ساکنان محله، عملاً هر گونه نوسازی و بازسازی را برای اکثر ساکنان غیرممکن کرده است. میزان هزینه مسکن به کل هزینه خانوار، برای ساکنان محله بشدت بالا بوده و وضعیت نامطلوبی را برای ساکنان محله رقم زده است. در مؤلفه‌های هزینه صرف‌شده خانوار برای مساحت و تعداد اتاق‌ها، وضعیت نامطلوبی حکمفرما بوده و کیفیت زندگی ساکنان محله را تحت شعاع خود قرار داده است.

1. Zhou
2. Unsal
3. Carnegie
4. Norris

باتوجه به اطلاعات بدست آمده در طول روند پژوهش و استنباط از آن‌ها، بدترین مؤلفه در محله وضعیت استحکام بناهاست که پیشنهاد می‌شود باید به‌صورت ویژه و اضطراری به آن پرداخته شود. استحکام بناهای محله بشدت در وضعیت بحرانی قرار دارد و مهم‌ترین عاملی که سد راه بهبود این شرایط است، وضعیت مالی ساکنان و قیمت‌های نجومی مصالح ساختمانی است. از این‌رو برای برداشتن این سد بزرگ، می‌توان طرح‌هایی را در قالب وام‌های بی‌بهره یا حتی بلاعوض به ساکنان پیشنهاد کرد. علاوه بر اینگونه طرح‌های تشویقی که شامل وام‌ها و امتیازهای خاص است می‌توان طرح‌های را در قالب مشارکت در ساخت نیز به ساکنان ارائه داد. به‌طور قطع این‌گونه طرح‌ها، در بهبود شرایط و وضعیت کلی محله تاثیرگذار بوده و می‌تواند محله جفره ماهینی را در زمره محله‌های پیشرو در شهر بوشهر قرار دهد.

عدم تعارض منافع

نویسندگان اعلام می‌دارند که در انجام این پژوهش هیچ‌گونه تعارض منفعی برای ایشان وجود نداشته است.

کتاب‌نامه

۱. ابراهیم‌زاده، ع.، و ملکی، گ. آ. (۱۳۹۱). *تحلیلی بر ساماندهی بافت فرسوده شهری. پژوهش‌های جغرافیای انسانی*، ۲۳۴-۲۱۷، (۸۱)، ۲۳۴-۲۱۷.
۲. باباخانی، م. (۱۳۹۷). *تبیین نقش رویکرد توسعه اجتماع مبنا در نوسازی پایدار بافت‌های ناکارآمد شهری (نمونه موردی: نوسازی محله تختی شهر تهران- سال های ۹۲-۱۳۸۸)*، نشریه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، ۵ (۳۲)، ۱۸۵-۱۹۶.
۳. بناری، س. (۱۳۹۷). *تبیین الگوی بازآفرینی فضای سکونتی بافت تاریخی نمونه موردی شهردهدشت. رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری (گرایش مسکن)*، تهران: دانشگاه تربیت مدرس.
۴. پوراحمد، ا.، حبیبی، ک.، و کشاورز، م. (۱۳۸۹). *سیر تحول مفهوم‌شناسی بازآفرینی شهری به عنوان رویکردی نو در بافت‌های فرسوده شهری. فصلنامه مطالعات شهر ایرانی اسلامی*، ۱ (۱)، ۷۲-۹۳.
۵. پورزرگر، م. ر. (۱۳۹۴). *باززنده‌سازی و احیاء بافت فرسوده با رویکرد حفظ هویت مسکن، نمونه موردی محله جویباره اصفهان. باغ نظر*، ۱۲ (۳۷)، ۵۱-۴۲.
۶. حسین‌پور، ر.، بلالی اسکویی، آ.، و کی نژاد، م. ع. (۱۳۹۸). *ارزیابی مفاهیم طراحی مسکن، با هدف بازآفرینی در مسکن معاصر. فصلنامه پژوهش‌های معماری اسلامی*، ۶ (۳)، ۴۸-۲۱.
۷. حسینی، ع. (۱۳۹۰). *امکان‌سنجی فضاهای گذران اوقات فراغت با تاکید بر بازآفرینی بافت فرسوده شهری در محله قیطریه. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، تهران: دانشگاه تهران*.
۸. حسینی، ع.، قضایی، م.، سلطانی، ع.، و عسکری، س. (۱۳۹۳). *تحلیلی بر ویژگی‌های اجتماعی- اقتصادی ساکنان مسکن مهر، مطالعه موردی شهرهای شیراز، فیروزآباد، آباد، نورآباد و استهبان. مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای*، ۶ (۲۲)، ۸۴-۶۷.

۹. حکمت‌نیا، ح.، و موسوی، م. (۱۳۸۵). کاربرد مدل در جغرافیا با تاکید بر برنامه‌ریزی شهری و ناحیه ای. یزد: انتشارات علم نوین.
۱۰. حکمت‌نیا، ح.، موسوی، م.، و زرافشان، ع. (۱۳۸۴). بررسی و تحلیل شاخص‌های کمی و کیفی مسکن شهر تفت و برنامه‌ریزی آتی آن. *جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای*، ۳(۵)، ۱۵۰-۱۶۴.
۱۱. خادم‌موخر، ا.، و کوهی‌حبیبی، ن. (۱۳۹۶). ارتقاء شاخص‌های کیفی مسکن در بافت فرسوده شهری با رویکرد بازآفرینی پایدار شهری. همدان: دومین همایش بین‌المللی عمران، معماری و شهر سبز پایدار.
۱۲. ربیعی زکی، س. ر. (۱۳۹۵). باز آفرینی شهری مسکن مبنا در سکونتگاه‌های غیر رسمی نمونه موردی: محله خط چهار حصار کرج. پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد، تهران: دانشگاه هنر تهران.
۱۳. رحیمی، ل. و عزیزی، ط. (۱۳۹۶). بررسی ارتباط بین کیفیت کالبدی مسکن و شاخص‌های امنیت تصرف در مناطق حاشیه‌نشین (موردشناسی: محله وکیل آباد شهر ارومیه). *جغرافیا و آمایش شهری - منطقه‌ای*، ۲۵(۴)، ۲۰۳-۲۲۲.
۱۴. رفیعی، م. (۱۳۸۳). حق مسکن در ایران: سیاست‌های تامین مسکن برای گروه‌های خاص. *فصلنامه اقتصاد مسکن*، ۳۵ و ۳۶، ۳۶-۴۵.
۱۵. رهنما، م. ر. (۱۳۸۸). *برنامه‌ریزی مناطق مرکزی شهرها (اصول، مبانی، تئوری‌ها، تجربیات و تکنیک‌ها)*. مشهد: انتشارات دانشگاه فردوسی مشهد.
۱۶. سلیمی‌یکتا، پ.، دریاباری، س. ج.، و علیپور، س. خ. (۱۳۹۸). بررسی بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده منطقه ۱۲ شهر تهران با تأکید بر رویکرد بازآفرینی. *فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی*، ۱۱(۲)، ۱۴۹-۱۶۱.
۱۷. شاهینی‌فر، م.، پاهکیده، ا.، چاره‌جو، ف.، و خالدیان، ژ. (۱۳۹۹). سنجش میزان مشارکت‌های مردمی در نوسازی بافت‌های فرسوده شهری (نمونه موردی: بافت قدیم شهر کرمانشاه). *فصلنامه آمایش محیط*، ۱۳(۴۸)، ۱۵۳-۱۷۲.
۱۸. صرافی، م. و رضازاده، س. م. (۱۳۹۶). مروری بر قواعد و سیاست‌های برنامه‌ریزی توسعه زمین و مسکن شهری (با تأکید بر نواحی نابسامان و بافت‌های فرسوده شهری)، *جستارهای شهرسازی*، ۴۷، ۱۳۰-۱۶۷.
۱۹. لطفی، س. (۱۳۹۰). بازآفرینی شهری فرهنگ مبنا: تاملی بر بن‌مایه‌های فرهنگی و کنش بازآفرینی. *نشریه هنرهای زیبا - معماری و شهرسازی*، ۳(۴۵)، ۴۹-۶۲.
۲۰. محمدپور، ج. (۱۳۹۶). بازآفرینی شهری با رویکرد احیاء بافت‌های فرسوده و بهسازی محیطی در پهنه جنوبی آزادی (منطقه ۹). تهران: همایش چالش‌ها و ارائه راهکارهای مدیریت شهری، شهرداری تهران.
۲۱. محمدی، ا. و حسینی، ف. (۱۳۹۴). تحلیل و ارزیابی بافت فرسوده در نقاط شهری منتخب استان کردستان با تأکید بر مشکلات بخش مسکن. *مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای*، ۷(۲۷)، ۱۷۹-۲۰۰.
۲۲. مرادی ناصرخانی، ب. (۱۳۹۲). بررسی وضعیت موجود مسکن مهر و ارزیابی امکان اجرای این پروژه در محدوده بافت فرسوده (مطالعه موردی: شهر کرمانشاه). *مطالعات محیطی هفت حصار*، ۲(۵)، ۱۲-۵.

۲۳. مرادی، ا.، گلچینی، س. و خضرنژاد، پ. (۱۳۹۷). ارزیابی تطبیقی سیر تحول شاخص‌های مسکن نقاط شهری استان کردستان و کشور ایران طی دوره (۱۳۹۰-۱۳۴۵)، *فصلنامه برنامه ریزی منطقه‌ای*، ۸ (۳۰)، ۵۱-۶۶.
۲۴. معماری، ا.، میرکتولی، ج.، بزی، خ. (۱۳۹۸). ارزیابی و پایش سیاست‌های تأمین مسکن گروه‌های کم‌درآمد شهری از منظر شاخص‌های پایداری مسکن (مطالعه موردی: مسکن مهر گرگان)، *پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری*، ۷ (۴)، ۷۲۳-۷۴۱.
۲۵. نعلبندی، م. (۱۳۹۵). *بازآفرینی شهری محله راسته کوچه تبریز. پایان‌نامه کارشناسی/ارشد، تبریز: دانشگاه هنر اسلامی تبریز.*
۲۶. نوریان، ف.، و آریانا، ا. (۱۳۹۱). تحلیل چگونگی حمایت قانون از مشارکت عمومی در بازآفرینی شهری؛ مطالعه موردی: میدان عتیق اصفهان. *نشریه هنرهای زیبا- معماری و شهرسازی*، ۱۷ (۲)، ۱۵-۲۷.
۲۷. هاشم‌زاده قلعه جوق، ف.، ابی‌زاده، س.، و علیزاده، ا. ص. (۱۳۹۹). شناسایی و اولویت‌بندی مهم‌ترین عوامل مؤثر در پیشبرد برنامه‌های مدیریت شهری در حوزه بافت فرسوده (مطالعه موردی: شهر ماکو). *فصلنامه علمی پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، ۱۱ (۴۰)، ۱۳۷-۱۵۴.

28. Albanese, G., Ciani, E., & De Blasio, G. (2021). Anything new in town? The local effects of urban regeneration policies in Italy. *Regional Science and Urban Economics*, 86, 103623.
29. Amado, M. (2018). Wall-Up: Method for the regeneration of settlements and housing in the Developing World. *Sustainable cities and society*, 41, 22-34.
30. Capolongo, S., Sdino, L., Dell'Ovo, M., Moioli, R., & Della Torre, S. (2019). How to assess urban regeneration proposals by considering conflicting values. *Sustainability*, 11(14), 3877.
31. Carnegie, A., & Norris, M. (2015). Strengthening communities, building capacity, combating stigma: exploring the potential of culture-led social housing regeneration. *International Journal of Housing Policy*, 15(4), 495-508.
32. Couch, C. (1990). *Urban renewal: Theory and practice* [Chapter 1 covers post-war approaches to the reconstruction of urban areas]. Basingstoke: Macmillan.
33. Cowan, R., & Rogers, L. (2005). *The dictionary of urbanism*. (Vol. 67). Tisbury: Streetwise Press, Wiltshire, UK.
34. Gibson, M., Thomson, H., Kearns, A., & Petticrew, M. (2011). Understanding the psychosocial impacts of housing type: qualitative evidence from a housing and regeneration intervention. *Housing Studies*, 26(04), 555-573.
35. Governa, F., & Saccomani, S. (2009). Housing and urban regeneration experiences and critical remarks dealing with Turin. *European journal of housing policy*, 9(4), 391-410.
36. Hosseini, A., Pourahmad, A., Taeab, A., Amini, M., & Behvandi, S. (2017). Renewal strategies and neighborhood participation on urban blight. *International Journal of Sustainable Built Environment*, 6(1), 113-121.
37. Korkmaz, C., & Balaban, O. (2020). Sustainability of urban regeneration in Turkey: Assessing the performance of the North Ankara Urban Regeneration Project. *Habitat International*, 95, 102081.
38. O'Connor, J., Gu, X., & Lim, M. K. (2020). Creative cities, creative classes and the global modern. *City, Culture and Society*, 21, 100344.
39. Ozlem, G., (2009). Urban regeneration and increased competitive power: Ankara in an era of globalization. *Cities*, 26(1), 27-37.

40. Parka, S., & Sohn, D. (2013). The roles of urban design in urban regeneration: case studies of the Housing Market Renewal Pathfinder area in Newcastle, UK. *International Journal of Urban Sciences*, 17(3), 316-330.
41. Popik, B. (2005). *Charm city (summary). The Big Apple*. Nicknames of Other Places. –March 25, 2005. URL retrieved on May 5.
42. Pourahmad, A., Hosseini, A., Banaitis, A., Nasiri, H., Banaitienė, N., & Tzeng, G. H. (2015). Combination of fuzzy-AHP and DEMATEL-ANP with GIS in a new hybrid MCDM model used for the selection of the best space for leisure in a blighted urban site. *Technological and Economic Development of Economy*, 21(5), 773-796.
43. Priemus, H. (2004). Changing urban housing markets in advanced economies. *Housing, Theory and Society*, 21(1), 2-16.
44. Ruming, K. (2018). *Urban regeneration in Australia*. New York: Routledge.
45. Tallon, A. (2010). *Urban regeneration in the UK*. New York: Routledge.
46. Turcu, C. (2012). Local experiences of urban sustainability: researching housing market renewal interventions in three English neighborhoods. *Progress in Planning*, 78, 101-150.
47. Unsal, B. O. (2015). State-led urban regeneration in Istanbul: Power struggles between interest groups and poor communities. *Housing Studies*, 30(8), 1299-1316.
48. Vale, L. J. (2018). Cities of stars: urban renewal, public housing regeneration, and the community empowerment possibility of governance constellations. *International Journal of Urban Sciences*, 22(4), 431-460.
49. Vale, L. J. (2018). Cities of stars: Urban renewal, public housing regeneration, and the community empowerment possibility of governance constellations. *International Journal of Urban Sciences*, 22(4), 431-460.
50. Wang, H., Zhao, Y., Gao, X., & Gao, B. (2021). Collaborative decision-making for urban regeneration: A literature review and bibliometric analysis. *Land Use Policy*, 107, 105479.
51. Winston, N. (2009). Urban regeneration for sustainable development: the role of sustainable housing? *European Planning Studies*, 17(12), 1781-1796.
52. Winston, N. (2010). Regeneration for sustainable communities? Barriers to implementing sustainable housing in urban areas. *Sustainable Development*, 18(6), 319-330.
53. Zhou, Z. (2017). New urban paradigm beyond the west: investigating the regeneration of urban villages in Guangzhou, China. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 10(3), 257-274.

Analysis of Physical and Economic Policies with Housing-Led Urban Regeneration Approach: (Case Study: Jafre Mahini Neighborhood of Bushehr)

Keramatollah Ziari

Professor in Geography and Urban Planning, Department of Human Geography, University of Tehran, Tehran, Iran

Seyed Ali Hosseini ¹

Assistant Professor in Geography and Urban Planning, Department of Human Geography, University of Tehran, Tehran, Iran

Ali Goodarzi

MSc in Geography and Urban Planning, Department of Human Geography, University of Tehran, Tehran, Iran

Received: 9 September 2021

Accepted: 1 February 2022

Abstract

In the process of growth, cities gradually lose their effectiveness in relation to new conditions due to their social nature. Urban blight is a dilemma that most cities, especially historic and ancient cities, grapple with it. One of the main problems that the blighted texture create for the cities is housing problems. Urban regeneration as an effective approach against urban blight can be a good solution to change and improve the situation of the city and the quality of the living conditions of its inhabitants. The purpose of this study is to analyze the physical and economic policies of urban regeneration in blighted texture based on housing in Jofreh Mahini neighborhood of Bushehr. The required statistical data were collected using a questionnaire. To analyze the data, one-sample t-tests, confirmatory factor analysis, and structural equations were used. In this study, housing indicators were divided into three general dimensions: quantitative, qualitative, and financial. These three dimensions were studied in two policies of urban regeneration, namely economic policy and physical policy. The factor loads obtained for all indicators in both policies in the standard estimate were above standard, which was acceptable. The situation was acceptable in terms of significant estimation as well. After performing the relevant tests, it was also found that the general situation of both policies and also the general situation of the model were in unfavorable conditions in the model of urban regeneration of housing based in the Jofreh Mahini neighborhood.

Keywords: Housing-led Urban Regeneration, Housing, Urban Blight, Jofreh Mahini Neighborhood, Bushehr

1. Corresponding author. Email: a.hosseini@ut.ac.ir

Exploring the effects of height and form of residential places on creating thermal comfort of collective outdoor spaces (Case study: Residential complexes of Shiraz)

Nazanin Dehnad

Department of Architecture, Bushehr branch, Islamic Azad University, Bushehr, Iran.

Bagher Karimi ¹

Department of Architecture, Bushehr branch, Islamic Azad University, Bushehr, Iran.

Jamaledin Mahdinejad

Department of Architecture, Faculty of Architectural and Urban Engineering, Shahid Rajaei University, Tehran, Iran & Visiting Professor Department of Architecture, Bushehr branch, Islamic Azad University, Bushehr, Iran.

Received: 12 September 2021

Accepted: 17 January 2022

Abstract

Thermal comfort of environment is one of the most crucial factors that influence the health and well-being of residents of cities. Thermal comfort itself is affected by a combination of the effects of different parameters and the form of urban blocks affects greatly the amount of radiation, the patterns of flow, and wind speed. This study assesses the effect of the form and height of residential blocks on the thermal comfort of open spaces. This quantitative study uses the descriptive and inferential survey methods, and applied random and controlled probability sampling to select the sample size. Four residential blocks of Shiraz having common patterns of short-level, medium-level and high-level were selected and simulated. The results of the simulation were analyzed and assessed using ENVI-met software in 2020. Then, using climatic data in RayMan software, the physiological equivalent temperature was obtained. Then, in five points of the simulated models, the ratio of form and height were analyzed. Using SPSS22, descriptive and inferential statistics were presented, and using Friedman test, the critical points were classified according to the forms of above-mentioned heights. Then, the significance and relevance between the different form types (complex, set, linear, and peripheral) in terms of different height types (high, medium, and short) were examined using Kruskal–Wallis test. The results showed that there is a significant between different form types and height types and this relationship has had a more favorable result in intermediate buildings of complex and environmental forms. Finally, the study showed that both form and height have a significant relationship with the effective parameters in the outdoor thermal comfort of residential complexes. The factors play an important role in moderating the temperature and providing the possibility of better productivity for residents.

Keywords: Residential Blocks, Outdoor Thermal Comfort, Height and Form, Physiological Equivalent Temperature, ENVI-met.

1. Corresponding author. Email: b.karimi@iaubushehr.ac.ir

Assessing the Feasibility of Quality Indicators of Urban Public Spaces from the Perspective of Carmona (Case study: Tabriz city)

Masoud Topchi Khosroshahi

Ph.D. Student of Urban Planning, Tabriz Branch, Islamic Azad University, Tabriz, Iran.

Arash Saghafi Asl ¹

Assistant Professor, Departement of Urban Planning, Tabriz Branch, Islamic Azad University, Tabriz, Iran.

daryoosh sattarzade

Assistant Professor, Department of Architecture, Tabriz Branch, Islamic Azad University, Tabriz, Iran.

Hassan Sattari Sarbangholi

Associate Professor, Departement of Urban Planning, Tabriz Branch, Islamic Azad University, Tabriz, Iran

Received: 11 June 2021

Accepted: 3 December 2021

Abstract

Urban public space is a stage of public life which promotes sense of place, sense of community and people communication and creates opportunities to get together and enjoy the experience with others. Therefore, it is necessary to evaluate the quality of urban public spaces, to identify their weaknesses, to plan and design them properly. In this regard, the purpose of this study is to evaluate the quality of these spaces in the city of Tabriz from the perspective of Carmona and identify weaknesses in the planning of public spaces in order to provide acceptable practical solutions for improving these spaces. The research method in the present study is of mixed method (a combination of quantitative-qualitative approaches). To collect the data, the method of observation and filing techniques along with interviews with managers, officials and experts on urban issues as well as academic elites were used. It is noteworthy that Cohen's formula at 95% confidence level was used to determine the sample size due to the uncertainty of the statistical population size, and the statistical sample size was estimated to be 200 individuals. To analyze the data, the partial least squares model in Warp-PLS software was used. Based on the study of 9 variables emphasized by Cremona in evaluating the quality of public spaces, the findings of the study indicate that the spaces in the city of Tabriz are in a favorable situation in terms of the 4 variables of variability of compatibility, permeability, diversity and readability, and location identity; however, these spaces are in an unfavorable situation in terms of the 5 variables of flexibility, vivacity (dynamics), visual proportions, stability and efficiency.

Key words: Urban space, public space, Carmona, Tabriz

1. Corresponding author. Email: a.saghafi@iaut.ac.ir

The Effect of Accumulation and Urbanization Savings on the Economic Growth of Food and Beverage Industries

Narges Salehnia

Assistant Professor in Economics, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran

Mohammad Ali Maghsoudpour¹

Lecturer of Economics, Shahid Bahonar University of Kerman, Baft Higher Education Complex, Baft, Iran

Received: 29 May 2021

Accepted: 28 August 2021

Abstract

The ‘new economic geography’ literature has been developed as a theory of the emergence of large agglomerations that rely on increased returns to scale and transportation costs. This article attempted to investigate how the savings caused by localization and also the savings caused by urbanization on the economic growth of Iran's food and beverage industries in the period 2013-2019. The statistical population of the study included 31 provinces of the country and dynamic panel data and generalized torque method (GMM) was used to estimate the model. The Herfindahl-Hirschman Concentration Index (HHI) was selected to measure the savings from corporate aggregation, and the first urban index was selected to measure the savings from urbanization. The results indicated that urban savings had a positive effect on the economic growth of food and beverage industries; however, its variable coefficient (with a coefficient of 0.61) was not statistically significant. The economies of localization had a significant positive effect (with a coefficient of 0.44) on the economic growth of these industries, which means that the concentration of firms close to each other would save them. The results also show that by choosing the right and creating and developing clusters in industrial areas, it is possible to have a significant impact on the economic development of that area by increasing cooperation and exchange of information. Therefore, it is recommended to apply centralization policies and avoid decentralization policies for firms with similar activities.

Keywords: Economies of Localization, Economies of Urbanization, Firm Concentration Index, Food and Beverage Industries

1. Corresponding author. Email: maghsoudpour@uk.ac.ir

Assessing the Mediating Role of Identity in Livability Concept using Structural Equation Modeling (Case study: The central district of Bojnord City)

Sakine Beigi

Assistant Professor, Faculty of Humanities, Department of Geography and Urban Planning, Kosar University of Bojnord, Bojnord, Iran

Foroogh Khazaei Nezhad ¹

Lecturer, Faculty of Basic Sciences and Engineering, Department of Industrial Engineering, Kosar University of Bojnord, Bojnord, Iran

Atefe Gelyan Vosoughi

BSc. Student, Faculty of Basic Sciences and Engineering, Department of Industrial Engineering, Kosar University of Bojnord, Bojnord, Iran

Received: 19 April 2021

Accepted: 22 October 2021

Abstract

The livable city is one of the new and effective concepts in the current urban systems that has found a significant place due to its important and fundamental role in the evolution of the ideas and ideals of the contemporary society. Due to the importance of improving living conditions in the central part of cities on one hand and the importance of quality instead of sole focusing on quantity on the other hand, the purpose of the present work is to examine the mediating role of identity in the relationship between the livability of the central part of Bojnourd and some of its key and selected indicators. The theoretical foundations of this study were collected using a library study and the required data for analysis were collected using a questionnaire completed by 384 residents of the central part of the city. To meet the goals of the study, SPSS and Smart PLS software were used to prepare and process the data. The findings of the study indicate the significant role of the variable of identity and sense of belonging as a mediator on other indicators studied in this study, namely social participation, security and education in the viability of the central part of Bojnourd. Therefore, the variables of identity and sense of place belonging are not only an effective factors on the livability of a place but also they play a significant role in the impact of other factors and variables, which adds to the importance of the identity and sense of place belonging in livability studies. Thus, giving special attention to these concepts has a crucial role in improving urban livability.

Keywords: Livability, Identity, Sense of Place Belonging, Mediator Variable

1. Corresponding author, Email: f.khazaei@kub.ac.ir

Ranking UNESCO Creative Cities Network for Tabriz

Parviz Mohammadzadeh ¹

Economic Development and Planning Group, Faculty of Economics and Management, University of Tabriz, Tabriz, Iran.

Khadijeh Salehi Abar

Economic Development and Planning Group, Faculty of Economics and Management, University of Tabriz, Tabriz, Iran.

Davud Behbudi

Economic Development and Planning Group, Faculty of Economics and Management, University of Tabriz, Tabriz, Iran.

Received: 10 April 2021

Accepted: 29 September 2021

Abstract

In 2004, the UNESCO Creative Cities Network was introduced to help restore the economic, social and creative potential of the cultural industries. Currently, 246 cities from around the world are members of the network in one of seven fields: music, literature, cinema, handicrafts and folk arts, design, media arts and gastronomy. In the present study, using the UNESCO creative city indexes and the summary of a report provided by UNESCO for each of the creative cities, nine indexes of creative city were identified. Then, in order to study the potential of Tabriz to be introduced as a creative city and to identify its creative context, the data on the indexes were collected for Tabriz using a review of the documents. The results of the study of indexes and the calculation of TOPSIS indicate that the field of handicrafts and folk arts in terms of indexes of cultural resources, financial support, exports, artistic infrastructure and education infrastructure is in a better position than other fields. According to the results of this study, the field of handicrafts and folk arts has the greatest potential to be introduced as a creative city. Therefore, in order to achieve the creative city of Tabriz in this field, most strategies and programs should focus on strengthening cultural events and graduates. For example, by increasing the holding of temporary exhibitions and bazaars and completing the projects of the Carpet Museum and the City of Handicrafts, it is possible not only to introduce handicrafts but also to encourage people to educate and attract students and apprentices.

Keywords: Creative City, Characteristics of Creative City, Topsis Model, Tabriz

1. Corresponding author. Email: pmohamadzadeh@tabrizu.ac.ir

Investigating the Effective Factors in Promoting the Safety of Vulnerable Groups in Urban Intersections (Case study: Tehranpars Intersection)

Sara Ramezani ¹

PhD Candidate in Urban Panning, Urban Planning, Faculty of Architecture and Urban Planning, Art University of Isfahan, Isfahan, Iran

Ahmad Shahivandi

Assistant Professor in Urban Planning, Faculty of Architecture and Urban Planning, Art University of Isfahan, Isfahan, Iran

Received: 21 February 2021

Accepted: 25 August 2021

Abstract

The crisis of urban road safety is one of the major development challenges of countries. Of road users, pedestrians are known as one of the most vulnerable groups. Uncontrolled intersections are places with high pedestrian accident rates. Tehranpars intersection is one of the most important intersections in the east of Tehran, where a significant number of pedestrian injuries occur. The increasing trend of the number of accidents in the intersection area since 2014 shows the need to pay attention to this issue. In this article, while examining the existing condition, the most important indicators in the safety of individuals are determined. The method used in this study is descriptive-analytical and it is practical research. The research data were collected in the framework of library studies, field observations, and a questionnaire design (statistical population including residents and space users with a sample size of 333 people). The mean and standard deviation of the statistical population response to the questionnaire variables are compared with the ideal situation. The structural equation model is also used to measure the relationship between factors affecting the safety of individuals. Law enforcement (3.4) had the highest average from the point of view of individuals. The investigation of the factor loads of the model on human dimensions (0.97), physical (0.96) management (0.95), and path equipment (0.908) showed the significance of these relationships and the prominent role of human standard indicators. The relationships between external and internal variables, physical criteria and land use variable (factor load = 0.71) showed the highest correlation, which is expected to be the basis for planning in this intersection in the proposed measures.

Keywords: Safety, Vulnerable Groups, Intersection, Tehranpars Intersection

1. Corresponding author. Email: s.ramezani@aui.ac.ir

The Economical Analysis of Improving Viability of Mass Residential Complexes using Public-Private Cooperation Approach (Case Study: Bahar Neighborhood of Isfahan)

Farzaneh Dehghani Gishi ¹

MSc in Urban Planning, Art University of Isfahan, Isfahan, Iran

Daryoush Moradi Chadgani

Assistant Professor, Architecture and Urbanism Faculty, Arts University of Isfahan, Isfahan, Iran

Received: 10 February 2021

Accepted: 13 August 2021

Abstract

The increase in mass housing complexes meets the current housing needs but creates many problems for renewing cities in future. The threats of investors for renovation are city wornout, declining viability of an apartment complexes such as Bahar neighborhood in the south of Isfahan, and the property disputes. This descriptive-analytical study was done with the aim of using all the capacities of the public-private cooperation approach to improve the viability of Bahar neighborhood complex regarding being profitable for the private sector, having the support of public sector for the values and interests of private sector, making a competitive ground, and maximizing the common interests of public and private sectors. By analyses such as stakeholder analysis using power-benefit matrix, the analysis of compiled texts and perspectives of key stakeholders, the four construction options regarding investment for improving the livability in mass residential complexes in Bahar neighborhood of Isfahan based on public-private cooperation approach were done and using Net Present Value (NPV) and Internal Rate of Return (IRR), the profitability of all proposed options were calculated. The results of the analysis of the tendency of the developers of housing sector to have any profitable options for improving the viability showed that the formation of cooperative groups (group cooperations), providing documents by the managing board of mass housing complexes (transparency), giving more construction space than what Commission of Article 5 allows (added value), withdrawal of all property owners from the project and bying all residential units from the owners are the most significant conditions of investors of private sector for cooperating with the public sector for improving the viability of residential complexes in Bahar neighborhood.

Keywords: Public-Private Cooperation, Sustainability, Mass Housing, Isfahan, Bahar Neighborhood

1. Corresponding author. Email: Farzaneh_Deighani89@yahoo.com

Investigating the Characteristics and Dimensions of Different Approaches to Grounded Theory in Urban Planning: A Systematic Review

Esmail Kalateh Rahmani ¹

PhD Candidate in Urbanism, Islamic Azad University, Kerman Branch, Kerman, Iran

Korosh Afzali

Associate Professor in Urbanism, Islamic Azad University, Kerman Branch, Kerman, Iran

Javad Moinadini

Associate Professor in Sociology, Islamic Azad University, Kerman Branch, Kerman, Iran

Received: 25 January 2021

Accepted: 28 July 2021

Abstract

One of the most widely used research methods among qualitative methods is the grounded theory (GT) method, which has different methodological approaches. The purpose of this article is to examine the different approaches of GT and show the similarities, differences, features and dimensions of each of the grounded theory approaches to offer clearer details on using this method in urban planning. In this article, with a systematic review the research published over the last year (i.e. 2020) in English in the field of using GT in urban planning was examined. Hence, "urban planning + grounded theory" was chosen as the keyword for the search. A total of 116 studies were identified as such from which 12 studies were reviewed. The findings of this study showed that in the review of selected research, four main approaches of GT and related features were identified with the titles of original GT approach, Glaserian, Straussian and structural grounded theory approach. The results showed that urban planners in using the GT need to pay more attention to theoretical sampling, theoretical saturation, and writing analytical notes. In addition, being aware of the differences between different GT approaches, including philosophical foundation and theoretical emphasis, leads to better results in using grounded theory.

Keywords: Systematic Review, Qualitative Research, Grounded Theory, Grounded Theory Approaches, Urban Planning

1. Corresponding author. Email: rahmani.abs@gmail.com

An Analysis of Sustainable Development Planning of Tehran Metropolis: The Case of Urban Transport District 12 of Tehran Municipality

Amirhossein Khademi

PhD Candidate in Geomorphology and Urban Planning, Ferdowsi University Of Mashhad, Mashhad, Iran

Mohammad Ajza Shokohi ¹

Professor in Geography and Urban Planning, Ferdowsi University Of Mashhad, Mashhad, Iran

Ahmad Pourahmad

Professor in Geography and Urban Planning, Tehran University, Tehran, Iran

Mohammad Rahim Rahnama

Professor of Geography and Urban Planning, Ferdowsi University Of Mashhad, Mashhad, Iran

Received: 12 June 2020

Accepted: 2 December 2020

Abstract

With the increase of structural issues in Tehran, more attention has been drawn to the issue of transport over the last few years in order to solve the related problems. With this in mind, a transit-oriented development approach has been widely considered. By focusing on the detailed guidelines of this approach implemented in a number of cities, the current study explores the importance of transport, prioritizes it as the main element in structural development of Tehran's District 12, and focuses on sustainable development of urban transport principles in the area under study. For this purpose, the study attempts to review the principles and foundations of this approach while taking spatial differences into account. The study utilizes a quantitative methodology with elements of futures research. Thus, desk research was conducted, and interviews with 30 directors and theoreticians on the aforementioned area were performed. The results of the first part of the study showed that transportation-related issues would have a higher impact than other physical challenges in the study area and it is logical to pursue the future development of the region with a focus on transportation. The results of the second part of the research on the principles of transportation-oriented development in the study area have also led to the identification of 12 main influential forces such as *attention to density* or *diversity*. In fact, they are fundamentally different from the principles proposed in the transportation-oriented development.

Keywords: Sustainable Development, Future Challenges, Urban Transport, Transportation-oriented Development, District 12 of Tehran

1. Corresponding author. Email: shokouhim@.ac.ir

Exploring Urban Shrinkage and its Dependence on the Planning Culture (Case Study: District 8 of Tabriz Metropolis)

Pouya Joodi ¹

Professor in Urbanism, Arak University of Technology, Arak, Iran

Samaneh Habibi

BSc in Urbanism, Tabriz Islamic Art University, Tabriz, Iran

Soroush Mokhtari Aghdami

BSc in Urbanism, Tabriz Islamic Art University, Tabriz, Iran

Received: 22 May 2020

Accepted: 22 November 2020

Abstract

Urban structures have always been undergoing constant transformations. They are affected by external impacts as well as internal factors, experiencing population growth and shrinkage in the city. Planning for shrinking cities does not work under the preconditions of urban growth, but requires a shift to a somewhat different paradigm. The challenge of shrinking cities has the potential to trigger change in planning cultures. Urban shrinkage has been conceptualized as an empirical phenomenon resulting from the interplay of changing drivers of shrinkage at different spatial levels that produce a decline in population at the local scale and may be related to the economic decline and demographic changes. This study aimed to investigate and identify the effective factors on urban shrinkage in District 8 of Tabriz metropolis and also argues for the impacts and consequences of this phenomenon on planning which led to the inability of the region to absorb and preserve population. In order to achieve the goal of this research, a sequential exploratory mixed method was used. The analysis showed that the phenomenon of urban shrinkage is caused by factors considered in the context of spatial structure planning. In the studied area, identified factors and driving forces in physical, social, economic, environmental pollution and urban landscape have the most impact on this phenomenon.

Keywords: Urban Shrinkage, Planning Culture, Spatial Structure, Tabriz Metropolis

1. Corresponding author. Email: pouya.joodi@gmail.com

Differentiating Factors of Patterns of Choosing Accommodation among Domestic Tourists in Mashhad

Arash Ghahreman

PhD Candidate in Social Sciences, Faculty of Humanities and Literature, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran

Ahmadreza Asgharpour Masouleh¹

Assistant Professor in Social Sciences, Faculty of Humanities and Literature, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran

Omid Ali Kharazmi

Assistant Professor in Geography, Faculty of Humanities and Literature, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran

Mohsen Noghani Dokht Bahmani

Associate Professor in Social Sciences, Faculty of Humanities and Literature, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran

Hossein Akbari

Associate Professor in Social Sciences, Faculty of Humanities and Literature, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran

Received: 22 February 2020

Accepted: 24 August 2020

Abstract

Given the large number of tourists and pilgrims having different accommodation interests, different formal and informal accommodation centers have been established in Mashhad in the last decade. The tourists who use the accommodation facilities have the greatest influence on the economy of destinations. The cost of accommodation is mainly the first concern among the traveling expenses of tourists in Mashhad. This shows the significance of economic issues of tourism. Using diagnostic analysis technique, this study tried to identify the differentiating patterns of tourists regarding accommodation in Mashhad. This survey used a research-made questionnaire to collect data. The population was tourists and native pilgrims of Mashhad in early 2019. Results showed that choosing the place of accommodation for tourists in Mashhad is non-institutional (68%) and based on collective decisions (88%). Exploring differentiating factors of choosing a place of accommodation showed that tourists' social status plays an important role in choosing a place of accommodation though it is not the only determining factor. In addition to the issues, the tourists' values regarding accommodation and their preference system regarding travel, and travel motivations influence tourists' choosing accommodation in Mashhad. The results showed that choosing the accommodation has not only an economic implication but implies a social meaning as well. Accommodation is influenced by economic status of tourists and is affected by their social status and life styles. Most of tourists of Mashhad are of the lower middle class. Therefore, the tourism managers and accommodation planners of Mashhad should mainly focus on the pragmatic than the symbolic dimension of tourism when deciding on the development of accommodation centers.

Keywords: Residence Values, Accommodation, Travel Motivation, Differential Analysis, Tourism, Mashhad

1. Corresponding author. Email: asgharpour@um.ac.ir

ABSTRACTS

In the Name of Allah



Ferdowsi University of Mashhad

Faculty of Letters and Humanities

Journal of Geography and Urban
Space Development

**Vol. 8, No. 2, Autumn & Winter
2021-2022, Serial Number 15**

License Holder:
Ferdowsi University of Mashhad

General Director:
B. khakpour, PhD

Editor-in-Chief:
M. R. Rahnema, PhD

Editorial Board:

Dr. I. Ebrahimzadeh
University of Sistan and Balouchestan,
Zahedan

Dr. M. Ajza Shokouhi
Ferdowsi University of Mashhad,
Mashhad

Dr. A. Anabestani
Ferdowsi University of Mashhad,
Mashhad

Dr. B. Khakpour
Ferdowsi University of Mashhad,
Mashhad

Dr. M. R. Rahnema
Ferdowsi University of Mashhad,
Mashhad

Dr. A. Saeedi
Shahid Beheshti University, Tehran

Dr. M. Soleimani
Kharazmi University, Tehran

Dr. Z. Fanni
Shahid Beheshti University, Tehran

Dr. E. Mafi
Ferdowsi University of Mashhad,
Mashhad

Dr. A. Nazarian
Islamic Azad University, Science and
Research Branch, Tehran

Internal Editor:
Dr. M. Amirfakhriyan
Ferdowsi University of Mashhad,
Mashhad

Executive Manager:
Z. Baniasad

English Language Editor:
A. Nowruzy

Persian Editor:
Sh. Sabaghi Abkooch

Typesetting:
E. Tajvidi

Printing & Binding:
Ferdowsi University Press

Circulation: 30
Price: 20000 Rials
Subscription:
25 US\$ (USA)
20 US\$ (other)

Address:
Faculty of Letters & Humanities
Ferdowsi University Campus
Azadi Sq. Mashhad, Iran
Postal code:
9177948883
Tel: (+98 51) 38806724
Fax: (+98 51) 38807060
E-mail:
JUD@ferdowsi.um.ac.ir
Internet Address:
<http://jgusd.um.ac.ir>



Ferdowsi University of Mashhad

Journal of Geography and Urban Space Development

(Peer-Reviewed Journal)

Vol. 8, No. 2, Autumn & Winter 2021-2022, Serial Number 15

- **Differentiating Factors of Patterns of Choosing Accommodation among Domestic Tourists in Mashhad** 1
Arash Ghahreman, Ahmadreza Asgharpour Masouleh, Omid Ali Kharazmi, Mohsen Noghani Dokht Bahmani, Hossein Akbari
- **Exploring Urban Shrinkage and its Dependence on the Planning Culture (Case Study: District 8 of Tabriz Metropolis)** 2
Pouya Joodi, Samaneh Habibi, Soroush Mokhtari Aghdami
- **An Analysis of Sustainable Development Planning of Tehran Metropolis: The Case of Urban Transport District 12 of Tehran Municipality** 3
Amirhossein Khademi, Mohammad Ajza Shokohi, Ahmad Pourahmad, Mohammad Rahim Rahnama
- **Investigating the Characteristics and Dimensions of Different Approaches to Grounded Theory in Urban Planning: A Systematic Review** 4
Esmaeil Kalateh Rahmani, Korosh Afzali, Javad Moinadini
- **The Economical Analysis of Improving Viability of Mass Residential Complexes using Public-Private Cooperation Approach (Case Study: Bahar Neighborhood of Isfahan)** 5
Farzaneh Dehghani Gishi, Daryoush Moradi Chadgani
- **Investigating the Effective Factors in Promoting the Safety of Vulnerable Groups in Urban Intersections (Case study: Tehranpars Intersection)** 6
Sara Ramezani, Ahmad Shahivandi
- **Ranking UNESCO Creative Cities Network for Tabriz** 7
Khadijeh Salehi Abar, Parviz Mohammadzadeh, Davud Behbudi
- **Assessing the Mediating Role of Identity in Livability Concept using Structural Equation Modeling (Case study: The central district of Bojnord City)** 8
Forough Khazaei Nezhad, Sakine Beigi, Atefe Gelyan Vosoughi
- **The Effect of Accumulation and Urbanization Savings on the Economic Growth of Food and Beverage Industries** 9
Narges Salehnia, Mohammad Ali Maghsoudpour
- **Assessing the Feasibility of Quality Indicators of Urban Public Spaces from the Perspective of Carmona (Case study: Tabriz city)** 10
Masoud Topchi Khosroshahi, Arash Saghaei Asl, daryoosh sattarzade, Hassan Sattari Sarbangholi
- **Exploring the effects of height and form of residential places on creating thermal comfort of collective outdoor spaces (Case study: Residential complexes of Shiraz)** 11
Nazanin Dehnad, Bagher Karimi, Jamaledin Mahdinejad
- **Analysis of Physical and Economic Policies with Housing-Led Urban Regeneration Approach: (Case Study: Jafre Mahini Neighborhood of Bushehr)** 12
Keramatollah Ziari, Seyed Ali Hosseini, Ali Goodarzi

ISSN: 2538-3531