



مجله

جغرافیا و توسعه فضای شهری

| سال دوازدهم، شماره ۴ | زمستان ۱۴۰۴، شماره پیاپی ۳۱ |

- (۱-۱۸) ■ **ارتقاء سلامت خواب بانوان مشهد با بهره گیری از فضاهای سبز شهری**
لیا شاددل، محمد رحیم رهنما، امیدعلی خوارزمی
- (۱۹-۴۴) ■ **تحلیل پیامد های توسعه هایپر مارکت ها در کلانشهر مشهد با تاکید بر محدوده میدان جانباز**
حانیه لقایا، روح اله اسدی، مصطفی امیرفخریان
- (۴۵-۶۹) ■ **مرور نظام مند روند پژوهش های توسعه حمل و نقل محور کلانشهر مشهد در پایگاه های علمی کشور ایران**
زهره فرهادیان دهکردی، محمد هادی مهدی نیا، مریم دانشور، تکتم حنائی
- (۷۰-۹۱) ■ **شناسایی عوامل محیطی موثر بر کاهش رفتار های تخریب گر طبیعت، در فضاهای عمومی با استفاده از تحلیل چیدمان فضا (مورد پژوهی: پارک حاشیه ای شهید چمران شیراز)**
مرضیه شاهرودی کلور، حجت الله رشید کلویر
- (۹۲-۱۱۵) ■ **تحلیلی بر حکمروایی شهری در دوران پسا کرونا با تاکید بر برنامه ریزی راهبردی (مطالعه موردی: کلانشهر تبریز)**
شهریور روستایی، رسول قربانی، حدیث بردبار
- (۱۱۶-۱۳۵) ■ **شناسایی مولفه های توسعه ی شهر فراگیر با تاکید بر حقوق شهروندی (مطالعه موردی: شهر قائن / استان خراسان جنوبی)**
مرتضی کشاورزی ولدانی، احمد اسدی
- (۱۳۶-۱۵۷) ■ **باز شناسی حس معنویت در فرآیند شناخت (نمونه موردی: بازار تاریخی تبریز)**
پرینا هاشم پور، المیرا کریمی پور
- (۱۵۸-۱۸۴) ■ **شناسایی و تبیین نقش بازیگران کلیدی سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج با کمک تکنیک تحلیل ساختاری**
عبد الرضا عزیزی فرد، عیسی ابراهیم زاده، مجتبی رفیعیان، مرتضی قورچی

شاب: ۱۳۵۲-۷۳۵۲

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری

سال دوازدهم، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۴، شماره پیاپی ۳۱



مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری

سال دوازدهم، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۴، شماره پیاپی ۳۱

صاحب امتیاز: دانشگاه فردوسی مشهد

مدیر مسئول: دکتر براتعلی خاکپور

سرمدیر: دکتر محمد رحیم رهنما

هیئت تحریریه (به ترتیب حروف الفبا):

عباسی ابراهیمزاده اکباد - 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)
محمد رحیم 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 عنابستانی - 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
ویراستار علمی ادبی: دکتر شیرین صباغی آبکوه
ویراستاران این شماره: دکتر غمخواه
کارشناس اجرایی دفتر مجله: زهرا بنی اسد
مترجم انگلیسی: مرکز ویراستاری انگلیسی دانشکده ادبیات و علوم انسانی
حروف‌نگاری و صفحه‌آرایی: زینب علمیان
شمارگان: ۳۰ نسخه
نشانی: مشهد، دانشگاه فردوسی مشهد، دانشکده ادبیات و علوم انسانی دکتر علی شریعتی، کد پستی ۹۱۷۹۴۸۸۸۳، نمابر: ۰۵۱۳۸۸۰۷۰۶۰
تلفن: ۰۵۱۳۸۸۰۶۲۳۴، سرمدیر: ۰۵۱۳۸۸۰۵۲۲۵
بها: داخل کشور: ۲۰۰۰۰ ریال (تک شماره) 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 نشریه حاصل فعالیت مشترک دانشگاه فردوسی مشهد و انجمن برنامه ریزی شهری ایران است»

این مجله در پایگاه های زیر نمایه می شود:

- 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 سرعت‌بخشیدن به امر داوری و چاپ مقالات، از همه پژوهشگرانی که مایل به چاپ مقالات علمی خود در این نشریه هستند، درخواست می‌شود به نکات زیر توجه کافی داشته باشند:

۱. مقاله ارسال‌شده 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 بی‌لوتوس نازک ۱۳ و مقالات انگلیسی با قلم نازک Times New Roman 12 با نرم‌افزار Word تهیه شود. مقالات، روی کاغذ A4 (با حاشیه از بالا ۴ و پایین ۳ و راست ۳ و چپ ۳ سانتی‌متر) تایپ شود. متن به صورت دوستونی با رعایت فاصله ۱ سانتی‌متر 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 جدول، 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 بی‌لوتوس سیاه ۱۳ بولد تایپ شود.

۵. نام نویسنده (نویسندگان) مقاله با قلم بی‌لوتوس سیاه ۱۰، عنوان علمی یا شغلی او نیز با قلم بی‌لوتوس 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 بی‌لوتوس نازک ۱۲ و برای مقالات انگلیسی با قلم نازک Times New Roman 11 به صورت تک ستونی باشد.

۸. شکل‌ها 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 قلم‌ها به‌خصوص، در مورد منحنی‌ها (legend) به گونه‌ای انتخاب شوند که پس از کوچک‌شدن مقیاس شکل برای چاپ نیز خوانا باشند (زیرنویس اشکال، بی‌لوتوس سیاه ۱۲ و وسط‌چین).

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، هدف‌ها، روش‌ها، نتیجه‌گیری و کلیدواژه‌ها (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 برجسته‌ترین نتایج، بدون استفاده از کلمات اختصاری تعریف‌نشده، جدول، شکل و منابع باشد. چکیده انگلیسی باید مطابقت کامل با چکیده فارسی داشته باشد.

۹.۳. مقدمه: شامل ۱- طرح مسأله (مطالاب مربوط به اهمیت و ضرورت، اهداف، سوال‌ها و فرضیه‌ها)؛ پیشینه تحقیق و مبانی نظری

۹.۴. روش‌شناسی تحقیق: در برگیرنده؛ ۱- روش پژوهش و مراحل آن (روش تحقیق، جامعه آماری، روش نمونه‌گیری، حجم نمونه و روش تعیین آن، ابزار گردآوری داده‌ها و اعتبارسنجی آن‌ها)؛ ۲- متغیرها و شاخص‌های پژوهش؛ ۴- قلمرو جغرافیایی پژوهش

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

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

۹.۷. نتیجه‌گیری و پیشنهادها: شامل خلاصه‌ای از یافته‌ها، توضیح قابلیت تعمیم‌پذیری و کاربرد علمی یافته‌ها و ارایه رهنمودهای لازم برای ادامه پژوهش در ارتباط با موضوع، نتیجه‌گیری و توصیه‌ها و پیشنهادهای احتمالی.

۱۰. نحوه ارجاعات: منابع و مآخذ باید به صورت درون‌متنی و همچنین در پایان مقاله ذکر شود.

۱۰.۱. ارجاعات در متن مقاله باید به شیوه داخل پرانتز (APA) نسخه ۶ باشد؛ به گونه‌ای که ابتدا نام مؤلف یا مؤلفان، سال انتشار و صفحه ذکر شود. شایان ذکر است که ارجاع به کارهای چاپ‌شده فقط به زبان فارسی بوده و در اسامی لاتین معادل آن در زیر نویس همان صفحه ارایه شود؛ به‌عنوان نمونه: (شکویی، 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 فهرست‌نویسی APA نسخه ۶ تنظیم شود. (عناوین کتاب‌ها و مجلات ایتالیک/مورب شود).

نمونه فارسی:

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

- عنابستانی، ع. ا.، شایان، ح. و بنیادداشت، ا. (۱۳۹۰). بررسی نقش اعتبارات بر تغییر الگوی مسکن در نواحی روستایی (مطالعه موردی: شهرستان بهمنی). *مجله برنامه‌ریزی 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.

- ۳.۱۰. 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 پرانتز نوشته شود.
- ۴.۱۰. مقالات برگرفته از رساله و پایان‌نامه دانشجویان با نام استاد راهنما، مشاوران و دانشجو با هم و با مسؤولیت استاد راهنما منتشر می‌شود.
- ۵.۱۰. چنانچه مخارج تحقیق یا تهیه مقاله توسط مؤسسه‌ای تأمین مالی شده باشد، باید نام مؤسسه در صفحه اول درج شود.
- ۶.۱۰. 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 انصراف‌داده‌شده، پس از سه ماه از مجموعه آرشیو مجله خارج خواهد شد و مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری هیچ مسؤولیتی در این ارتباط نخواهد داشت.
۱۳. مسؤولیت 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: ۹۱۷۹۴/۸۸۳، شماره: ۰۵۱۳/۸۰۷۰۶۰

کد پستی: ۹۱۷۹۴/۸۸۳ پست الکترونیکی: jud@um.ac.ir
وب سایت: <http://jgusd.um.ac.ir>

فرم اشتراک (یک ساله / دوشماره) 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 گروه معماری و برنامه ریزی شهری دانشگاه باختر ایلام)
دکتر روح اله اسدی (استادیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد)
دکتر مصطفی امیرفخریان (استادیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد)
دکتر علی اکبر تقی پور (استادیار گروه جغرافیا، دانشکده علوم زمین، دانشگاه دامغان)
دکتر محمد ثانی (دانشیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه بیرجند)
دکتر محمد تقی حیدری (دانشیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه زنجان)
دکتر شهریار خالدی (استاد دانشگاه سوربن پاریس/دانشگاه شهید بهشتی)
دکتر محمد علی خلیجی (استادیار گروه شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی واحد اهواز)
دکتر امید علی خوارزمی (استادیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد)
دکتر فرزانه رزاقیان (استادیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری جهاددانشگاهی خراسان رضوی)
دکتر ریحانه سلطانی مقدس (استادیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی روستایی دانشگاه پیام نور)
دکتر شیرین صباغی آبکوه (دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد)
دکتر فروزان طاهری (دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، استاد مدعو پژوهشکده آب و محیط زیست دانشگاه فردوسی مشهد)
دکتر ابوالفضل مشکینی (استاد جغرافیا و برنامه ریزی شهری دانشگاه تربیت مدرس)

فهرست مندرجات

صفحه	عنوان
(۱۸-۱)	ارتقاء سلامت خواب بانوان مشهد با بهره گیری از فضاهای سبز شهری لیا شاددل، محمد رحیم رهنما، امیدعلی خوارزمی
(۴۴-۱۹)	تحلیل پیامدهای توسعه هایپر مارکت ها در کلانشهر مشهد با تاکید بر محدوده میدان جانباز حانیه لقایا، روح اله اسدی، مصطفی امیرفخریان
(۶۹-۴۵)	مرور نظام مند روند پژوهش های توسعه حمل و نقل محور کلانشهر مشهد در پایگاه های علمی کشور ایران زهره فرهادیان دهکردی، محمد هادی مهدی نیا، مریم دانشور، نکتہ حنایی
(۹۱-۷۰)	شناسایی عوامل محیطی موثر بر کاهش رفتار های تخریب گر طبیعت، در فضاهای عمومی با استفاده از تحلیل چیدمان فضا (مورد پژوهی: پارک حاشیه ای شهید چمران شیراز) مرضیه شاهرودی کلور، حجت الله رشید کلویر
(۱۱۵-۹۲)	تحلیلی بر حکمروایی شهری در دوران پسا کرونا با تاکید بر برنامه ریزی راهبردی (مطالعه موردی: کلانشهر تبریز) شهریور روستایی، رسول قربانی، حدیث بردبار
(۱۳۵-۱۱۶)	شناسایی مولفه های توسعه ی شهر فراگیر با تاکید بر حقوق شهروندی (مطالعه موردی: شهر قائن / استان خراسان جنوبی) مرتضی کشاورزی ولدانی، احمد اسدی
(۱۵۷-۱۳۶)	بازشناسی حس معنویت در فرآیند شناخت (نمونه موردی: بازار تاریخی تبریز) پریسا هاشم پور، المیرا کریمی پور
(۱۸۴-۱۵۸)	شناسایی و تبیین نقش بازیگران کلیدی سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج با کمک تکنیک تحلیل ساختاری عبد الرضا عزیزی فرد، عیسی ابراهیم زاده، مجتبی رفیعیان، مرتضی قورچی



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

Journal of Geography and Urban Space Development Vol. 12, No.4 (Winter 2026) – Serial Number 31

Improving the Sleep Health of Mashhad Women by Using Urban Green Spaces

Lia Shaddel

Ph.D Candidate of Geography and Urban Planning, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran

Mohammad Rahim Rahnama¹

Professor of Geography and Urban Planning, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran

Omid Ali Kharazmi

Assistant Professor of Geography and Urban Planning, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran

Received: 8 April 2023

Accepted: 12 September 2023

PP. 1-18

DOI: 10.22067/jgusd.2023.45148.0
Scientific-Research Article

Abstract

The present study emphasizes the impact of urban planning to improve the sleep health of women in Mashhad by using urban green spaces. By studying the literature, the relationship between green space and sleep health was determined. It was also found that sleep health has an effect on physical health and the research model was drawn based on this. Each of these dimensions are hidden variables, and in order to fit the hidden variables, the structural equation model was used in the Amos software. Since people with low socio-economic status are likely to suffer from sleep disorders, three different income areas of Mashhad were considered as the statistical population and based on the Cochran formula, 400 of their women were selected as samples. Data collection was done using a questionnaire tool and the green space was examined from the 4 dimensions of access, presence, facilities and protection. Also, the Cronbach's alpha of the questionnaire was equal to 0.9. The research results show that based on the RMSEA=0.9 index, the designed model is consistent with the data of the studied population. Also, the effect of green space on sleep health and sleep health on physical health was confirmed. In relation to the dimensions of the green space, the dimensions of protection and facilities have the most effect. The findings of this study have important applications for urban planners and managers because the quality of urban environments and especially green spaces and the nature of development are the main factors of health.

Keywords: sleep health; Structural Equation Modeling; urban green space; women, Mashhad

¹. Corresponding author. Email: rahnama@um.ac.ir

Extended Abstract

1. Introduction

Today, residing in modern societies is often associated with sleep deprivation and related health challenges. Numerous scholars have confirmed the substantial influence of sleep on physical well-being. Research indicates that insufficient quality sleep can contribute to the development of obesity, overweight conditions, cardiovascular diseases, and other health issues. Additionally, individuals living in greener neighborhoods tend to experience more restorative and healthier sleep.

Review of Literature

Urban green spaces are recognized as key indicators of societal development. These spaces hold significant importance, ranking among the top five urban land uses. They serve as essential indicators for assessing quality of life and overall societal progress. Parks, a prominent component of urban green spaces, have evolved from advancements in social development. Today, park therapy is acknowledged as a beneficial health intervention. Urban green spaces contribute to improved sleep quality at night and help reduce sleep disorders. Adequate sleep is crucial for overall health and well-being, comparable in importance to nutrition. Poor sleep health can threaten the sustainability of healthcare systems. Evidence confirms that effective sleep management supports weight control and other health outcomes. The characteristics of the neighborhood environment influence sleep quality, and gender differences are evident from early life stages. Women tend to report lower sleep quality than men and are at higher risk for insomnia, which can negatively impact their overall quality of life. Non-pharmaceutical interventions are recommended for addressing these sleep-related issues.

2. Method

This study employed a cross-sectional survey design. A review of existing research literature indicated that urban green spaces influence women's sleep health, which in turn impacts overall physical health. A research model was developed, and underlying variables were identified. To evaluate the model's goodness of fit, structural equation modeling was conducted using AMOS software. Data were collected through a structured questionnaire that assessed three dimensions: physical health, sleep health, and green space. Questions related to physical health were adapted from an established lifestyle questionnaire. The Pittsburgh Sleep Quality Index was utilized to develop items measuring sleep health. The green space dimension included variables such as protection, facilities, accessibility, and presence. The questionnaire demonstrated high internal consistency, with a Cronbach's alpha coefficient of 0.9, and its validity was confirmed through expert review. Given that individuals with lower socioeconomic status are more prone to sleep disorders, the study population comprised women residing in three income areas of Mashhad (areas 3, 5, and 11). Using Cochran's formula, a sample size of 380 participants was determined, and a total of 400 questionnaires were collected.

3. Results

The average body mass index (BMI) among participants was 27. The mean age of participants was 35.5 years, and a BMI of 24 is considered typical for individuals in this age group, indicating a tendency toward overweight status. The Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA) is a key measure used to assess the goodness of fit for a model. In this study, the RMSEA was calculated as 0.9, suggesting that the model fits the data well. Results also indicated that, in Mashhad, green space has a positive effect on women's sleep health, with a path coefficient of 0.25. Additionally, sleep health was found to influence physical health, with a coefficient of 0.26. Among the green space variables, facility availability and protective features were the most influential dimensions. Reviewing existing empirical studies in this area supports the findings of this research. For example, Astell-Burt et al. (2013) and Grisby-Toussaint et al. (2015) found that residents of greener areas tend to experience a lower risk of short sleep duration at night. Studies by Kim et al. (2012) and Stranges et al. (2010) demonstrated that, in women, sleep duration is associated with high blood pressure and heart disease. Overall, the relationship between insufficient healthy sleep and perceived health has been established by Steptoe et al. (2006). Furthermore, Lee et al. (2013) and Sister et al. (2010) emphasized that protecting existing green spaces and enhancing their quality can increase their utilization.

4. Discussion and Conclusion

The results indicated that access to green spaces positively impacts the sleep health of women in Mashhad, which in turn influences their overall physical health. A significant portion of the participants were overweight; thus, promoting healthy sleep habits may contribute to obesity management. These findings can be valuable for urban planners and policymakers, as environmental quality and sustainable development are key determinants of public health, with a well-established connection between urban planning and health outcomes.

It is recommended to enhance both the quality and quantity of urban green spaces in low-income areas, particularly because obesity and sleep deprivation tend to be more prevalent among women in economically disadvantaged communities and minority groups. Regarding green space characteristics, the most influential factors were facilities and conservation efforts. Therefore, prioritizing improvements in these areas within Mashhad's urban green spaces is advisable.

Keywords: Sleep health; Structural Equation Modeling; Urban Green Space; Women of Mashhad.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال دوازدهم، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۴، شماره پیاپی ۳۱

ارتقاء سلامت خواب بانوان مشهد با بهره گیری از فضاهای سبز شهری

لیا شاددل (دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران)

lia.shaddel@gmail.com

محمد رحیم رهنما (استاد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران، نویسنده مسئول)

rahnama@um.ac.ir

امیدعلی خوارزمی (استادیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران)

kharazmi@um.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۴۰۲/۰۶/۲۱

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۱/۱۹

صص ۱۸-۱

چکیده

مطالعه حاضر بر تاثیر برنامه ریزی شهری جهت ارتقاء سلامت خواب بانوان شهر مشهد با بهره گیری از فضاهای سبز شهری تاکید مینماید. با مطالعه پیشینه، ارتباط بین فضای سبز و سلامت خواب مشخص شد. همچنین مشخص گردید که سلامت خواب بر سلامت جسمانی نیز اثرگذار است و مدل تحقیق بر این مبنا رسم گردید. هر یک از این ابعاد متغیر پنهان هستند و به منظور برازش متغیرهای پنهان از مدل معادلات ساختاری در نرم افزار آموس استفاده شد. از آنجا که افراد با وضعیت اجتماعی-اقتصادی پایین به احتمال زیاد از اختلالات خواب رنج می برند لذا سه منطقه درآمدی مختلف مشهد به عنوان جامعه آماری در نظر گرفته شدند و بر اساس فرمول کوکران ۴۰۰ نفر از بانوان آن ها به عنوان نمونه انتخاب شدند. جمع آوری اطلاعات با استفاده از ابزار پرسشنامه انجام گرفت و فضای سبز از ۴ بعد دسترسی، حضور، امکانات و حفاظت بررسی شد. همچنین آلفای کرونباخ پرسشنامه برابر ۰/۹ بدست آمد. نتایج پژوهش نشان می دهد که براساس شاخص $RMSEA=0.9$ مدل طراحی شده بر داده های جامعه مورد مطالعه منطبق است. همچنین اثرگذاری فضای سبز بر سلامت خواب و سلامت جسمانی تأیید گردید. در ارتباط با ابعاد تشکیل دهنده فضای سبز، ابعاد حفاظت و امکانات بیشترین اثرگذاری را دارند. یافته های این مطالعه برای برنامه ریزان و مدیران شهری کاربردهای مهمی دارد زیرا کیفیت محیط های شهری و مخصوصاً فضاهای سبز و ماهیت توسعه از عوامل اصلی سلامت هستند.

کلیدواژه ها: بانوان مشهد، سلامت خواب، فضای سبز شهری، مدل معادلات ساختاری

۱. مقدمه

امروزه زندگی در جوامع مدرن منجر به کم خوابی و در نتیجه تاثیرات منفی بر سلامت گردیده است (کیزا^۱ و همکاران، ۲۰۰۵، ص. ۱۲۱۷). نقش خواب بر سلامت جسمانی به طور فزاینده ای تأیید می شود. مطالعات نشان داده اند که عدم برخورداری از خواب سالم زمینه ساز افزایش چاقی و اضافه وزن (چپوت^۲ و همکاران، ۲۰۱۰؛ کاتسون و ون کاتر^۳، ۲۰۰۸) و بیماری های قلبی-عروقی خواهد شد (آماگای^۴ و همکاران، ۲۰۱۰؛ ایکههارا^۵ و همکاران، ۲۰۰۹). از سوی دیگر چاقی یکی از عوامل عمده برای خیلی از بیماری های مزمن است و مشکلات سلامتی را افزایش می دهد از جمله مشکلات زنان مانند ناباروری و انواع سرطان (سی دی سی، ۲۰۰۹). خواب کافی برای سلامت مهم است در حالیکه محرومیت و اختلال خواب با عواقب در سلامت همراه می باشد (میلر^۶، ۲۰۱۵). در مجموع نقش خواب در کنترل وزن و چاقی اثبات شده است (اسپیگل^۸ و همکاران، ۱۹۹۹، ص. ۱۴۳۶). همچنین یافته ها نشان می دهند که فقط در زنان خواب کوتاه شبانه با شیوع فشارخون بالا مرتبط است (کیم^۹ و همکاران، ۲۰۱۲؛ استرانگس^{۱۰} و همکاران، ۲۰۱۰). مطالعه ای در فرانسه نشان داد ارتباطی بین طول خواب و چاقی در مردان وجود ندارد اما زنان با خواب کمتر از ۶ ساعت در مقایسه با زنان با طول خواب بیشتر، میانگین شاخص توده بدنی بیشتری داشته اند (کرن^{۱۱} و همکاران، ۲۰۰۴، ص. ۲۹۱).

سلامت خواب از فضاهای سبز واحد همسایگی اثر می پذیرد. نتایج تحقیق آستل برت^{۱۲} و همکاران (۲۰۱۳) نشان داد که افراد ساکن در واحدهای همسایگی سبزتر از خواب سالم تری برخوردار هستند. آنها استدلال کردند که سلامت روحی بهتر و سبک زندگی فعال تر، محرک های خواب سالم می باشند و از آنجاییکه این محرک ها به طور گسترده ای در مطالعات گذشته مورد بررسی قرار گرفته اند (دالیمیر^{۱۳} و همکاران، ۲۰۱۲؛ ویلنیو^{۱۴} و همکاران، ۲۰۱۲؛ هیرن^{۱۵} و همکاران، ۲۰۱۱)، فرض می گردد که افراد با دسترسی به فضاهای سبز شهری خواب سالم تری خواهند داشت. مطالعه دیگری در آمریکا نیز نشان داد که دسترسی به فضاهای سبز شهری، شیوع اختلالات خواب را کاهش می دهد (گریس بای-توسایت^{۱۶} و

1. Cizza

2. Chaput

3. Knutson & Van Cauter

4. Amagai

5. Ikehara

6. CDC

7. Miller

8. Spiegel

9. Kim

10. Stranges

11. Cournot

12. Astell-Burt

13. Dallimer

14. Villeneuve

15. Hearn

16. Grisby- Toussaint

همکاران، ۲۰۱۵). مطالعه‌ی انجام شده توسط مس^۱ و همکاران (۲۰۰۶) اولین مطالعه فراگیر بزرگ مقیاس بود که ارتباط بین فضای سبز و سلامت را نشان داد. این پروژه بخشی از برنامه تحقیقاتی بزرگتری بود که در آن اثرات سلامتی فضای سبز بررسی گردیده بود. همچنین مطالعات بسیاری بر نقش برجسته‌ی فضای سبز در ارتقاء سلامت تاکید کرده اند (میتچل و پوفام^۲، ۲۰۰۷؛ ریچاردسون^۳ و همکاران، ۲۰۱۰).

فضای سبز، کیفیت زندگی را ارتقاء می دهد (یاری پور و هادی زاده زرگر، ۱۳۹۳؛ جنادله، ۱۳۹۵) و بهره گیری از مزایای سلامتی فضای سبز از عوامل مختلفی از جمله حضور در فضای سبز، حفاظت و امنیت، دسترسی و امکانات موجود در آن تاثیر می پذیرد (پیکورا^۴ و همکاران، ۲۰۰۳؛ ون دنبرگ^۵ و همکاران، ۲۰۰۷؛ ویلکی و استاوریدو^۶، ۲۰۱۳). بطور کلی می توان گفت بنا بر مطالب ذکرشده فضای سبز بر سلامت خواب زنان اثرگذار است و سلامت جسمانی زنان نیز متاثر از سلامت خواب آنها می باشد. همچنین بهره گیری از مزایای فضای سبز از ۴ بعد امکانات، دسترسی، حفاظت و حضور در فضای سبز تشکیل شده است. در شکل ۱ در قسمت روش تحقیق، ارتباطات پیشنهادی بین متغیرها نشان داده شده است.

امروزه توسعه فضاهای سبز شهری به دلایلی چون افزایش جمعیت، افزایش وسائط نقلیه موتوری و رشد انواع آلودگی های زیست محیطی و بروز انواع بیماری ها به عنوان یک ضرورت غیر قابل اجتناب مطرح می باشد (ملکی و همکاران، ۱۳۹۴، ص. ۲۰). این نظر که فضاهای سبز شهری بر رفتار شهروندان تاثیر گذارند و می توانند برای تنظیم رفتار به کار برده شوند امری پذیرفتنی است و می توان از طریق برنامه ریزی و طراحی فضاهای سبز شهری مراتب ارتقاء سلامت افراد جامعه را فراهم ساخت (فلورس^۷ و همکاران، ۱۹۹۸).

در سی و دومین همایش سالیانه انجمن علمی روانپزشکان ایران با تاکید بر اختلالات خواب (۱۳۹۴) بیان گردید که یک سوم ایرانی ها از اختلالات خواب رنج می برند و در جامعه ایرانی به اهمیت توجه به رفع اختلالات خواب به عنوان زیربنای سلامت جسم و روح اهتمام چندانی نمی شود. اگرچه مسائل و مشکلات بهداشتی در هر دو جنس دارای اهمیت است ولی توجه به سلامت زنان از اهمیت بیشتری برخوردار بوده چراکه به لحاظ جنسیت خود و به تبع آن مسئولیت و ایفای نقش مورد انتظار جامعه دارای شرایط خاصی می باشند (ودادهیر و همکاران، ۱۳۸۷، ص. ۱۳۶).

با هدف حساس سازی مدیران سلامت و آحاد جامعه نسبت به ابعاد مختلف سلامت زنان، ۲۸ مهر ماه به عنوان روز ملی سلامت بانوان ایرانی "سبا" در نظر گرفته شده است. این روز در سال ۱۳۹۴ "زن، قلب خانواده" و در سال ۱۳۹۵ "سلامت زنان، جامعه سالم، خانواده پویا" نامگذاری گردید. نزدیک به ۶۰٪ زنان

1. Mass

2. Mitchel & Popham

3. Richardson

4. Pikora

5. Van den berg

6. Wilki & Stavridou

7. Flores

ایرانی به دلیل عدم فعالیت بدنی، استعداد ابتلا به چاقی و در نتیجه بیماری قلبی-عروقی را دارند (ودادحیر و همکاران، ۱۳۸۷).

شهر مشهد به عنوان مرکز استان خراسان رضوی دومین کلانشهر جمعیتی ایران است که ۴۹٪ را زنان و ۵۱٪ را مردان تشکیل می دهند. در شهر مشهد نیز به عنوان دومین شهر جمعیتی ایران، بیماری قلبی-عروقی اولین دلیل مرگ بانوان می باشد، بطوریکه در سال ۱۳۹۶، ۳۸٪ بانوان به دلیل این بیماری فوت کرده اند. شاید بتوان با ارتقاء سلامت خواب، به کنترل و پیشگیری از بیماری قلبی-عروقی بانوان مشهد و ارتقاء سلامت جسمانی آنها کمک نمود. ارتقاء سلامت خواب نیز با بهره گیری از مزایای فضاهای سبز شهری بررسی شده است.

اکثر مطالعات در زمینه سلامت و فضای سبز شهری در آمریکا و اروپا انجام شده است (کوندو^۱ و همکاران، ۲۰۱۸)، در حالیکه در کشورهای کم درآمد با نرخ شهرنشینی بالا مانند ایران در این حوزه مطالعاتی انجام نشده و به مزایای فضاهای سبز شهری توجهی نشده است. بنابراین با توجه به ضرورت ارتقاء سلامت جسمانی بانوان مشهد، نقش سلامت خواب در بهبود وضعیت آنها بررسی گردید. همچنین برای بهره گیری از مزایای فضای سبز شهری، نقش آنها در ارتقاء سلامت خواب ارزیابی شد که ۴ بعد برای حضور در فضای سبز شهری تعریف گردیدند. قابل ذکر است که جستجوهای اینترنتی نشان داده که مطالعه ای با هدف ارزیابی سلامت خواب و ارتقاء آن با بهره گیری از فضاهای سبز شهری در داخل کشور انجام نشده است.

مکان های شهری و فرآیندهای برنامه ریزی شهری که آنها را تشکیل می دهند و همچنین کیفیت محیط و ماهیت توسعه به عنوان عواملی قدرتمند بر سلامت جمعیت درک می شوند (کربن^۲، ۲۰۰۹؛ برتون و تسورو^۳، ۲۰۰۰).

مطالعاتی که چگونگی واکنش سلامت جمعیت را نسبت به فضاهای سبز ارزیابی می کنند برای شکل دهی به چارچوب ها و سیاست های تامین فضای سبز مهم هستند. بر این اساس تحقیق پیش رو با رویکرد ارزیابی میزان اثرگذاری فضای سبز شهری در سلامت خواب و اثرگذاری سلامت خواب بر سلامت جسمانی بانوان شهر مشهد انجام شده که در این راستا از مدل معادلات ساختاری بهره می گیرد. روشن شدن ماهیت این روابط به برنامه ریزان شهری کمک می کند تا تصمیمات بهتری برای بهبود فضای سبز شهری اتخاذ نمایند. بنابراین با توجه به ارتباط مابین متغیرها، تحقیق حاضر بر ارزیابی ارتباط مابین آنها (شکل ۱) بر داده های حاصل از جامعه مورد مطالعه تاکید دارد.

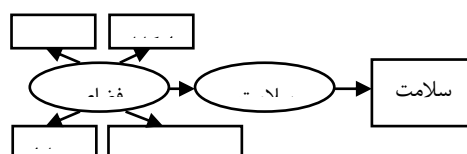
¹. Kondo

². Corburn

³. Barton and Tsourou

۲. روش شناسی

تحقیق حاضر از نظر روش کمی و جز تحقیقات پیمایشی مقطعی است و به منظور برآزش متغیرهای پنهان از مدل معادلات ساختاری استفاده شده است. استفاده از آن در مواردی است که اندازه‌گیری متغیرهای پنهان و همچنین روابط بین این متغیرها به صورت همزمان صورت گیرد. در شکل ۱، ارتباط پیشنهادی مابین متغیرهای تحقیق نشان داده شده است.



شکل ۱. ارتباطات پیشنهادی بین متغیرها

برای جمع‌آوری اطلاعات درباره متغیرهای تحقیق از پرسشنامه استفاده شده است. پرسشنامه مذکور از ۳ بعد سلامت جسمانی، سلامت خواب و فضای سبز تشکیل گردیده است. ارتباطات این ۳ بعد با بررسی پیشینه‌ی تحقیق مشخص گردید.

سوالات سلامت جسمانی برگرفته از پرسشنامه سبک زندگی^۱ می‌باشد. پایایی و روایی این پرسشنامه توسط لعلی و همکاران (۱۳۹۱) مورد بررسی قرار گرفت. نتایج نشان داد که این پرسشنامه روایی و پایایی معناداری برای اندازه‌گیری سبک زندگی افراد دارد. سوالات سلامت خواب برگرفته از شاخص کیفیت خواب پترزبرگ^۲ می‌باشد (سوالاتی که قابلیت تبدیل به مقیاس ترتیبی را داشته‌اند) که ابزار خوبی برای پژوهش درباره‌ی کیفیت و طول خواب است (بایس^۳ و همکاران، ۱۹۸۹). در بعد فضای سبز مطالعات نشان داد که بهره‌گیری از مزایای سلامتی فضای سبز از عوامل مختلفی از جمله حضور در فضای سبز، حفاظت و امنیت، دسترسی و امکانات موجود در آن تاثیر می‌پذیرد (پیکورا و همکاران، ۲۰۰۳؛ ون دنبرگ و همکاران، ۲۰۰۷؛ ویکی و استاوریدو، ۲۰۱۳) و در پرسشنامه ۴ بعد مذکور به عنوان فضای سبز در نظر گرفته شدند. در مجموع در پرسشنامه‌ی تهیه شده جهت ارزیابی متغیرها از طیف لیکرت ۵ گزینه‌ای استفاده گردید و آلفای کرونباخ پرسشنامه برابر ۰/۹ بدست آمد. همچنین روایی آن با کسب نظرات اساتید تأیید شد.

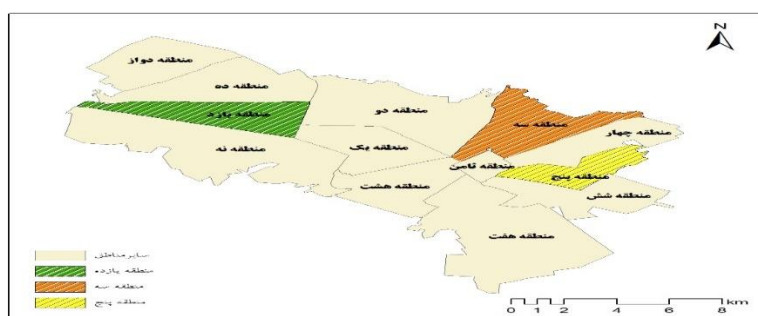
^۱ Lifestyle Questionnaire (LSQ)

^۲ Pittsburg Sleep Quality Index

^۳ Buysse

۱.۲. قلمرو جغرافیایی پژوهش

از آنجاییکه بنا به نتایج مور^۱ و همکاران (۲۰۰۲) افراد با وضعیت اجتماعی-اقتصادی پایین به احتمال زیاد از اختلالات خواب رنج می‌برند، بانوان ساکن در سه منطقه درآمدی مشهد (مناطق ۵، ۳ و ۱۱ کم برخوردار، نیمه برخوردار و برخوردار) به عنوان جامعه آماری انتخاب شدند که بر اساس فرمول کوکران ۳۸۰ نفر به عنوان نمونه انتخاب شدند و ۴۰۰ پرسشنامه تکمیل گردید. در شکل ۲ موقعیت مناطق شهر مشهد و در جدول ۱ تعداد بانوان هر منطقه (آمارنامه ۱۳۹۴ شهرداری مشهد) و تعداد پرسشنامه تکمیل شده از هر منطقه نشان داده شده است.



شکل ۲. موقعیت مناطق شهر مشهد

جدول ۱. تعداد پرسشنامه از هر منطقه

منطقه	تعداد جمعیت زن	تعداد پرسشنامه توزیع شده
۵	۸۴۰۶۲	۹۲
۳	۱۹۳۳۰۹	۲۱۲
۱۱	۹۱۷۴۷	۹۶
جمع	۳۶۹۱۱۸	۴۰۰

بر اساس آمارنامه شهرداری مشهد در سال ۱۴۰۰، شهر مشهد به عنوان دومین مادرشهر جمعیتی ایران دارای سرانه ی متوسط ۵.۸ مترمربع پارک و ۱۸/۹۱ مترمربع فضای سبز شهری می باشد که این ارقام با سرانه ی استاندارد فضای سبز در سطح بین المللی (۲۵-۲۰ مترمربع) فاصله دارد اما در راستای سرانه ی مصوب وزارت راه و شهرسازی ایران (۱۲-۷ مترمربع) است. بزرگترین پارک اختصاصی بانوان مشهد با مساحت ۲۵ هکتار در بهمن ماه سال ۱۳۹۳ افتتاح گردید و جهت بهبود دسترسی، این پارک دارای دو پارکینگ و تاکسی

¹. Moore

ویژه بانوان است. در پژوهش حاضر پارک بانوان در نظر گرفته نشده است زیرا در این پارک تفکیک جنسی حاکم است. پارک های شهری که هر دو جنس می توانند حضور داشته باشند مورد نظر است.

۳. یافته ها

جدول ۲ مشخصات مشارکت کنندگان را نشان می دهد. بیشتر زنان متأهل و خانه دار هستند و در منازل آپارتمانی ساکن می باشند و سطح تحصیلات آنها متوسطه است.

جدول ۲. مشخصات مشارکت کنندگان

درصد	فراوانی		
۲۰/۱	۷۸	مجرد	وضعیت تاهل
۷۹/۹	۳۱۰	متاهل	
۴۸/۳	۱۴۲	خانه دار	شغل
۲۹/۶	۸۷	آزاد	
۱۲/۲	۳۶	دانشجو	
۰/۷	۲	بازنشسته	
۶/۱	۱۸	کارمند	
۳/۱	۹	بیکار	
۵۲/۸	۲۱۱	آپارتمانی	نوع منزل
۴۷/۳	۱۸۹	ویلا	
۰/۳	۱	بی سواد	تحصیلات
۹/۴	۳۶	ابتدایی	
۵۶/۴	۲۱۷	متوسطه	
۳۴	۱۳۱	دانشگاهی	
۳۵/۵		میانگین سنی	
۷۲/۳۷		میانگین وزنی	
۱/۶۴		میانگین قد	
۲۷		میانگین شاخص توده بدنی	

شاخص توده بدنی برابر ۲۷ نشان دهنده ی اضافه وزن است. میانگین سنی مشارکت کنندگان ۳۵/۵ سال بوده است و با توجه به محاسبه شاخص توده بدنی ، میزان مناسب آن برای این گروه سنی ۲۴ است. بنابراین می توان گفت که افراد دارای اضافه وزن زیادی بوده اند.

در اینجا هر یک از متغیرهای پژوهش، متغیر پنهان هستند که به طور مستقیم اندازه گیری نمی شوند و با استفاده از دو یا چند متغیر مشاهده شده در نقش معرف سنجش می گردند. متغیرهای مشاهده شده همان

سوالات پرسشنامه هستند که در نمودار سوالات سلامت جسمانی با phys و سوالات سلامت خواب با sleep نمایش داده شده اند. قبل از بررسی مدل معادلات ساختاری، مدل های عامل تأییدی مورد آزمون قرار گرفته و در صورت تأیید وارد مدل معادلات ساختاری شدند. بر این اساس به منظور قابل قبول بودن مدل های اندازه گیری جهت ورود به مدل معادلات ساختاری، ابتدا مدل اندازه گیری مربوط به متغیر پنهان پژوهش به صورت جداگانه مورد آزمون قرار گرفت و بر مبنای بررسی شاخص های کلی و جزئی برازش قضاوت در مورد قابل قبول بودن یا نبودن آنها صورت پذیرفت. در جدول ۳ و ۴ بارهای عاملی برای سوالات متغیرهای سلامت جسمانی و سلامت خواب محاسبه شده است.

جدول ۳- نتایج تحلیل عامل تأییدی برای متغیر سلامت جسمانی

سوال	گویه	بارعاملی تأییدی
phys1	تلاش در حفظ تندرستی بدن	۰/۵۵
phys2	مراقبت از سلامتی	۰/۶۲
phys3	هم سطح هم سنان خود از نظر سلامت	۰/۵۲
phys4	توانایی در استراحت	۰/۶۵
phys5	رضایت کلی از وضعیت سلامت	۰/۶۴

جدول ۴- نتایج تحلیل عامل تأییدی برای متغیر سلامت خواب

سوال	گویه	بارعاملی تأییدی
Sleep1	خواب شبانه ی کمتر از ۷ تا ۸ ساعت و عدم سرحال بودن در هنگام صبح	۰/۳۷
Sleep2	عدم به خواب رفتن در عرض ۳۰ دقیقه	۰/۳۴
Sleep3	بیدار شدن ناگهانی در وسط خواب	۰/۵۱
Sleep4	استفاده از حمام برای به خواب رفتن	۰/۵۹
Sleep5	مصرف دارو برای به خواب رفتن	۰/۵۴
Sleep6	عدم تنفس راحت در هنگام خواب	۰/۵۰
Sleep7	داشتن خروپوف با صدای بلند	۰/۴۱
Sleep8	داشتن احساس بیش از حد سرما هنگام خواب	۰/۵۴
Sleep9	داشتن احساس بیش از حد گرما هنگام خواب	۰/۵۸
Sleep10	دیدن خواب های بد	۰/۶۱
Sleep11	عدم رضایت از کیفیت خواب	۰/۶

بارهای عامل تأییدی نشان دهنده ی میزان تبیین آن متغیر توسط سوال مربوطه است که معمولاً باید عدد آن بین ۰/۳-۰/۴ باشد (صفری شالی و حبیب پورگتایی، ۱۳۹۱، ص. ۵۵۶) در غیر این صورت آن سوال باید از آزمون های بعدی پژوهش حذف گردد. تمامی گویه های موجود در متغیرهای سلامت جسمانی و سلامت خواب تأیید گردیدند.

در ارتباط با متغیر فضای سبز، همانگونه که در قسمت روش تحقیق ذکر گردید، این متغیر از ۴ بعد (حضور، دسترسی، امکانات و حفاظت) تشکیل شده است که هر یک از این ابعاد گویه های مختص به خود را دارند اما در مدل نهایی این گویه ها نشان داده نشده اند زیرا مدل با گویه ها اجرا نشد. در ادامه گویه های موجود در این ابعاد بیان گردیده است:

۱. بعد حضور: تعداد روزهای حضور در فضای سبز شهری در هفته؛ تمایل در انجام فعالیت بدنی در فضای سبز؛ حضور در فضای سبز از الویت ها در زندگی روزانه؛ حضور در فضاهای سبز نزدیک منزل؛ عدم حضور در فضای سبز به دلیل عدم اطلاع از فواید آن.

۲. بعد دسترسی: عدم دسترسی به حمل و نقل مناسب شهری برای رفتن به فضای سبز؛ عدم استقرار فضاهای سبز شهری در مکان مناسب؛ دسترسی به فضاهای سبز از طریق مسیرهای پیاده روی؛ دسترسی به فضاهای سبز از طریق مسیرهای دوچرخه سواری؛ حضور در فضای سبز شهری توسط اتومبیل شخصی.

۳. بعد امکانات: مناسب بودن فضاهای سبز موجود از نظر فضاهای ورزشی ویژه بانوان؛ نصب وسائل بدنسازی در پارک ها با محرمیت مناسب زنان؛ وجود ایستگاه های تندرستی جهت ارائه آگاهی و اطلاعات ورزشی ویژه بانوان در فضاهای سبز موجود؛ مناسب بودن فضاهای سبز موجود از نظر مسیرهای ویژه پیاده روی؛ تجهیز فضاهای سبز به مبلمان مورد نیاز؛ وجود پارکینگ جهت توقف اتومبیل در فضاهای سبز موجود.

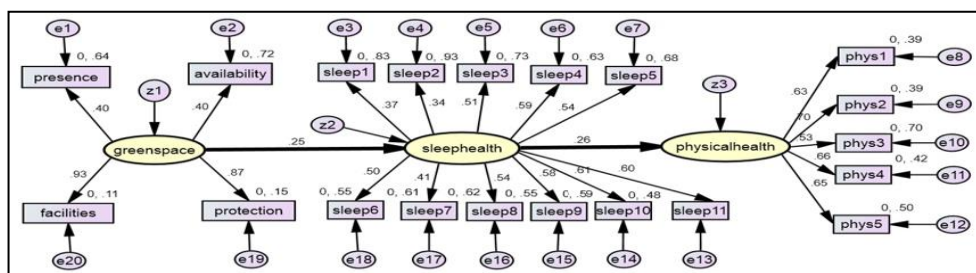
۴. بعد حفاظت: مناسب بودن علائم و روشنایی در فضاهای سبز شهری در شب؛ دارا بودن احساس امنیت در فضاهای سبز شهری؛ نظارت عمومی بر فضاهای سبز شهری؛ وجود ایستگاه های پلیس جهت تامین امنیت در فضاهای سبز؛ مناسب بودن امنیت فضاهای سبز از نظر عدم وجود افراد دوره گرد و اراذل.

زمانی که از الگوی معادلات ساختاری استفاده می شود، یک مولفه مهم تحلیل ارزیابی چگونگی برازش مدل با داده های مشاهده نشده است. معمولاً برای ارزیابی برازش از شاخص های مختلفی استفاده می شود که در این زمینه RMSEA^۱ از جمله شاخص های مهم می باشد (براون و کادک^۲، ۱۹۹۳). میزان شاخص ۰/۹ محاسبه

1. Root Mean Square Error of Approximation

2. Browne and Cudeck

گردید. براساس نتایج می توان گفت که برازش کلی مدل در محدوده قابل قبول قرار دارد. در ادامه به بررسی معناداری بارهای عاملی و ضرایب مدل پرداخته شد. شکل ۳ مدل نهایی پژوهش با ضرایب معناداری و بارگذاری های عاملی تأییدی را نشان می دهد.



شکل ۳- مدل نهایی پژوهش با ضرایب معناداری و بارگذاری های عاملی تأییدی

وزن های رگرسیونی عادی و استاندارد شده به روش حداکثر درستنمایی بر اساس مدل تحقیق (شکل ۱) در جدول ۵ نشان داده شده است.

جدول ۵- وزن های رگرسیونی عادی و استاندارد شده به روش حداکثر درستنمایی

نتیجه	برآورد استاندارد	سطح معناداری P	نسبت بحرانی C.R	خطای معیار S.E	برآورد غیر استاندارد Estimate	مسیر
تأیید شده	۰/۲۵	۰/۰۱	۳/۲۱	۰/۸	۰/۲۶	فضای سبز ← سلامت خواب
تأیید شده	۰/۲۶	۰/۰۱	۳/۶۰	۰/۱۰	۰/۳۶	سلامت خواب ← سلامت جسمانی
تأیید شده	۰/۴۰	۰/۰۱	۵/۹۰	۰/۱۵	۱	حضور ← فضای سبز
تأیید شده	۰/۴۰	۰/۰۱	۵/۹۰	۰/۱۸	۱/۰۶	دسترسی ← فضای سبز
تأیید شده	۰/۹۳	۰/۰۱	۷/۶۴	۰/۳	۲/۲۹	امکانات ← فضای سبز
تأیید شده	۰/۸۷	۰/۰۱	۸/۰۲	۰/۲۴	۱/۹۶	حفاظت ← فضای سبز

از آنجا که مقدار معناداری کمتر از ۰.۰۵ بدست آمده و مقدار بحرانی (C.R) بیشتر از محدوده قابل قبول یعنی ۱/۹۶ می باشد لذا مدل پژوهش مورد تأیید قرار می گیرد.

۴. بحث

در ارتباط با تاثیر فضای سبز بر ابعاد مختلف سلامت (جسمانی، روانی و اجتماعی) مقالات متعددی در مجلات خارجی منتشر شده است اما در حوزه سلامت خواب در جستجوهای اینترنتی فقط دو مقاله بدست آمد (آستل برت و همکاران، ۲۰۱۳؛ گریس بای-توساینت و همکاران، ۲۰۱۵). در حوزه مقالات داخلی نیز تا کنون چنین موضوعی بررسی نشده است. اهم موضوعات در حوزه های اثرات اجتماعی و روانشناختی فضای سبز، پراکنش فضایی و بررسی امنیت می باشند (صالحی فرد و علیزاده، ۱۳۸۷؛ ملکی و همکاران، ۱۳۹۴؛ حمید و بابامیری، ۱۳۹۱؛ گلی و همکاران، ۱۳۹۴).

با مرور پیشینه تحقیق ارتباط بین متغیرهای فضای سبز، سلامت خواب و سلامت جسمانی مشخص شد و مدل تحقیق ترسیم شد. در پاسخ به سوال اصلی می توان گفت که براساس شاخص RMSEA مدل طراحی شده بر داده های حاصل از جامعه مورد مطالعه منطبق است. همچنین نتایج مطالعه نشان داد که در شهر مشهد فضای سبز بر سلامت خواب بانوان مشهد به میزان ۰/۲۵ و سلامت خواب بر سلامت جسمانی به میزان ۰/۲۶ اثرگذار می باشد و در مجموع مدل تحقیق نیز تأیید شد. همچنین در متغیر فضای سبز، ابعاد امکانات و حفاظت بیشترین اثرگذاری را در استفاده از فضای سبز دارند. در ادامه نتایج هریک از ارتباطات با مطالعات قبلی انجام شده تطبیق داده می شود.

در ارتباط با اثرگذاری فضای سبز بر سلامت خواب بانوان شهر مشهد، اگرچه مطالعات مختلفی در زمینه ی ارتباط بین فضای سبز، سلامت روانشناختی، سلامت جسمانی و فعالیت بدنی وجود دارد (کوهن-کلاین^۱ و همکاران، ۲۰۱۵؛ پیریرا^۲ و همکاران، ۲۰۱۲) اما به دیگر مزایای سلامتی فضای سبز توجه کمتری شده است، یکی از چنین مزایایی بهره مندی از سلامت خواب می باشد. بررسی ارتباط بین فضای سبز و سلامت خواب فقط توسط آستل برت و همکاران، ۲۰۱۳ و گریس بای-توساینت و همکاران، ۲۰۱۵ بررسی شده است که نتایج آن ها نشان داد که افراد ساکن در محلات سبزتر خطر کمتری برای طول خواب کوتاه شبانه دارند. بنابراین نتیجه ی تحقیق در راستای تحقیق آنها بوده است.

در ارتباط با اثرگذاری سلامت خواب بر سلامت جسمانی بانوان شهر مشهد، همانگونه که در ابتدا ذکر گردید عدم برخورداری از چاقی، دیابت، فشارخون بالا و بیماری قلبی-عروقی به عنوان سلامت جسمانی در نظر گرفته شده است. اگر چه بیونزا^۳ و همکاران (۲۰۰۷) بیان کردند که ارتباط معناداری بین طول خواب و وقوع بیماری قلبی-عروقی وجود ندارد اما مطالعات دیگر محققین نشان داده است که فقط در زنان طول خواب با وقوع فشارخون بالا و بیماری قلبی مرتبط است (کیم و همکاران، ۲۰۱۲؛ استرانگس و همکاران، ۲۰۱۰). در

1. Cohen-Cline

2. Pereira

3. Beunza

مجموع ارتباط بین عدم برخورداری از خواب سالم و احساس ضعیف سلامتی اثبات شده است (استپت^۱ و همکاران، ۲۰۰۶) که در پژوهش حاضر نیز ارتباط بین خواب سالم و سلامت جسمانی بانوان تأیید گردید. در پژوهش حاضر جهت ارزیابی فضای سبز از ۴ متغیر حفاظت، امکانات، حضور و دسترسی استفاده شد. یافته ها نشان دادند که متغیرهای حفاظت و امکانات بیشترین اثرگذاری را دارند. یافته های مطالعه ی اسپیرجین^۲ و همکاران (۲۰۱۰) نشان داد که از عوامل عمده اثرگذار بر استفاده از فضای سبز اندازه و نزدیکی می باشد. همچنین نتایج مطالعات تجربی نشان داده که حفاظت از فضاهای سبز موجود و بهبود کیفیت فضای سبز، فاکتورهای مهمی در افزایش استفاده از آنها هستند. دیگر یافته ها نیز نشان داده اند زمانیکه فضای سبز، محیطی مورد پسند و امن را فراهم کنند، احتمال بیشتری برای فعالیت بدنی شهروندان فراهم می گردد (لی^۳ و همکاران، ۲۰۱۳؛ سیستر^۴ و همکاران، ۲۰۱۰).

۵. نتیجه گیری

شیوع چاقی در میان زنان افزایش یافته و چاقی زمینه ساز بسیاری از بیماری های مزمن می باشد. یکی از راه های درمان چاقی به عنوان مادر بیماری ها برخورداری از خواب سالم است. مخصوصاً زنان در سنین پس از ۵۰ سال به دلیل تغییرات هورمونی دچار اختلالات خواب می شوند و خواب شبانه ۷ ساعت را به سختی تجربه می کنند. جهت رفع این اختلالات، مداخلات غیر دارویی پیشنهاد می شود، که یکی از راهکارهای بسیار اثرگذار بهره مندی از فضاهای سبز است. در ارتباط با تاثیر فضای سبز بر ابعاد مختلف سلامت، مقالات متعددی در مجلات خارجی منتشر شده اما در حوزه سلامت خواب در جستجوهای اینترنتی فقط دو مقاله بدست آمد. در حوزه مقالات داخلی نیز تاکنون چنین موضوعی بررسی نشده است. لذا ارزیابی این حوزه در ایران، نوآوری تحقیق حاضر است.

نتایج پژوهش در شهر مشهد نشان داد که فضای سبز بر سلامت خواب بانوان اثرگذار است و از سوی دیگر سلامت جسمانی آنها نیز متأثر از سلامت خواب می باشد. از آنجاکه بیشتر مشارکت کنندگان دارای اضافه وزن می باشند، فراهم نمودن زمینه ای برای خواب سالم به عنوان یکی از راه های درمان چاقی بسیار مهم است. لذا یافته های این مطالعه برای برنامه ریزان و مدیران شهری کاربردهای مهمی دارد زیرا کیفیت محیط و ماهیت توسعه از عوامل اصلی سلامت هستند و بر ارتباط تاریخی بین برنامه ریزی شهری و سلامت تاکید شده است. لذا پیشنهاد می گردد که فضاهای سبز شهری در مناطق کم درآمد بهبود و ارتقاء یابند زیرا چاقی و محرومیت خواب به عنوان دو عامل مرتبط با یکدیگر در میان زنان طبقات محروم و اقلیت ها شیوع بالاتری دارند.

1. Steptoe

2. Schipperjin

3. Lee

4. Sister

در پژوهش حاضر در متغیر فضای سبز ابعاد امکانات و حفاظت بیشترین اثرگذاری را دارند. بنابراین بر تقویت این دو بعد در فضاهای سبز شهری مشهد تاکید می‌گردد. محققین امیدوار هستند که با بررسی ارتباطات فضای سبز، سلامت خواب و سلامت جسمانی زمینه لازم جهت بهبود فضاهای سبز و در نتیجه ارتقاء سلامت بانوان مشهد فراهم گردد. سیاست‌های برنامه ریزی فضای سبز مزایای سلامت عمومی گسترده‌ای دارند و لذا تحقیقات بیشتری برای شناخت و بهره‌گیری از مزایای فضاهای سبز شهری مورد نیاز می‌باشد.

کتاب‌نامه

۱. جنادله، ع. (۱۳۹۵). فضاهای سبز شهری و کیفیت زندگی (مدلی برای ارزیابی تأثیرات اجتماعی بوستان‌ها و فضاهای سبز شهری و کاربرد تجربی آن در سه بوستان شهر تهران). فصلنامه برنامه ریزی رفاه و توسعه اجتماعی، ۷(۲۷)، ۲۲۵-۲۸۴.
۲. حمید، ن.، و بابامیری، م. (۱۳۹۱). بررسی رابطه فضای سبز با سلامت روان. مجله دانشگاه علوم پزشکی یاسوج، ۱۷(۴)، ۳۰۹-۳۱۶.
۳. سی و دومین همایش سالانه ی انجمن علمی روانپزشکان ایران با تاکید بر اختلالات خواب، تهران، بیمارستان میلاد، ۲۴-۲۱ مهرماه ۱۳۹۴.
۴. صالحی فرد، م.، و علیزاده، س. د. (۱۳۸۷). تحلیلی بر ابعاد اجتماعی و روان شناختی فضاهای سبز در شهرها با رویکرد مدیریت شهری. فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۲۱، ۳۳-۱۹.
۵. صفری شالی، ر.، و حبیب پورگتابی، ک. (۱۳۹۱). راهنمای جامع کاربرد SPSS در تحقیقات پیمایشی (تحلیل داده های کمی). تهران: نشر لویه.
۶. گلی، ع.، قاسم زاده، ب.، فتح بقالی، ع.، و رمضان مقدم واجاری، ی. (۱۳۹۴). عوامل موثر در احساس امنیت اجتماعی زنان در فضاهای عمومی شهری مطالعه موردی پارک ائل گلی تبریز. فصلنامه شورای فرهنگی اجتماعی زنان و خانواده، شماره ۶۹، ۱۳۶-۹۷.
۷. لعلی، م.، عابدی، ا.، و کجیاف، م. ب. (۱۳۹۱). ساخت و اعتباریابی پرسشنامه سبک زندگی. پژوهش های روانشناختی، ۱۵(۱۱)، ۸۰-۶۴.
۸. ملکی، س.، رحیمی، و.، نوری، ا.، و حاتمی، د. (۱۳۹۴). ارزیابی شاخص های اجتماعی فضای سبز شهری از دیدگاه شهروندان نمونه موردی ایران شهر. جغرافیا و توسعه، شماره ۴۰، ۴۲-۱۹.
۹. ودادهیر، ا.، ساداتی، س. م.، و احمدی، ب. (۱۳۸۷). سلامت زنان از منظر مجلات بهداشت و سلامت در ایران. پژوهش زنان، ۶(۲)، ۱۵۵-۱۳۳.
۱۰. یاری پور، م.، و هادی زاده زرگر، ص. (۱۳۹۳). بررسی شاخص های کمی و کیفی موثر در برنامه ریزی فضای سبز شهری مطالعه موردی شهر میانه. فصلنامه اقتصاد و مدیریت شهری، ۳(۱۰)، ۵۷-۳۷.
11. Amagai, Y. Ishikawa, S. Gotoh, T. Kayaba, K. Nakamura, Y and Kajii, E. (2010). Sleep duration and incidence of cardiovascular events in a Japanese population: the Jichi Medical School cohort study. Journal Epidemiology, N. 20,106-10.

12. Astell-Burt, T. Feng, X and Kolt, G.S. (2013). Does access to neighbourhood green space promote a healthy duration of sleep? Novel findings from a crosssectional study of 259 319 Australians. *BMJ Open*.
13. Barton, H and Tsourou, C. (2000). Healthy urban planning, Published on behalf of the world health organization. Regional office for Europe, Spon press: page: 10, 11.
14. Beunza, J. J. Martinez-Gonzalez, M. A, Ebrahim, S. Bes-Rastrollo, M. Nunez, J. Martinez, J.A. Alonso, A. (2007). Sedentary behaviors and the risk of incident hypertension: the SUN Cohort. *Am J Hypertens*, 20, 1156–1162.
15. Browne, M and Cudeck, R. (1993). Alternative Ways of assessing model fit. K. Bollen. In *Testing structural equation models*, Newbury Park, CA, sage publication, pp136-162.
16. Buysse, D. J. Reynolds, C. F. Monk, T. H, et al. (1989). The Pittsburgh Sleep Quality Index: a new instrument for psychiatric practice and research. *Psychiatry Res*, 28, 192-213.
17. Centers for Disease Control and Prevention. (2009). Overweight and Obesity. Available at: <http://www.cdc.gov/nccdphp/dnpa/obesity/index.htm>. Accessed May 11, 2009.
18. Chaput, J. P. Klingenberg, L. Sjodin, A. (2010). Do all sedentary activities lead to weight gain: sleep does not? *NCBI*, 13, 601–607.
19. Cizza, G. Skarulis, M. and Mignot, E. (2005). A link between short sleep and obesity: building the evidence for causation. *Sleep*, 10, 1217–20.
20. Cohen-Cline, H. Turkheimer, E and Duncan, G.E. (2015). Access to green space, physical activity and mental health: a twin study. *Journal Epidemiology Community Health*, 69, 523-529.
21. Corburn, J. (2009). *Toward the health city, people, places and the politics of urban planning*. MIT press, Cambridge, Massachusetts London, England.
22. Cournot, M. Ruidavets, J. B. Marquie, J. C et al. (2004). Environmental factors associated with body mass index in a population of Southern France. *Eur J Cardiovascular Prev Rehabil*, 11, 291–297.
23. Dallimer, M. Irvine, K. N. Skinner, A. M. J. Davies, Z. G. Rouquette, J. R. Maltby, L. L. Warren, P. H. Armsworth, P. R. Gaston, K. J. (2012). Biodiversity and the feel-good factor: Understanding associations between self-reported human well-being and species richness. *Bio Science* 62, 47–55.
24. Flores, A. Pickett, S. T. Zipperer, W. C. Pouyat, R. V. and Pirani, R. (1998). Adopting a modern ecological view of the metropolitan landscape: the case of a greenspace system for the New York City region. *Landscape and Urban Planning*. 39 (4), 295-308.
25. Ikehara, S. Iso, H. Date, C. et al. (2009). Association of sleep duration with mortality from cardiovascular disease and other causes for Japanese men and women: the JACC study. *Sleep*, 32, 295-301.
26. Kim, S. J. Lee, S. K. Kim, S. H. Yun, C. H. Kim, J. H. Thomas, R. J. Shin, C. (2012). Genetic association of short sleep duration with hypertension incidence—a 6-year follow-up in the Korean genome and epidemiology study. *Circ J*, 76, 907–913.
27. Kondo, M.C., Fluehr, J. M., Mc Koen, T., Branas, C. C. (2018). Urban green space and its impact on human health, *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 15 (445), 1-28.
28. Knutson, K. L. and Van Cauter, E. (2008). Associations between sleep loss and increased risk of obesity and diabetes. *Ann N Y Acad Science*, 1129, 287–304.
29. Lee, C. Ory, M. G. Yoon, J. Forjuoh, S. N. (2013). Neighborhood walking among overweight and obese adults: Age variations in barriers and motivators. *Journal of Community Health*, 38, 12–22.
30. Miller, M. A. (2015). The Role of Sleep and Sleep Disorders in the Development, Diagnosis, and Management of Neurocognitive Disorders. *Frontiers in Neurology*, 6, 224.
31. Moore, P.J. Adler, N.E. Williams, D.R and Jackson, J.S. (2002). Socioeconomic Status and Health: the Role of Sleep. *Psychosomatic Medicine*, 64, 337-344.

32. Pereira, G. Foster, S. Martin, K. Christian, H. Brouff, B.J. Knuiman, M and Giles-Corti, B. (2012). The association between neighborhoods Greenness and cardiovascular disease: an observational study. *BMC Public Health*, 12(466), 2-9.
33. Pikora, T. Giles-Corti, B. Bull, F. Jamrozik, K. and Donovan, R. (2003). Developing a framework for assessment of the environmental determinants of walking and cycling. *Soc. Sci. Med.* 56, 1693–1703.
34. Richardson, E. Pearce, J. Mitchell, R. Day, P. and Kingham, S. (2010). The association between green space and cause-specific mortality in urban New Zealand: an ecological analysis of green space utility. *BMC Public Health*, 10(1), 240.
35. Sister, C. Wolch, J. and Wilson, J. (2010). Got green? Addressing environmental justice in park provision. *Geo Journal*, 75, 229–248.
36. Spiegel, K. Leproult, R. and Van Cauter, E. (1999). Impact of sleep debt on metabolic and endocrine function. *Lancet*, 354, 1435–1439.
37. Steptoe, A. Peacey, V and Wardle, J. (2006). Sleep duration and health in young adults. *Arch Intern Med*, 166, 1689–1692.
38. Stranges, S. Dorn, J. M. Cappuccio, F. P. Donahue, R. P. Rafalson, L. B. Hovey, K. M. Freudenheim, J. L. Kandala, N. B. Miller, M. A and Trevisan, M. (2010). A population-based study of reduced sleep duration and hypertension: the strongest association may be in premenopausal women. *Journal hypertension*, 28, 896–902.
39. Van den berg, A.E. Hartig, T and Staats, H. (2007). Preference for nature in urbanized societies: stress, restoration, and the pursuit of sustainability. *Journal of Social Issue.* (63), 79–96.
40. Villeneuve, P.J. Jerrett, M. Su, J.G. Burnett, R.T and Chen, H. (2012). A cohort study relating urban green space with mortality in Ontario, Canada. *Environmental Research*, 115, 51-58.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

Journal of Geography and Urban Space Development Vol. 12, No.4 (Winter 2026) – Serial Number 31

Analyzing the Consequences of the Development of Hypermarkets in the Metropolis of Mashhad with Emphasis on the area of Janbaz Square

Hanyieh laghaya

Master's student in Geography and Urban Planning, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran

Ruhollah Asadi¹

Assistant Professor of Geography and Urban Planning, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran

Mostafa Amirfakhrian

Assistant Professor of Geography and Urban Planning, Ferdowsi University of Mashhad, Mashhad, Iran

Received: 18 August 2023

Accepted: 23 September 2023

PP. 19-44

Abstract

Today, cities are facing the development of diverse shopping centers, especially hypermarkets, and this trend has various consequences, especially in metropolis. In the Mashhad metropolis, the Janbaz Square area has undergone extensive changes in recent years due to the development of various shopping malls and shopping centers. The aim of this study is to analyze the spatial consequences of the development of hypermarkets in the Mashhad metropolis and the Janbaz area. The present research is descriptive-analytical and applied in terms of methodology. The collecting data in the library section, descriptive information was collected from books, articles, as well as by referring to related organizations. In the field section a questionnaire consisting of four indicators and 19 dialects, was distributed to 383 people by targeted sampling between people who worked in hypermarkets or shopping centers and real estate in the area. The results of the t-test also showed that in the physical index, the rapid change of surrounding land use is the most effective, and access to the parking lot is the least effective; In the economic index, the branding of the region is the most effective in terms of real estate prices, and the creation of new job fields around the stores is the least effective; In the social index, the presence of a suitable environment for spending leisure time is the most, and the sense of trust between buyers has the least effect; In the environmental index, the situation of congestion and vehicle traffic has had the greatest effect due to the development of hypermarkets and shopping centers in the area of Janbaz. In general, due to the boom of hypermarkets and shopping malls, there have been consequences such as land use change and heavy traffic effects in the area of Janbaz more than others, which require coherent planning regarding land price control in the area, strengthening the communication networks of the main axis leading to the area of Janbaz, and Creating underground parking lots with higher capacity.

Keywords: spatial analysis, hypermarket, Mashhad metropolis, Janbaz square, consequence.

¹. Corresponding author. Email: asadir@ferdowsi.um.ac.ir

Extended Abstract

1. Introduction

In many contemporary urban communities, traditional retail landscapes have increasingly shifted toward hypermarkets and chain stores, a transformation driven by processes of modernization. Consequently, urban spaces have experienced substantial spatial reconfiguration at the regional level in relation to commercial activities and service provision. In response, contemporary urban residents seek shopping centers that minimize the distance, time, and cost required to acquire goods. The locational decisions of hypermarkets are therefore closely associated with factors such as population density, urban land prices, accessibility of the spatial distribution of shopping centers, the extent of their catchment areas, and their degree of specialization. Given the broad consumer acceptance of hypermarkets in the present-day context, there exists a pressing need to investigate chain stores from spatial, economic, social, and environmental perspectives, particularly in light of the numerous challenges they present. Among the various districts of Mashhad, the Janbaz area has exhibited the most notable progress in the development of shopping centers and hypermarkets over the past decade, undergoing the most pronounced changes. Accordingly, the purpose of this study is to analyze the consequences of hypermarket development within the metropolis of Mashhad, with particular attention to the Janbaz area.

2. Method

It was descriptive-analytical in terms of method and applied in terms of purpose. In the data collection stage in the library section, descriptive information was collected from relevant books, articles, and reports, and the required data was also obtained by referring to related organizations. In the field section, information was collected using a researcher-made questionnaire (five-choice Likert scale), consisting of four indicators in the form of 19 items, and the questionnaires were distributed through purposive sampling among people who worked in hypermarkets or shopping centers and real estate in Janbaz area, whose number was 383 people based on the Cochran formula. The Cronbach's alpha was (0.7940), which is higher than (0.7) and indicates the acceptable reliability of the research variables. In order to analyze the data, in the first step, an attempt was made to measure the spatial distribution pattern of hypermarkets in Mashhad using spatial analysis models in GIS (nearest neighbor model), then an attempt was made to calculate general conclusions from this pattern and its possible effects on the surrounding space, and finally, with an emphasis on an area with a high density of hypermarkets, namely the Janbaz area, the effects of this issue were measured using a one-sample t-test in SPSS.

3. Results

This study aimed to analyze the consequences of hypermarket development in the Mashhad metropolitan area, with particular emphasis on the Janbaz district as one of the city's thriving shopping and entertainment centers. The research findings indicate that the distribution pattern of hypermarkets in Mashhad is clustered. The Janbaz area represents one of the primary clusters of hypermarket concentration in the city, a pattern that reflects the influence of various factors and signifies the presence of an intensely competitive environment within this locality.

Among the most significant reasons for this concentration—beyond the favorable location of Janbaz Boulevard in the mid-western part of Mashhad—are its established branding and the existence of a substantial number of shopping and commercial centers in the area. These attributes have attracted considerable capital investment in the retail and entertainment sectors, leading to the agglomeration of diverse facilities catering to the needs of citizens.

The resulting concentration in this district has produced a variety of consequences, particularly rapid land-use changes, increased congestion and vehicular traffic, and associated traffic impacts. Therefore, comprehensive planning is essential to control land prices, strengthen transportation networks, and improve infrastructure.

The trend of land-use changes was highly rapid from 2004 to 2016, while 2016 to 2022, this trend gradually diminished as the area approached saturation. On the other hand, the opening of various projects currently under construction is expected to attract greater numbers of citizens and pilgrims to this district, thereby encouraging more individuals to utilize these spaces.

By observing the development trajectory in the Janbaz area, it can be anticipated that in the near future, further land-use transformations and increased crowding will occur, which—due to issues related to accessibility, parking, and similar challenges—will result in severe traffic conditions. Accordingly, traffic emerges as one of the most critical problems in the vicinity of these shopping centers, as demands for on-street parking, insufficient parking capacity within shopping complexes, bus stops, and related facilities continue to rise.

4. Discussion and Conclusion

This study elucidates the spatial implications of the development of shopping centers and hypermarkets in metropolitan contexts, underscoring the necessity of systematically addressing their multifaceted consequences and the imperative for comprehensive planning in the establishment and expansion of such facilities. Particular emphasis is placed on their diverse impacts upon land use, traffic patterns, and the overall urban environment, alongside the critical requirement for adequate provision of parking facilities and transportation infrastructure in these locales.

While numerous scholars have investigated the spatial evolution of shopping centers, no prior research has specifically examined the spatial consequences arising from the development of shopping centers (hypermarkets) under the combined influence of physical, economic, social, and environmental factors. Furthermore, the distribution pattern of hypermarkets within the Mashhad metropolitan area has hitherto remained inadequately documented. The present article examines the overarching distribution pattern of hypermarkets and analyzes the consequences of their development in Mashhad—with particular focus on the Janbaz region—through the lens of physical, economic, social, and environmental indicators, thereby offering valuable insights into these outcomes.

This study concludes that the development of hypermarkets and shopping centers in the Janbaz area has led to land-use changes and traffic-related impacts. Consequently, it highlights the need for comprehensive planning and the careful consideration of the various effects of hypermarket and shopping center development—including impacts on land use, traffic, the environment, and the overall urban fabric of the city—while emphasizing the importance of adequate access to parking and appropriate transportation facilities in these areas. Furthermore, in order to reduce the negative consequences of hypermarket and shopping center development, the following recommendations are proposed: Greater attention within detailed plans as well as urban development schemes to the specific issues of areas with concentrated activities, such as commercial agglomerations and clusters of shopping and entertainment facilities, adopting a forward-looking perspective that accounts for the physical, environmental, and other implications associated with them. Strengthening the transportation and communication networks along the primary axes leading to the Janbaz district. The creation of underground parking facilities with capacities exceeding those of the parking provisions in existing shopping centers.

Keywords: Consequences, Spatial Analysis, Mashhad Metropolis, Janbaz Square, Hypermarket.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال دوازدهم، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۴، شماره پیاپی ۳۱

تحلیل پیامدهای توسعه هایپرمارکت‌ها در کلانشهر مشهد با تأکید بر محدوده میدان جانباز

حانیه لقایا (دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران)

hanyiehlaghayaa@gmail.com

روح اله اسدی (استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران)

asadir@ferdowsi.um.ac.ir

مصطفی امیر فخریان (استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران)

amirfakhriyan@yahoo.com

تاریخ تصویب: ۱۴۰۳/۰۷/۰۱

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۵/۲۷

صص ۴۴-۱۹

چکیده

امروزه شهرها با توسعه مراکز خرید متنوع به‌ویژه هایپرمارکت‌ها مواجه هستند و این روند به‌ویژه در کلان شهرها پیامدهای مختلفی ایجاد می‌کند. در کلان‌شهر مشهد، محدوده میدان جانباز به دلیل توسعه هایپرها و مراکز خرید مختلف در سال‌های اخیر تغییرات گسترده‌ای را به خود دیده است. از این رو، هدف این پژوهش تحلیل پیامدهای توسعه هایپرمارکت‌ها در کلان‌شهر مشهد و محدوده جانباز است. پژوهش حاضر از نظر روش توصیفی-تحلیلی و هدف کاربردی است. جمع‌آوری داده‌ها در بخش کتابخانه‌ای، به گردآوری اطلاعات توصیفی از کتاب‌ها، مقالات پرداخته‌شده و همچنین با مراجعه به سازمان‌های مرتبط داده‌های موردنیاز دریافت گردید. در بخش میدانی، پرسش‌نامه‌ای متشکل از چهار شاخص و ۱۹ گویه، با روش نمونه‌گیری هدفمند بین افرادی که در هایپرمارکت‌ها یا مراکز خرید و املاکی‌ها در محدوده مشغول کار بوده‌اند به تعداد ۳۸۳ نفر توزیع شد. نتایج نشان داد که الگوی توزیع هایپرها در شهر مشهد از نوع خوشه‌ای است و همین عامل باعث پیامدهای مختلفی می‌شود که براساس نتایج آزمون تی در شاخص کالبدی، تغییر کاربری سریع اراضی پیرامون و در شاخص زیست محیطی نیز وضعیت ازدحام و ترافیک وسایل نقلیه بیشترین اثر ناشی از توسعه هایپرها و مراکز خرید را در محدوده جانباز داشته است. در مجموع در محدوده جانباز به دلیل رونق هایپرها و مراکز خرید پیامدهایی همچون تغییر کاربری زمین و اثرات ترافیکی سنگین بیش از دیگر موارد بوده که نیازمند برنامه‌ریزی منسجمی در خصوص کنترل قیمت اراضی محدوده، تقویت شبکه‌های ارتباطی محور اصلی منتهی به محدوده جانباز، و ایجاد پارکینگ‌های زیرزمینی با ظرفیت بالاتر می‌باشد.

کلیدواژه‌ها: پیامد، تحلیل فضایی، کلانشهر مشهد، میدان جانباز، هایپرمارکت.

۱. مقدمه

بعد از جنگ جهانی دوم به خاطر افزایش ثروت و جمعیت، تغییرات سریع تکنولوژی، تغییر سبک زندگی، در عرصه ساختار فضایی شهرها محیط‌های تجارت خرده‌فروشی دچار تحولات عظیمی شدند (لانگلی و بولتون^۱، ۲۰۰۳). این روند پویا به‌طور مداوم سبب دسترسی مناسب فروشگاه‌ها شد، عامل مهمی جهت شکوفایی فضاهای شهری به شمار می‌رفت در سطح منطقه‌ای و شهری اثرات بسزایی داشته است (کریستالر^۲، ۱۹۹۶؛ بری، ۱۹۷۱)، از این‌رو، با رشد جوامع شهری دیگر مانند دوره‌های گذشته خرده‌فروشی‌ها در مقیاس کوچک و مستقل، تک‌بعدی وجود ندارند بلکه در قیاس هایپرمارکت‌های بزرگ تغییرات قابل‌ملاحظه‌ای در سطح اقتصادی، اجتماعی، تجاری فضایی و غیره در جغرافیای شهری به وجود آوردند (کمپل و سیلک^۳، ۲۰۰۶). ضمن آنکه امروز در کلان‌شهرها، بخش‌های خرده‌فروشی نسبت به گذشته از حالت سنتی خارج شده است و به‌سوی مدرن شدن حرکت کرده است (پورال و منگین، ۲۰۱۹). این رویکرد حاصل عملکرد مدرنیزاسیون است؛ بنابراین شهرنشینان در جوامع امروزی به دنبال مراکز فروشگاهی هستند که تا حد امکان بتوانند محصولات خود را با کمترین مسافت، زمان، هزینه خریداری کنند (رعنا و عثمان^۴، ۲۰۱۴)؛ برای خریدهای مکرر مصرف‌کنندگان مکان‌های کوتاه‌مدت را انتخاب می‌کنند، همچنین تمایل به بازدید از مراکز فروشگاهی را دارند که دارای تنوع کالا و خدمات بالایی باشند (لومباردو و پتری^۵، ۲۰۰۴)، از آنجایی‌که مراکز خرید (هایپرها)، در دنیای امروز عموماً مورد استقبال طیف وسیعی از مصرف‌کنندگان قرار گرفته است؛ می‌توانند خرید و سایر فعالیت‌های مانند محل کار و امکانات تفریحی یا حمل‌ونقل را ترکیب کنند و از سفرهای چندمنظوره جلوگیری کنند (گی، ۱۹۹۴).

تحت تأثیر انقلاب فروشگاه‌های زنجیره‌ای که از اوایل قرن بیستم در کشورهای در حال توسعه شکل گرفته است؛ امروزه انواع فروشگاه‌های خرده‌فروشی مدرن مانند سوپرمارکت، هایپرمارکت، مراکز خرید و غیره در مکان‌های مختلف شهری بسط یافته‌اند (آقاجانی، ۱۳۹۰). هایپرمارکت‌ها جزء مهم‌ترین فضاها برای خرید مایحتاج به شمار می‌روند (بخشی‌زاده و همکاران، ۱۳۹۵). مزایایی چون پارکینگ رایگان با ظرفیت بالا، جلوگیری از حمل‌ونقل مضاعف و بهره‌گیری از صرفه‌جویی ناشی از مقیاس، عرضه طیف مختلفی از کالاها برای تأمین سلیقه‌های مختلف و غیره از مواردی است که مصرف‌کنندگان برحسب شرایط، سلیقه، و نگرش‌های مختلف به خرید از این مراکز تشویق می‌شوند (ماسیکوت^۶ و همکاران، ۲۰۱۱). چون که تحت تأثیر

1. Longley & Boulton

2. Christaller & Berry

3. Kompil & Celik

4. Rana & Osman

5. Lombardo & Petri

6. Massicotte

محیط‌های جذاب خریداران خرده‌فروشی (هایپرمارکت‌ها) نیازهای خود برطرف می‌کنند (آقاجانی، ۱۳۹۱). در کشور ما گسترش فروشگاه‌های کوچک و بزرگ پدیده تازه‌ای نیست؛ نخستین بار در سال ۱۳۲۸ فروشگاه سپه و بعد از آن فروشگاه‌هایی به نام کوروش (قدس) در سال ۱۳۵۰ شکل گرفتند (بنایی و همکاران، ۱۳۹۴). در سال ۱۳۷۱ موضوع ایجاد هایپرهای زنجیره‌ای در فضاهای شهری مطرح گردید (کرمانی، ۱۳۹۰). حال آنکه هایپرمارکت‌ها یا فروشگاه‌های زنجیره‌ای به‌عنوان نسل سوم فروشگاه‌ها در کشور ما از نظر توسعه فضایی با معضلات متعددی روبه‌رو هستند، باوجود توسعه نسبتاً فراوان هایپرمارکت‌ها در بازار خرده‌فروشی این هایپرهای راه زیادی را در پیش دارند درست است هرروز در حال گسترش هستند اما این فروشگاه‌ها اغلب در شهرهای بزرگ، کلان‌شهری حضور داشته‌اند؛ نظام خرده‌فروشی مبتنی بر هایپرهای زنجیره‌ای هنوز نتوانسته‌اند پیشرفت چندانی داشته باشند (فخریان، ۱۳۹۷). با توجه به فرایندهای برنامه‌ریزی و مکان‌گزینی هایپرهای در کلان‌شهرها ازجمله کلان‌شهر مشهد که دارای ۳۰۰۱۱۸۴ نفر جمعیت دارد (آمارنامه شهر مشهد، ۱۳۹۵)، پیامدهای مختلفی در بین مناطق مختلف شهر مشهد تجلی می‌یابد که یکی از این محدوده‌ها محدوده میدان جانباز است که از نظر توسعه هایپرمارکت‌ها و مراکز خرید در طی ده سال اخیر رشد بسیار زیادی داشته است. ازاین‌رو، پژوهش حاضر به دنبال بررسی وضع موجود کلان‌شهر مشهد به لحاظ الگوی توزیع فضایی هایپرمارکت‌ها و نیز پیامدهای مختلف توسعه هایپرهای در محدوده میدان جانباز می‌باشد. در این راستا پرسش‌های این پژوهش عبارتند از: توزیع فضایی هایپرمارکت‌ها در کلان‌شهر مشهد در وضع موجود چگونه است؟ و مهم‌ترین پیامدهای توسعه هایپرمارکت‌ها در محدوده مورد مطالعه چیست؟

طبق ماده یک «آیین‌نامه اجرایی نحوه فعالیت و نظارت بر فروشگاه‌های بزرگ، چند منظوره یا زنجیره‌ای»، فروشگاه بزرگ چند منظوره یا «هایپرمارکت» به فروشگاه‌ای اطلاق می‌شود که مجموعه‌ای متنوع از کالاهای مورد نیاز عموم را صرفاً در یک مکان مناسب عرضه نماید (دبیرخانه هیات عالی نظارت بر سازمان‌های صنفی، ۱۳۹۳). تأسیس هایپرمارکت‌ها به قرن هیجده میلادی برمی‌گردد. برای اولین بار فروشگاه چندمنظوره در سال ۱۷۹۲ توسط هنری وارتون اسمیت در لندن تأسیس شد. بعد از آن در سال ۱۸۵۲ یک بازرگان فرانسوی واحد تجارت خرده‌فروشی به‌نام بن‌مارشه تأسیس کرد. بعد از ۷۰ سال از وجود این نوآوری انگلیسی‌ها ایده تأسیس چنین هایپرمارکت‌های بزرگی را در سراسر دنیا ترویج دادند. در سال ۱۸۵۹ نخستین شعبه در آمریکا تأسیس شد. بعد از آن در سال ۱۸۷۹ میلادی نخستین فروشگاه عرضه‌کننده کالاهای مختلف نسل اول هایپرمارکت‌های زنجیره‌ای امروزی در نیویورک گسترش یافت. هرچند شکل‌گیری نخستین هایپرمارکت‌ها به دنبال پدیده مدرن شدن تجارت خرده‌فروشی انجام شده، همچنان این روند در نقاط مختلف دنیا در حال توسعه افزایش است (حسینی و حیدری، ۱۳۹۳). گسترش هایپرمارکت‌ها در شهرها پیامدهای مختلف کالبدی، اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی به همراه دارد. در ادامه به برخی از این موارد اشاره

می‌شود. از جمله پیامدهای کالبدی برای توسعه هایپرمارکت‌ها در فضای شهرها یکی از نیازهای اساسی زمین است، و یک منبع مهم برای توسعه خدمات شهری، ارتباطات، تأسیسات زیربنایی، ارتقاء سطح توسعه فضایی شهری به شمار می‌آید (بهمنی و همکاران، ۱۳۹۵). که بنا بر عنصر سرمایه‌گذاری در هنگام تغییر کاربری فرق دارد، زیرا فراهم آوردن زیرساخت‌های خدمات شهری عمومی و خصوصی روالی متفاوت دارند (آقاجانی و اشرفی زاده، ۱۳۹۱). ایجاد هایپرمارکت‌ها در قیمت و کاربری زمین تأثیر بسیار زیادی دارد. به وجود آمدن کاربری مختلط جهت استفاده بیشتر از فضا و امکانات صورت می‌گیرد تا مکانی پرجنب‌وجوش برای همگان فراهم گردد و منجر به حفاظت از فضاهای شهری کاهش مصرف انرژی، بهبود دسترسی و تسهیلات شهری می‌شود (حسن و همکاران^۱، ۲۰۱۳). هم‌چنین نحوه قرار گرفتن کاربری‌های سازگار در کنار هم و مکان‌های مناسب با کوتاه‌ترین زمان سفر و تسهیل دسترسی (مدیریت حمل‌ونقل و رشد اورگون، ۲۰۱۰)، در نهایت اینکه، ارتقاء سلامتی و عملکرد ساکنان از طریق انجام فعالیت‌های فیزیکی، گزینه‌های متنوع حمل‌ونقل، افزایش تعاملات اجتماعی متناسب با کاربری زمین میسر می‌شوند (موی و غفار^۲، ۲۰۰۳).

پیامدهای اجتماعی گسترش هایپرمارکت‌ها می‌تواند ارتباط مستقیمی با رشد جمعیت و نحوه پراکنش سطح کاربری مراکز فروشگاهی در شهر داشته باشند. هم‌چنین، فضای کافی برای پیاده‌روی و قدم‌زدن شهروندان فراهم می‌شود و زمینه افزایش تعاملات، گذراندن اوقات فراغت برای شهروندان فراهم می‌گردد. از سوی دیگر، در ساعات حضور مردم امنیت نیز برقرار می‌شود (میرابی و همکاران، ۱۳۹۴).

پیامدهای اقتصادی هایپرمارکت‌ها با ارائه کالاهای فراوان، تخفیف‌های بیشتر، خریداران را ترغیب به خرید از این فضاها می‌کند. بدین ترتیب هایپرمارکت‌های با ایجاد تمرکز زمانی و مکانی، تشویق به مصرف بیشتر، با ایجاد انگیزش‌های متنوع و تسهیل در امر توزیع، پیامدهای اقتصادی مختلفی را به همراه دارند (ابراهیمی، ۱۳۹۷). برندسازی و تقویت برندهای موجود نیز از نتایج اقتصادی گسترش هایپرمارکت‌ها می‌باشد. ترویج استفاده از برند توسط هایپرمارکت‌ها به‌ویژه در مناطق مرکزی و پایین‌دست شهر، در راستای مفهوم مصرف نمایی عمل می‌کنند. در دسترس بودن، استفاده از برندهای یکسان برای افراد با طبقات متفاوت، شائبه یکدستی همگان و عدم تفاوت طبقاتی را تقویت می‌کند و جز پیامدهای اقتصادی هستند (رحیمی، ۱۳۹۲). به دنبال افزایش سطح قیمت، کاربری‌های تجاری در بخش زمین، کمبود عرضه یا افزایش تقاضا، تورم یا کشش تقاضا یا فشار عرضه اتفاق می‌افتد. هم‌چنین گران بودن قیمت زمین یا اجاره برای انجام فعالیت‌های اقتصادی برای هایپرمارکت‌ها از جمله پیامدهای بسیار مهم به شمار می‌آیند (روزبهان، ۱۳۹۴). در زمینه پیامدهای

¹ Hassan

² Mui & Ghafar

زیست محیطی نیز می توان به بهبود نسبی ترافیک شهری با حذف مسیرهای درون شهری غیر ضروری یا کاهش آلودگی هوا و استهلاك وسایل نقلیه اشاره نمود.

در این راستا درباره اثرات فضایی توسعه هایپرمارکت ها در کلانشهر مشهد مطالعات داخلی و خارجی متعددی صورت گرفته است که در این میان کازرونی (۱۳۸۸) در مقاله بررسی فواید اجتماعی فروشگاه های زنجیره ای به بررسی حذف واسطه های غیر ضروری؛ کاهش هزینه های توزیع و پیشگیری از توسعه بیش از حد واحدهای تجاری، توسعه و ترویج فرهنگ استاندارد سازی، بهبود شرایط وضعیت ترافیک شهری و حذف مسافرت های درون شهری غیر ضروری، کاهش آلودگی هوا و استهلاك وسایل نقلیه، کاهش گردش نقدینگی استفاده از کارت های اعتباری، تثبیت قیمت کالا در کلیه شعبات جز مهم ترین عوامل به شمار می آیند.

نیکونژاد (۱۳۹۰) در مقاله تأثیر عوامل مؤثر بر انتخاب فروشگاه توسط مشتریان به دنبال این امر است که اثر هر یک از متغیرها در افزایش انگیزه مصرف کنندگان به انتخاب فروشگاه های خاص مطالعه می شود و بر اساس تسهیلات و امکانات جانبی فروشگاه، محیط فروشگاه، در دسترس بودن فروشگاه کیفیت، تنوع است که مورد توجه واقع می شوند. حبیبی و همکاران (۱۳۹۵) در مقاله موقعیت شناسی فروشگاه های زنجیره ای به بررسی برنامه ریزی مکانی، ساماندهی نقاط توزیع فضایی هایپرمارکت ها و نحوه قرار گرفتن مراکز توزیع به منظور رفاه و آسایش افراد جامعه توجه کرده است و یکی از معیارهای اصلی موفقیت هایپرمارکت ها بر شمرده است. سبز علی یمقایی (۱۳۹۹) در مقاله شناسایی و اولویت بندی عوامل مؤثر بر مکان یابی بهینه فروشگاه های زنجیره ای خرده فروشی با استفاده از ژئومارکتینگ به بررسی مشخص نبودن چارچوب برنامه ریزی و فقدان ساماندهی مناسب جهت مکان گزینی هایپرمارکت ها پرداخته است که بیشتر هایپرمارکت ها بر اساس استانداردهای موجود مکان یابی نشده اند و بیشتر بر اساس روند اختیاری هستند و عدم دسترسی مناسب مصرف کنندگان چالش های بی شماری ایجاد کرده است. سپس بر اساس روش فازی، تحلیل سلسله مراتبی به تبیین موضوع مکان یابی هایپرمارکت های زنجیره ای پرداخته است و بعد مؤلفه های دیگر هایپرمارکت ها مانند ساختار جمعیت، خصوصیات تجاری، شرایط رقابت، سهولت دسترسی به هایپرمارکت ها و غیره مدنظر قرار داده است. مرت کامپیل^۱ (۲۰۰۴) در مقاله مدل سازی تغییر ساختاری خرده فروشی از میر با استفاده از مدل تعامل فضایی پویا به بررسی پیامدهای فضایی تغییر ساختاری سیستم خرده فروشی مواد غذایی در از میر پرداخته است. رواج خرده فروشان مواد غذایی در مقیاس بزرگ مانند هایپرمارکت ها و سوپرمارکت ها اثرات منفی بر بقای بسیاری از خرده فروشان مستقل کوچک داشته است. رقابت فزاینده منجر به تغییر ساختار خرده فروشی با تسلط خرده فروشان سازمان یافته شده است. مرت کامپیل و اچ. مورات چلیک^۲ (۲۰۰۶) در مقاله تحلیل تغییر ساختار خرده فروشی

1. Mert Campill

2. Mert Campill & H. Murat Celik

ازمیر ترکیه به بررسی الگوی فضایی ساختار خرده‌فروشی و تغییر سلسله‌مراتب در مورد ازمیر را به روشی توصیفی شناسایی کرده است و به دنبال روشن ساختن جنبه‌های فضایی یکپارچه و متلاشی‌کننده توسعه‌های خرده‌فروشی در مقیاس بزرگ بوده است. پاسیونه (۲۰۱۲) در مطالعه‌ای هایپرمارکت داخل شهر؛ یک نوآوری در جغرافیای خرده‌فروشی» تغییرات اخیر در خرده‌فروشی بریتانیا که منجر به تقاضای فزاینده برای هایپرمارکت‌ها شده است مورد بحث قرار گرفته و ویژگی‌های قطعی این شکل جدید خرده‌فروشی شناسایی شده است. استدلال‌های موافق و مخالف توسعه هایپرمارکت با اشاره خاص به خرده‌فروشی شهری در گلاسکو بررسی می‌شود و تأثیر رقابتی یک هایپرمارکت جدید بر سیستم خرده‌فروشی از قبل موجود در شهر بررسی کرده است. کلاریس ماراشین و رومولو کرافتا^۱ (۲۰۱۳) در مقاله پویایی رشد مکان‌های خرده‌فروشی: یک رویکرد روش‌شناختی با استفاده از مدل لجستیک به مدل‌سازی پویایی رشد مکان‌های تجاری در مناطق شهری در طول زمان پرداخته است. این کار با مدل لجستیک به‌عنوان یک مدل پویا و غیرخطی از مطالعات اکولوژی جمعیت برای توصیف ظرفیت‌های محیطی محدوده استفاده شده است. و لوی مانگین^۲ (۲۰۱۸) در مقاله بررسی عوامل کششی فروشگاهی: یک مطالعه تجربی به بررسی جذابیت تجاری به‌عنوان یک متغیر عمده در خرده‌فروشی پرداخته است؛ بنابراین هدف ارائه آن یک تحلیل تجربی از عوامل کششی تجاری اصلی مراکز خرید برای جذب افراد بوده است تا مراکز توزیع رفاه و آسایش افراد جامعه فراهم شوند.

نتایج بررسی مطالعات صورت گرفته در داخل و خارج کشور نشان می‌دهد پژوهشگران مختلفی با رویکردهای متفاوت این موضوع را مورد تحلیل قرار داده‌اند اما بررسی پیامدهای فضایی توسعه مراکز خرید (هایپر‌ها)، تحت تأثیر عوامل کالبدی، اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی مختلف انجام نگرفته است. حال آنکه پژوهش حاضر به دنبال بررسی نحوه توزیع فضایی هایپرمارکت‌ها در کلان‌شهر مشهد در وضع موجود است تا مهم‌ترین پیامدهای توسعه هایپرمارکت‌ها در محدوده مورد مطالعه یعنی میدان جانباز شناسایی شوند تا متناسب با پیامدهای مختلفی که به وجود آمده است راهکارهای مدیریتی و برنامه‌ریزی در راستای توجه به اثرات فضایی توسعه هایپرمارکت‌ها ارائه گردد.

۲. روش شناسی

۱.۲. روش پژوهش

پژوهش حاضر از نظر روش توصیفی - تحلیلی و از لحاظ هدف کاربردی است. در مرحله جمع‌آوری اطلاعات در بخش کتابخانه‌ای، به گردآوری اطلاعات توصیفی از کتاب‌ها، مقالات، گزارش‌های مربوطه

^۱ Maraschin & Krafta

^۲ Calvo-Porrall & Levy Mangin

پرداخته شده و همچنین با مراجعه به سازمان‌های مرتبط داده‌های مورد نیاز دریافت گردید. در بخش میدانی، با استفاده از پرسش‌نامه محقق ساخته (طیف پنج گزینه‌ای لیکرت)، و متشکل از چهار شاخص در قالب ۱۹ گویه، اطلاعات جمع‌آوری شده است (جدول ۱). پرسش‌نامه‌ها با روش نمونه‌گیری هدفمند بین افرادی که در هایپرمارکت‌ها یا مراکز خرید و املاکی‌ها در محدوده جانباز مشغول کار بوده‌اند توزیع شده است که تعداد آنان بر اساس فرمول کوکران ۳۸۳ نفر می‌باشد. میزان آلفا کرونباخ (۰/۷۹۴۰) به دست آمده که از (۰/۷) بالاتر است و نشان‌دهنده پایایی مورد قبول متغیرهای پژوهش است. به منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها، در گام اول سعی شد الگوی توزیع فضایی هایپرمارکت‌ها در شهر مشهد با استفاده از مدل‌های تحلیل فضایی در GIS (مدل نزدیک‌ترین همسایگی) سنجیده شود، سپس تلاش شد استنباط‌های کلی از این الگو و اثرات احتمالی آن بر فضای پیرامونی احصا شود و در انتها با تأکید روی محدوده‌ای با تراکم بالای هایپرمارکت‌ها یعنی محدوده جانباز به شکل ویژه اثرات این موضوع با استفاده از آزمون تی تک نمونه‌ای در SPSS مورد سنجش قرار گیرد.

جدول ۱. شاخص‌ها و متغیرهای پژوهش

مؤلفه‌ها	شاخص‌ها	منابع
کالبدی	دسترسی مناسب به پارکینگ، شکل و نمای ظاهری فروشگاه جهت جذب خریداران، کیفیت زیرساخت‌های پیاده‌رویی، دسترسی به مسیرهای دسترسی به فروشگاه، راحتی دسترسی به حمل و نقل عمومی (ایستگاه‌های اتوبوس، مترو، ...)، تغییر سریع اراضی پیرامون هایپرمارکت‌ها، کاربری مختلط و چندگانه	صمدی و همکاران (۱۳۹۸)، ردینباگ (۱۹۸۷)، گوورک و همکاران (۲۰۱۵)، تزنک و همکاران (۲۰۰۲)، آگاروال (۲۰۱۵)، بیرکن و همکاران (۲۰۰۲)، ابولولا (۲۰۱۸)، برمن و همکاران (۲۰۱۰)، چنگ و همکاران (۲۰۰۷)، گریوال و همکاران (۲۰۰۹)، لی و لیو (۲۰۱۲)، عبدی (۱۳۹۳)
اقتصادی	هزینه ساختمانی، اجاره، نوسازی، حمل و نقل، تنوع برندها و دسته‌بندی محصولات براساس کمیت و کیفیت و خدمات هایپرمارکت‌ها، حذف برخی از مشاغل در محدوده، ایجاد زمینه‌های شغلی جدید در پیرامون هایپرمارکت‌ها، برند بودن منطقه از نظر قیمتی، وجود بازارهای مرتبط در اطراف هایپرمارکت‌ها و نوع فعالیت تجاری	دیویس (۲۰۰۶)، کلمز و همکاران (۲۰۱۴)، سردار (۲۰۰۸)، عبدالله زادگان و همکاران (۱۳۹۳)، صالحی فر و همکاران (۱۳۸۷)، قادرمزی (۱۳۹۶)، بارای و پله (۲۰۲۰)
اجتماعی	ایجاد فضای مناسب برای تفریح و گذراندن اوقات فراغت، ایجاد ذهنیت مثبت نسبت به فضا در افراد، وجود افراد غریبه در فضا، وضعیت امنیت اجتماعی، حس اعتماد بین خریداران و فروشندگان	صالحی فرد و همکاران (۱۳۸۷)، شجاعی و همکاران (۱۳۹۴)، مهربان مرجقل و همکاران (۱۴۰۰)
زیست محیطی	ازدحام و ترافیک وسایل نقلیه	ملکی و همکاران (۱۳۹۵)، آقاجانی و اشرف‌زاده (۱۳۹۱)

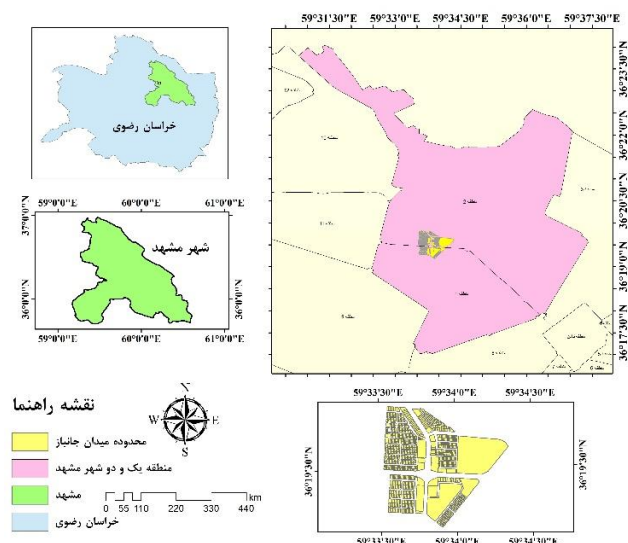
سپس مدل مفهومی تحقیق که نشان‌دهنده چارچوب تشکیل‌دهنده مراحل تحقیق است در شکل (۱) ارائه گردید.



شکل ۱. مدل مفهومی پژوهش

۲.۲. محدوده مورد مطالعه

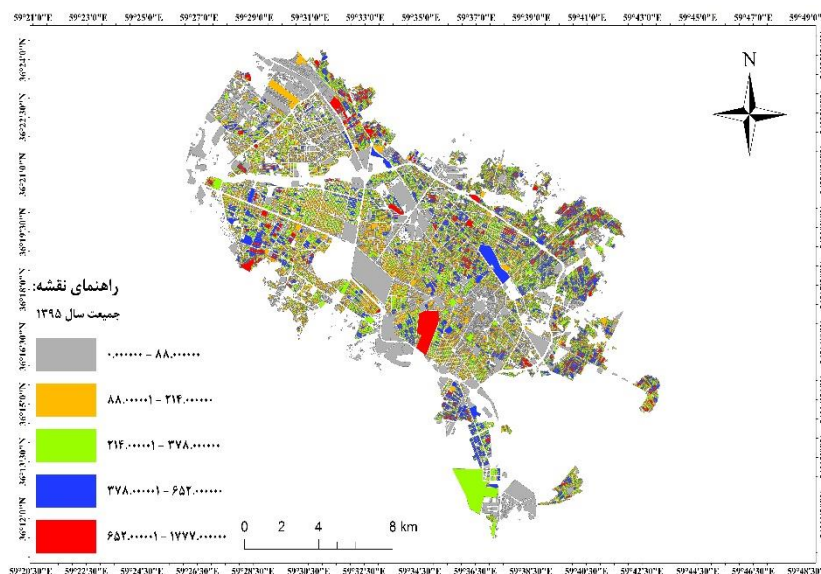
شهر مشهد دارای مساحتی ۳۴۳۴۵ هکتار و سیزده منطقه شهرداری است. در این بین محدوده بلوار و میدان جانباز شهر مشهد با مساحت تقریبی ۵ هکتار در موقعیت مکانی حوزه میانه غربی در منطقه ۲ و ۱ شهرداری واقع شده است و نقش مؤثری به عنوان پیونددهنده مسیرهای ارتباطی بین حرم و پایانه‌های مسافری بری راه آهن، فرودگاه و سایر نقاط شهر مشهد دارد. در حال حاضر بزرگ‌ترین ساختمان‌های شهر مشهد از نظر تجاری- مسکونی با ۴۰ طبقه و ۱۸۵ متر ارتفاع در بلوار جانباز مشهد در حال شکل‌گیری است و کمی آن سوتر وجود برج‌های بین‌المللی و اقتصادی مشهد، مجتمع تجاری پروما و مجتمع‌های تجاری کیان سنتر ۱ و ۲ و مجتمع‌های تجاری مروارید گوهرشاد، نیکا، مشهد مال، قرار گرفته است. شکل (۲) موقعیت جغرافیایی محدوده جانباز را نشان می‌دهد.



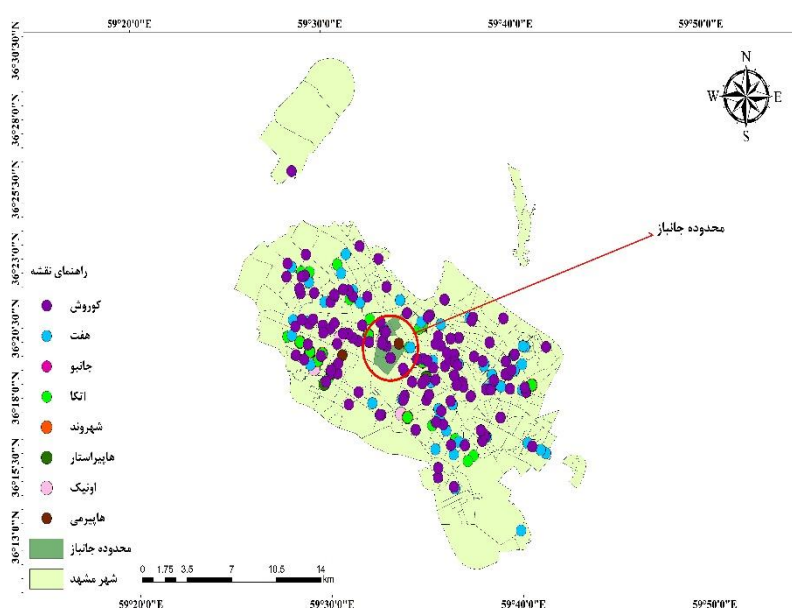
شکل ۲. موقعیت محدوده میدان جانباز مشهد

۳. یافته‌ها

همان‌گونه که در بخش قبلی گفته شده، نخست با هدف شناخت الگوی کلی توزیع فضایی هایپرمارکت‌ها در رابطه با توزیع جمعیت در شهر مشهد، از مدل نزدیک‌ترین همسایگی استفاده شده است. نقشه (۳) تراکم جمعیت و نقشه (۴) وضعیت توزیع هایپرمارکت‌ها در کلانشهر مشهد و محدوده جانباز را نشان می‌دهد. تعداد هایپرمارکت‌های کل سطح مشهد برابر با ۲۴۱ است که با توجه به جمعیت آن، نسبت برخورداری برابر با ۱۲۴۵۳ می‌باشد. این نسبت در محدوده جانباز برابر با ۲۰/۲۱۳ است. البته محدوده جانباز در کنار هایپرمارکت‌های بزرگ، مراکز خرید بسیار متنوعی را داراست که برخی از آنها نیز در این محدوده در حال ساخت می‌باشند. و یکی از دلایل پرداختن به این محدوده در پژوهش حاضر نیز همین مورد است. می‌توان گفت شهر مشهد تراکم جمعیتی فراوانی بخصوص در سال‌های اخیر داشته است. با درک تراکم جمعیتی فراوان در مناطق مختلف لازم است مراکز خرید متنوعی در مناطق مختلف شهری توسعه یابند تا امکان دسترسی با سهولت بیشتری صورت گیرد. از این‌رو نیاز است نحوه توزیع هایپرمارکت‌ها در شهر مشهد و محدوده جانباز مورد بررسی قرار گیرند.

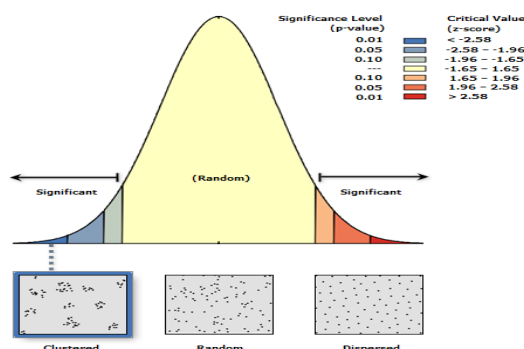


شکل ۳. وضعیت پراکنش جمعیت در شهر مشهد



شکل ۴. وضعیت توزیع هایپرمارکت‌ها در محدوده جانباز شهر مشهد

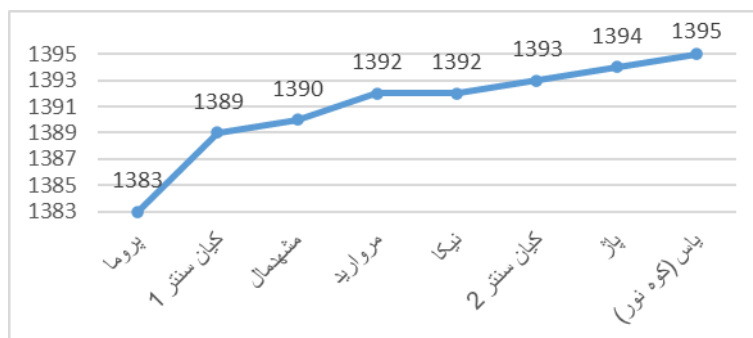
نمودار (۱) نشان می‌دهد نتایج عددی میانگین فاصله ۳۲۵/۳۹۰۵؛ میانگین فاصله مورد انتظار ۵۵۲/۴۹۷۳؛ و نسبت نزدیک‌ترین همسایه ۰/۵۸۸ می‌باشد. امتیاز استاندارد محاسبه شده برابر ۱۲/۳۵۸۸ است که با توجه به مقدار p -value می‌توان دریافت که توزیع فضایی هایپرمارکت‌های مختلف در شهر مشهد از نوع الگوی خوشه‌ای است.



شکل ۵. الگوی پراکنش هایپرمارکت ها در سطح کلانشهر مشهد

وقتی الگوی توزیع پدیده‌ها خوشه‌ای است، یعنی پدیده‌ها در فواصل مشخصی در نزدیکی یکدیگر قرار دارند و گروه‌بندی شده‌اند. الگوی خوشه‌ای در توزیع پدیده‌ها به تشخیص الگوهای مکانی، شناسایی مناطق مرکزی پدیده‌های مورد مطالعه، و تحلیل تفاوت‌ها و نیز افزایش دقت در تحلیل‌ها کمک می‌کند، درحالی‌که الگوی پراکنده یا تصادفی این امکانات را به میزان کم‌تری فراهم می‌کند. الگوی تصادفی نشان‌دهنده عدم وجود برنامه‌ریزی و الگوی خوشه‌ای نشان‌دهنده تأثیر یک یا چند عامل انحصاری در قطبی شدن و تمرکز مجموعه‌ای از عناصر در یک فضای جغرافیایی است (محمدی و فیروزی مجنده، ۱۳۹۴). همان‌طور که نتایج تحلیل پراکندگی نشان می‌دهد محدوده جانباز به‌عنوان یکی از خوشه‌های تمرکز هایپرمارکت‌ها در شهر مشهد است که تمرکز ایجادشده در این محدوده، مسلماً پیامدهای مختلفی را به‌ویژه در حوزه‌هایی چون، تغییر کاربری، ترافیک، آلودگی هوا و ... دارد که در ادامه بررسی می‌شود.

۳-۱. پیامدهای توسعه هایپرمارکت‌ها بر تغییرات کاربری زمین و اثرات ترافیکی در محدوده بلوار جانباز محدوده جانباز در میانه غربی شهر مشهد واقع شده است و دسترسی به آن از طریق شمال به بزرگراه شهید چراغچی، از جنوب به بلوار فردوسی، از شرق به بلوار توس و از غرب به بزرگراه آزادی می‌رسد. در کنار این موقعیت مناسب، به دلیل توسعه واحدهای تجاری و ارائه خدمات متنوع در محدوده بلوار جانباز، خدمات و کاربری‌های مختلف به‌ویژه مراکز خرید و هایپرها (عمدتاً طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۵) ایجاد شده و تغییرات قابل‌ملاحظه‌ای را در محدوده فراهم آورده است. بنابر تأسیس بیشتر مراکز خرید محدوده جانباز در سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۵، کاربری زمین بیشترین میزان تغییرات را داشته است که این روند در شکل (۶) و نقشه‌های کاربری این سال‌ها در شکل (۷) نمایان شده است.



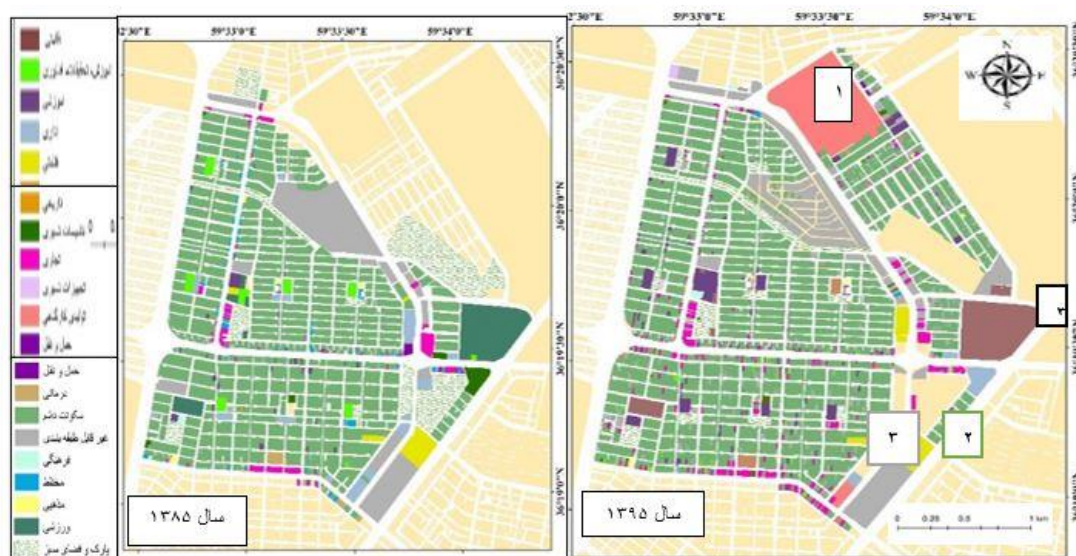
شکل ۶. روند ایجاد مراکز خرید محدوده جانباز از سال ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۵

از سوی دیگر با افتتاح پروژه‌های در حال احداث در این محدوده مانند مشهدمال یا کوه نور امکان جذب سفر افراد و همچنین دسترسی بهتر در این محدوده فراهم و افراد بیشتری تشویق می‌شوند تا از این فضاها استفاده کنند و این روند منطقاً پیامدهایی چون تغییرات کاربری و آلودگی را تشدید خواهد کرد و میتوان در آینده نه چندان دور هم پیش‌بینی کرد براساس افزایش این شدت تمایلات امکان تغییرات کاربری و ترافیکی بیشتر از پیش می‌شود. سپس براساس جدول (۲) و نقشه‌های کاربری زمین طی سال‌های ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۵ (شکل ۷) مشاهده می‌شود، بیشتر کاربری‌ها در سال ۱۳۸۳ از نوع سکونت دائم ۵۳۱۴/۵۳۹، مترمربع و کاربری تجاری ۱۵۲/۷۷۶ مترمربع بوده است و مرکز خرید پروما تازه تأسیس شده بود و روند تغییرات بسیار کم بوده است. اما به تدریج تا سال ۱۳۹۵ روند تغییرات کاربری‌های سکونت دائم و کاربری تجاری ۷۳۲/۸۴۱۴ به شدت تغییر یافته است و پروژه‌های مهمی مانند کیان ستر یک و دو، مشهد مال، کوه نور، پاز، نیکا، مروارید در سال‌های قبل از ۱۳۹۵ ساخته شده یا در حال ساخت هستند که نشان می‌دهد روند تغییرات بسیار شدید بوده است، اما از سال ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۱ به تدریج کمتر شده و تغییرات چندانی صورت نگرفته است.

جدول ۲. مساحت کاربری سال ۱۳۹۵ و ۱۳۸۵

کاربری‌های سال ۱۳۸۵			کاربری‌های سال ۱۳۹۵				
کمترین	بیشترین	مساحت به هکتار	کمترین	بیشترین	مساحت به هکتار	کاربری	ردیف
۲۵۱/۰۴	۱۷۴۸۲/۰۹	۸۶۹۹۹/۱۳	۱۹/۳۶	۲۱۲۷۳/۴۵	۴۶۸۵۱/۷۲	اداری	۱
۱۱۶۶/۵۵	۳۶۰۸۱/۲۸	۴۶۶۵۱/۲۶	۲۸/۸۱	۳۵۲۸۴/۰۸	۵۹۶۹۲/۹۴	اقامتی	۲
۹۷۴/۴۸	۶۰۷۹/۶۷	۴۶۹۳۶/۴۰	۱۸/۴۸	۱۰۱۵/۷۳	۱۰۷۶۳/۸۵	آموزش، تحقیقات و فناوری	۳
۲۲۹/۵۵	۷۱۴۸/۹۶	۲۴۱۱۹/۸۸	۸۴/۶۷	۶۰۸۴/۸۴	۱۰۴۸۵۲/۹۳	آموزشی	۴
۵/۳۵	۱۳۵۸/۱۲	۲۵۳۲/۲۸	۹/۲۷	۱۶۹۰/۱۴	۲۶۶۵/۷۳	انبار	۵
۲۴۱/۶۶	۱۷۱۳۶۲/۶۲	۳۶۳۳۶۷/۰۲	۳۹/۴۳	۱۹۱۶۱/۱۸	۹۹۴۰۹/۷۶	پارک و فضای سبز	۶
۵۲۸/۲۳	۵۲۸/۲۳	۵۲۸/۲۳	۳۴/۰۶	۴۶/۵۷	۸۰/۶۳	تاریخی	۷

۳۵/۲۱	۲۱۷۰۸/۱۱	۳۰۶۶۲/۰۷	۲۵/۹۱	۲۶۰۸/۱۸	۱۰۲۲۵/۸۳	تاسیسات شهری	۸
۱۵۶/۹۲	۱۲۵۳۳/۴۵	۵۷۸۹۴/۴۷	۵/۲۹	۵۱۰۹/۹۱	۱۱۳۶۵/۸۳	تجاری	۹
۱۰۹/۵۸	۱۰۹/۵۸	۱۰۹/۵۸	۲۴/۳۰	۴۴۶۸/۰۹	۶۸۵۶/۲۲	تجهیزات شهری	۱۰
۲۹۵/۶۹	۵۱۰/۲۴	۱۶۲۰/۹۶	۲۴۲۷۰۰/۶۶	۵/۵۹	۲۶۰۴۴۵/۰۴	تولیدات کارگاهی	۱۱
۴۳۸/۱۰	۴۵۸۶/۴۶	۵۰۲۴/۵۷	۶۷۷/۶۷	۹۴۵/۰۶	۱۶۲۲/۷۴	حمل و نقل	۱۲
۴/۸۳	۵۸۴۶/۵۹	۱۶۴۲۷/۲۵	۲۴/۰۱	۵۸۱۷/۹۲	۲۱۴۶۴/۱۶	درمانی	۱۳
۳۹/۲۶	۱۸۷۸۰/۲۹	۱۸۴۴۱۴۴/۹۵	۷/۸۷	۱۵۱۷۹/۳۰	۲۰۱۹۷۷۰/۸۳	سکونت دائم	۱۴
۵۲۶/۷۲	۲۰۸۲۶۲/۴۷	۴۰۰۰۹۳/۴۲	۵/۱۵	۴۴۴۲/۶۹	۴۹۶۰۸۸/۸۶	غیرقابل طبقه بندی	۱۵
۲۴۳۹/۶۱	۲۴۳۹/۶۱	۲۴۳۹/۶۱	۱۰/۹	۳۳۲۸/۵۱	۴۵۳۰/۶۸	فرهنگی	۱۶
۴۸/۴۰	۱۰۲۸/۰۵	۳۳۱۴۴/۱۹	۴۵/۰۱	۹۱۵/۷۷	۲۶۷۱/۸۵	مختلط	۱۷
۵۹۹/۵۳	۲۲۰۹/۱۱	۵۶۸۱/۱۱	۳۹۴/۳۸	۱۵۵۸/۲۵	۵۱۰۴/۲۵	مذهبی	۱۸
۲۶۰/۲۹	۱۱۱۰۹۲/۹۹	۱۷۵۸۶۳/۵۴	۶۸۵/۳۴	۱۴۳۶۰۰/۶۰	۱۷۶۵۷۶/۷۵	ورزشی	۱۹



شکل (۷). موقعیت کاربری زمین محدوده جانباز مشهد طی سالهای ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۵^۱

از سوی دیگر همگام با تأسیس هایپرمارکها در این محدوده که باعث جذب سفر و شلوغی بیشتر شده، مشکلات ترافیکی نیز بیشتر شده است، زیرا عدم تناسب عملکردی، ظرفیت شبکه، نامتناسب بودن دسترسی ها، پارکینگها و غیره سبب ایجاد گرههای ترافیکی می شوند. از این رو لازم است به مراکز خرید به عنوان سلولهای شهری مهم از منظر ترافیکی که تولید و جذب سفر می کنند توجه شود تا ملاحظات لازم در

^۱. کیان ستر او ۲، ۲. مشهدمال و ۳. فضاهای تجاری خطی

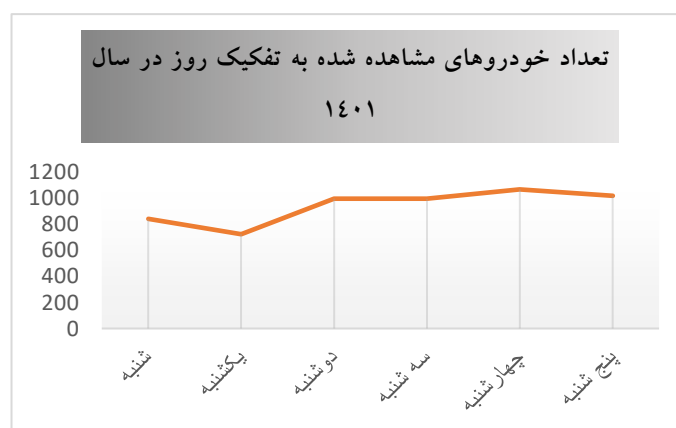
طراحی ترافیکی آن‌ها لحاظ گردد. در غیر این صورت شبکه‌ها و معابر اطراف آن مراکز خرید ممکن است امکان پاسخگویی مطلوب به اثرات ترافیکی مستحدثات جدید را نداشته باشند و عملکرد آن‌ها اثرات نامطلوبی به همراه داشته باشد. بنابراین موضوع ترافیک جزء مهم‌ترین معضلات محدوده این مراکز خرید است؛ زیرا تقاضای پارک حاشیه‌ای، کمبود ظرفیت پارکینگ مجتمع‌های خرید، مسیرهای دسترسی به مراکز خرید، ایستگاه اتوبوس و غیره زیاد است. شکل (۸) نشان می‌دهد بیشترین آمار مشاهده پلاک خیابان جانباز در سال ۱۴۰۱، به ترتیب در ماه‌های شهریور، آبان و مرداد بوده است.^۱



شکل ۸. خودروهای مشاهده شده در خیابان جانباز به تفکیک ماه در سال ۱۴۰۱

مأخذ: ترسیم توسط نگارنده، بر اساس داده‌های دریافتی از سازمان حمل و نقل و ترافیک شهری مشهد، ۱۴۰۱

هم‌چنین در ادامه عمده‌ترین میزان جذب سفرها در مجموعه‌های هاپیرهای محدوده جانباز شامل هاپیرمی (پاژ)، کیان ستر ۱ و ۲، پروما، نیکا است که در شکل (۹) نمایان شده است.



شکل ۹. خودروهای مشاهده شده در خیابان جانباز به تفکیک ماه در سال ۱۴۰۱

مأخذ: (ترسیم توسط نگارنده، بر اساس داده‌های دریافتی از سازمان حمل و نقل و ترافیک شهری مشهد، ۱۴۰۱)

۱. در زمان مراجعه به سازمان حمل و نقل و ترافیک، داده‌های هفت ماه نخست ۱۴۰۱ در اختیار قرار گرفت و لذا بر اساس همین داده‌ها نمودار ترسیم شده است.

۳-۲ نتایج شاخص ها و متغیرهای پرسش نامه پژوهش

در بخش پرسشنامه ها از تعداد ۳۸۴ نمونه، ۵۶ درصد مرد، ۴۴ درصد زن، ۲.۳ درصد در سن بین ۲۰ تا ۳۰، ۳۰.۵ درصد در بازه سنی ۳۱ تا ۴۰، ۳۹.۳ درصد در بازه ۴۱ تا ۵۰ سال، ۲۲.۴ درصد بین ۵۱ تا ۶۰ سال، و ۵.۵ درصد بیش از ۶۰ سال سن داشته اند. از نظر تحصیلات، ۵ درصد زیر دیپلم، ۳۲.۸ درصد دیپلم و فوق دیپلم، ۴۹ درصد لیسانس و ۱۴.۱ درصد فوق لیسانس و بالاتر بوده اند. و از نظر شغلی نیز، ۳۴.۴ درصد دولتی، ۵۴.۲ درصد آزاد، و ۱۱.۵ درصد سایر بوده است.

یافته های پرسش نامه (جدول ۳) نشان می دهد که در بعد کالبدی متغیرهای تغییر سریع اراضی پیرامون هایپرمارکت ها با ۳۳/۳ درصد بیشترین و دسترسی به پارکینگ با ۲/۹ درصد کمترین مقدار؛ در بعد اقتصادی متغیرهای برند شدن منطقه از نظر قیمت املاک با ۲۰/۱ درصد بیشترین، ایجاد زمینه های شغلی جدید در پیرامون فروشگاه ها با ۱۰/۲ درصد کمترین تأثیرگذاری؛ در بعد اجتماعی، وجود محیطی مناسب برای تفریح و گذراندن اوقات فراغت با ۲۹/۷ درصد بیشترین، حس اعتماد بین خریداران و فروشندگان با ۱۲ درصد کمترین تأثیرگذاری؛ و بعد زیست محیطی نیز، ازدحام و ترافیک وسایل نقلیه با ۳۴/۳ درصد بالاترین میزان تأثیرگذاری را در رابطه با اثرات فضایی توسعه هایپرمارکت ها و مراکز خرید در محدوده جانباز داشته است.

جدول ۳. توزیع فراوانی پاسخگویان به متغیرهای پژوهش به درصد و ارزیابی متغیرهای مورد مطالعه

حوزه	متغیرها	خیلی کم	کم	متوسط	زیاد	خیلی زیاد	مقدار ارزشی	سطح معناداری دوطرفه	درجه آزادی	میانگین	فاصله اطمینان ۹۵ درصد	
											پایین تر	بالا تر
۳.۲	دسترسی به پارکینگ	۱۵/۴	۲۶/۸	۴۰/۹	۱۴/۱	۲/۹	۴۹/۰۹۹	۰/۰۰۰	۳۸۳	۲/۵۶۸	۲/۶۷	۲/۴۶
	دسترسی به ایستگاه های اتوبوس	۱۹/۸	۲۰/۶	۴۶/۱	۱۰/۲	۳/۴	۵۶/۴۳۹	۰/۰۰۰	۳۸۳	۲/۶۲۲	۲/۷۲	۲/۵۲
	کیفیت زیرساخت های پیاده رویی	۱۰/۲	۱۶/۷	۳۲/۰	۲۹/۹	۱۰/۹	۵۴/۳۹۵	۰/۰۰۰	۳۸۳	۳/۱۴۸	۳/۲۶	۳/۰۳
	وجود مسیرهای دستیابی به فروشگاه	۱۴/۳	۲۳/۲	۳۱/۸	۲۰/۸	۹/۹	۴۷/۸۳۱	۰/۰۰۰	۳۸۳	۲/۸۸۸	۳/۰۱	۲/۷۷
	تأثیر در نما و معماری ساختمان هایپرمارکت ها و کاربری های اطراف	۸/۹	۱۲/۵	۳۳/۶	۲۹/۷	۱۳/۴	۵۶/۶۹۲	۰/۰۰۰	۳۸۳	۳/۱۰۲	۳/۴۰	۳/۱۶
	تغییر سریع اراضی پیرامون هایپرمارکت ها	۶/۸	۱۵/۴	۳۱/۸	۱۵/۸	۳۳/۳	۵۹/۴۸۰	۰/۰۰۰	۳۸۳	۳/۲۹۹	۳/۴۱	۳/۱۹
	کاربری ترکیبی و چندگانه (تغییرات فضایی)	۶/۸	۱۵/۴	۳۱/۸	۳۳/۳	۱۲/۸	۵۷/۸۵۲	۰/۰۰۰	۳۸۳	۳/۲۲۴	۳/۳۳	۳/۱۱

۳/۰۷	۳/۳۰	۳/۱۸۸	۳۸۳	۰/۰۰۰	۵۴/۳۱۶	۱۳/۸	۲۵/۵	۳۶/۵	۱۴/۱	۱۰/۲	تنوع برندها و دسته بندی براساس کمیت و کیفیت محصولات	اقتصادی
۲/۹۷	۳/۲۰	۳/۰۸۶	۳۸۳	۰/۰۰۰	۵۲/۶۰۳	۱۰/۲	۲۷/۳	۳۶/۲	۱۳/۵	۱۲/۸	ایجاد زمینه های کاری یا شغلی جدید در پیرامون فروشگاه ها	
۳/۰۱	۳/۲۵	۳/۱۳۰	۳۸۳	۰/۰۰۰	۵۳/۱۸۳	۱۱/۷	۲۸/۱	۳۲/۰	۱۷/۷	۱۰/۴	حذف برخی از مشاغل در محدوده	
۳/۱۴	۳/۳۸	۳/۲۶۳	۳۸۳	۰/۰۰۰	۵۳/۶۳۱	۱۶/۹	۲۷/۳	۳۰/۲	۱۶/۱	۹/۴	افزایش هزینه های ساختمانی و اجاره	
۳/۳۸	۳/۶۱	۳/۴۹۲	۳۸۳	۰/۰۰۰	۶۰/۲۳۰	۲۰/۱	۳۴/۴	۲۸/۶	۸/۶	۸/۳	برند شدن منطقه از نظر قیمت املاک	
۳/۲۵	۳/۷	۳/۳۶۵	۳۸۳	۰/۰۰۰	۴۹/۴۵۱	۱۷/۲	۳۷/۱	۳۶/۷	۱۳/۰	۶/۰	وجود بازارهای مرتبط در اطراف هایپرها	
۳/۳۳	۳/۵۵	۳/۴۳۸	۳۸۳	۰/۰۰۰	۶۰/۹۰۵	۲۹/۷	۱۹/۰	۳۳/۱	۱۲/۵	۵/۷	وجود محیطی مناسب برای تفریح و گذراندن اوقات فراغت	فرهنگی
۳/۲۶	۳/۴۹	۳/۳۷۸	۳۸۳	۰/۰۰۰	۵۷/۷۹۸	۱۷/۴	۳۱/۳	۳۰/۷	۱۲/۸	۷/۸	وجود افراد غریبه در فضا	
۳/۱۹	۳/۴۱	۳/۲۹۷	۳۸۳	۰/۰۰۰	۵۸/۳۱۰	۱۵/۶	۲۶/۶	۳۶/۷	۱۴/۱	۷/۰	وضعیت امنیت اجتماعی	
۲/۹۰	۳/۱۴	۳/۰۲۱	۳۸۳	۰/۰۰۰	۴۸/۱۹۴	۱۲/۰	۲۶	۲۸/۴	۱۹/۳	۱۴/۳	حسن اعتماد بین خریداران و فروشندهگان	
۳/۰۰	۳/۲۴	۳/۱۱۷	۳۸۳	۰/۰۰۰	۵۰/۵۲۹	۱۴/۶	۲۴/۰	۳۱/۸	۱۸/۰	۱۱/۷	ایجاد ذهنیت مثبت نسبت به فضا در افراد	
۳/۸۹	۳/۹۷	۳/۹۷۳	۳۸۳	۰/۰۰۰	۶۵/۴۹۱	۳۴/۳	۲۶/۰	۳۲/۰	۱۳/۳	۱۰/۷	ازدحام و ترافیک وسایل نقلیه	فرهنگی

با توجه به نتایج جدول (۳) در ابعاد کالبدی، اقتصادی، اجتماعی، زیست محیطی سطح معناداری آزمون تی کمتر از ۰/۰۵ می باشد، بنابراین می توان نتیجه گرفت که میزان تأثیرگذاری و اهمیت متغیرها متفاوت است. هم چنین میانگین شاخص کالبدی ۳/۳۱ درصد به دست آمده است و تغییر سریع اراضی پیرامون هایپرمارکت ها در بالاترین سطح با میانگین ۳/۲۹۹ درصد و وضعیت دسترسی به پارکینگ در پایین ترین سطح با میانگین ۲/۵۶۸ درصد در محدوده جانباز بوده است. در بعد اقتصادی برند شدن منطقه از نظر قیمت املاک در

بالاترین سطح با میانگین ۳/۴۹۲ درصد، وضعیت ایجاد زمینه‌های کاری یا شغلی جدید در پیرامون فروشگاه-ها در پایین‌ترین سطح با میانگین ۳/۰۸۶ درصد بوده است. هم‌چنین در بعد اجتماعی وجود محیطی مناسب برای تفریح و گذراندن اوقات فراغت در بالاترین سطح با میانگین ۳/۴۳۸ درصد، حس اعتماد بین خریداران و فروشندگان در پایین‌ترین سطح با میانگین ۳/۰۲۱ درصد بوده است. در بعد زیست‌محیطی و وضعیت ازدحام و ترافیک وسایل نقلیه در محدوده جانباز نسبت به میانگین همه ابعاد بالاتر و برابر با ۳/۹۷۳ درصد می‌باشد.

۴. بحث

محدوده میدان جانباز در مشهد، به دلیل توسعه مراکز خرید و هایپرمارکت‌ها، تغییرات چشمگیری را طی سالیان گذشته تجربه کرده است. این پژوهش به دنبال تحلیل پیامدهای توسعه هایپرمارکت‌ها در کلانشهر مشهد و در محدوده جانباز به عنوان یکی از مراکز پررونق خرید و سرگرمی این شهر بوده است. نتایج نشان داد الگوی توزیع هایپرمارکت‌ها در مشهد خوشه‌ای است. محدوده جانباز به عنوان یکی از خوشه‌های تمرکز هایپرمارکت‌ها در شهر مشهد است که این تمرکز، نشان از تأثیر عوامل مختلفی دارد و گویای وجود فضای رقابتی شدید در این محدوده است. از مهم‌ترین دلایل این تمرکز علاوه بر موقعیت مناسب بلوار جانباز در میانه غربی شهر مشهد، می‌توان به برند شدن آن و وجود تعداد زیادی مراکز خرید و تجاری در این محدوده اشاره کرد که خود، باعث کشاندن سرمایه‌ها در حوزه خرید و سرگرمی شده و به تجمع تنوعی از مراکز رفع نیازهای شهروندان انجامیده است. تمرکز ایجاد شده در این محدوده، پیامدهای مختلفی را به‌ویژه تغییر سریع کاربری اراضی، ازدحام و تردد وسایل نقلیه و اثرات ترافیکی باعث شده است. لذا نیاز به برنامه‌ریزی جامع برای کنترل قیمت زمین، تقویت شبکه‌های ارتباطی و بهبود زیرساخت‌ها ضروری است.

روند تغییرات کاربری از سال ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۵ بسیار سریع بوده است و از سال ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۱ با اشباع شدن حدودی منطقه این روند به تدریج کمتر شده است. از سوی دیگر با افتتاح پروژه‌های مختلف در حال احداث امکان جذب سفر بیشتر شهروندان و زائران در این محدوده فراهم می‌شود و افراد بیشتری تشویق می‌شوند تا از این فضاها استفاده کنند. با مشاهده روند توسعه در محدوده جانباز می‌توان انتظار داشت در آینده نه چندان دور شاهد تغییرات کاربری زمین و شلوغی بیشتری باشیم که به دلیل مشکلات مربوط به دسترسی، پارکینگ و غیره باعث ایجاد وضعیت ترافیکی سنگینی خواهد شد. بر این اساس، موضوع ترافیک جزء مهم‌ترین معضلات محدوده این مراکز خرید خواهد بود؛ زیرا تقاضای پارک حاشیه‌ای کمبود ظرفیت پارکینگ مجتمع‌های خرید، ایستگاه اتوبوس و غیره بیشتر می‌شود.

یافته‌های مقاله، هم‌راستا با نتایج پژوهش کازرونی (۱۳۸۸) به ما کمک می‌کند تا با جلوگیری از روند توسعه بی‌رویه و بدون برنامه‌ریزی واحدهای خرید، ترویج سیاست‌های منسجم عملی و برنامه‌ریزی شده در خصوص کنترل قیمت اراضی، بهبود وضعیت ترافیکی، آلودگی‌ها کاهش یابند. براساس نتایج پژوهش حبیبی

و همکاران (۱۳۹۵) و لوی مانگین (۲۰۱۸) می‌توان درک نمود که با برنامه‌ریزی مکانی و ساماندهی فضایی هاپیرها و عوامل کششی فروشگاهی؛ جذابیت‌های تجاری مراکز خرید، چه مواردی هستند تا رفاه و آسایش شهروندان بیشتر و معضلات کمتر شوند.

از مهم‌ترین محدودیت‌های این پژوهش، دسترسی به آمار و اطلاعات رسمی و قابل‌اتکا بوده است. به‌گونه‌ای که به‌منظور بررسی دقیق‌تر اثرات ترافیکی محدوده نیاز به داده‌های پارکینگ‌های مختلف مراکز تجاری محدوده مورد مطالعه و نیز آمار پارک حاشیه‌ای و ... می‌باشد که باوجود مراجعه‌های مکرر و پیگیری از بخش‌های دولتی و خصوصی مربوطه، داده‌ها در اختیار قرار نگرفت و لذا بخشی از تحلیل‌ها بر مبنای نتایج پرسش‌نامه از شاغلین و املاکی‌های محدوده انجام شد. توجه به این محدودیت مهم پژوهشگران آینده را از دشوار بودن تحقیق در این حوزه آگاه می‌نماید.

در مجموع، این مطالعه بینشی در مورد پیامدهای فضایی توسعه مراکز خرید و هایپرمارکت‌ها را کلانشهرها را ارائه می‌دهد و اهمیت توجه به پیامدها و لزوم برنامه‌ریزی جامع در فرایند ایجاد و توسعه مراکز خرید و هایپرمارکت‌ها را با تأکید بر تأثیرات مختلف بر کاربری زمین، ترافیک و محیط کلی شهر را برجسته می‌کند. همچنین لزوم توجه جدی به دسترسی به پارکینگ و حمل و نقل در این محدوده‌ها را مورد توجه قرار می‌دهد. علی‌رغم آنکه پژوهشگران مختلف درباره مقوله توسعه فضایی مراکز خرید را مورد مطالعه قرار داده‌اند، اما بررسی درباره پیامدهای فضایی توسعه مراکز خرید (هایپرها)، تحت تأثیر عوامل کالبدی، اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی مختلف انجام نشده و نحوه الگوی پراکنش هاپیرها در کلان‌شهر مشهد نیز مشخص نبوده است.

۵. نتیجه‌گیری

این مقاله الگوی کلی پراکنش هایپرمارکت‌ها و پیامدهای توسعه آنها در مشهد با تأکید بر منطقه جانباز را از نظر شاخص‌های کالبدی، اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی تحلیل می‌کند و بینش‌هایی را در مورد این پیامدها ارائه می‌دهد. این مطالعه نتیجه‌گیری می‌کند که توسعه هایپرمارکت‌ها و مراکز خرید در منطقه جانباز منجر به تغییر کاربری اراضی، اثرات ترافیکی شده و بنابراین نیاز به برنامه‌ریزی جامع و در نظر گرفتن تأثیرات مختلف توسعه هایپرمارکت‌ها و مراکز خرید از جمله بر کاربری زمین، ترافیک، محیط زیست و فضای کلی شهر را برجسته می‌نماید و بر اهمیت دسترسی به پارکینگ و حمل و نقل مناسب در این فضاها تأکید می‌کند. همچنین در راستای کم‌شدن پیامدهای منفی توسعه هایپرمارکت‌ها و مراکز خرید پیشنهادها را زیر ارائه می‌شود:

- توجه طرح تفصیلی و نیز طرح‌های توسعه شهری به مسائل خاص محدوده‌های تمرکز فعالیت همچون مراکز تجمع و خوشه‌های خرید و سرگرمی با دید آینده‌نگرانه و پیامدهایی که از جهت مسائل کالبدی، زیست‌محیطی و ... به همراه دارند.

- تقویت فعالیت شبکه های ارتباطی محورهای اصلی منتهی به محدوده جانباز.
- ایجاد پارکینگ های زیرزمینی با ظرفیت بالاتر از پارکینگ های مراکز خرید موجود.

کتاب نامه

۱. ابراهیمی، ن. (۱۳۹۷). *ارزیابی شاخص ها و مکان گزینی فروشگاه های زنجیره ای (مطالعه موردی: فروشگاه های شهروند تهران)*. پایان نامه کارشناسی ارشد. رشته جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد زنجان تهران مرکز دانشکده علوم انسانی گروه جغرافیا.
۲. آقاجانی، ز. (۱۳۹۱). *راهکارهای افزایش سهم فروشگاه های بزرگ و زنجیره ای در کشور. مؤسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی داخلی*.
۳. آقاجانی، ز.، اشرف زاده، م. (۱۳۹۱). *شناسایی و معرفی راهکارهای افزایش سهم فروشگاه های بزرگ و زنجیره ای در کشور. کنفرانس بین المللی لجستیک و زنجیره تامین (پنجمین کنفرانس ملی و سومین کنفرانس بین المللی)*.
۴. بخشی زاده، ع.، خداداد حسینی، ح.، و کردنائیج، ا. (۱۳۹۵). *ارائه الگویی به منظور تبیین نقش موفقیت مجتمع های تجاری در کشور. بررسی های بازرگانی، ۱۶، ۱-۱۳*.
۵. بنایی، و.، تقی زاده، ل.، و نعمت زاده، ج. (۱۳۹۴). *ارزیابی تأثیر هایپرمارکت ها بر قیمت کاربری های مسکونی نواحی اطراف؛ نمونه موردی هایپرمارکت کورش در غرب تهران. اولین همایش ملی علوم زمین و توسعه شهری*.
۶. بهمنی، ع.، آقائی، ر.، و آقائی، م. (۱۳۹۵). *بررسی وضعیت صنعت خرده فروشی (مورد مطالعه: تاکید بر فروشگاه های زنجیره ای در ایران). بررسی های بازرگانی، ۱۴ (۷۷)، ۵۵-۶۷*.
۷. چگینی، ش. (۱۳۸۸). *شناسایی عوامل مؤثر بر انتخاب فروشگاه توسط خریداران مورد پژوهی: فروشگاه های زنجیره ای شهروند، رفاه و سپه در شهر تهران*. پایان نامه کارشناسی ارشد رشته مدیریت بازرگانی و بازاریابی، تهران: دانشگاه الزهرا.
۸. حبیبی، ل.، و محمودی پاتی، ف. (۱۳۹۶). *از بازار تا پاساژ: تحلیلی برسیر تحولات فضاهای تجاری مدرن در شهر تهران. مجله علمی - پژوهشی پژوهشکده هنر و معماری و شهرسازی نظر، ۱۴ (۴۹)، ۴۳-۵۲*.
۹. حسینی، ع.، و حیدری، ف. (۱۳۹۳). *تحلیل توزیع فضایی فروشگاه های زنجیره ای شهر رشت با استفاده از مدل تلفیقی AHP و SWOT. تبریز: همایش ملی معماری، عمران و توسعه نوین شهری*.
۱۰. دبیرخانه هیات عالی نظارت بر سازمان های صنفی. (۱۳۹۳). *قانون نظام صنفی و آیین نامه های اجرایی*. تهران: دبیرخانه هیات عالی نظارت بر سازمان های صنفی.

۱۱. روز بهان، ش. (۱۳۹۴). بررسی تأثیر انگیزه‌های خرید در فروشگاه‌های هایپرمارکت و سنتی در نتایج خرید (مطالعه موردی: هایپرمارکت‌های کوروش و فروشگاه‌های سنتی منطقه ۲ تهران). پایان‌نامه کارشناسی ارشد مدیریت و حسابداری، تهران: دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران.
۱۲. شجاعی، د.، پرتوی، پ. (۱۳۹۴). عوامل مؤثر بر ایجاد و ارتقاء اجتماع‌پذیری در فضاهای عمومی با مقیاس-های مختلف شهر تهران (نمونه موردی: فضاهای عمومی دو محله و یک ناحیه در منطقه ۷ تهران). باغ نظر، ۱۲ (۳۴)، ۹۳-۱۰۸.
۱۳. صالحی‌فرد، م.، و علی‌زاده، د. (۱۳۸۷). تحلیلی بر ابعاد اجتماعی و روان‌شناختی فضاهای سبز در شهرها (با رویکرد مدیریت شهری). مدیریت شهری، ۶ (۲۱)، ۱۹-۳۳.
۱۴. صمدی، ع.، موسوی، ی.، و ازکیا، م. (۱۳۹۸). تحلیل جامعه‌شناختی-کالبدی فضاهای عمومی شهری مطالعه موردی: کلان‌شهر تهران. فصلنامه شهر پایدار، ۲ (۴)، ۱۱۴-۱۰۱.
۱۵. عبدالله‌زادگان، م.، و بهمنی، ا. (۱۳۹۳). بررسی بازار و نقش آن در توسعه فضای شهری. دومین همایش ملی معماری، همدان: عمران و محیط زیست شهری.
۱۶. عبدی، ا.، و نظری، ش. (۱۳۹۳). امکان‌سنجی هایپرمارکت‌ها با استفاده از روش AHP نمونه موردی: کلان-شهر اهواز. دومین همایش ملی پژوهش‌های کاربردی در عمران، معماری و مدیریت شهری.
۱۷. علی‌یمقانی، ک. (۱۳۹۹). شناسایی و اولویت‌بندی عوامل مؤثر بر مکان‌یابی بهینه فروشگاه‌های زنجیره‌ای با استفاده از ژئو مارکتینگ. فصلنامه علمی تحقیقات بازاریابی نوین، ۱۱ (۱)، ۱۱۱-۱۴۲.
۱۸. قادرمزی، ح.، و احمدی، ع. (۱۳۹۶). تحلیل سطوح توسعه اقتصاد فضا و اثرات فضایی آن در سطح ناحیه پیراشهری سنندج. پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، ۱ (۳۱)، ۱۰۵-۱۲۲.
۱۹. کازرونی، ع. (۱۳۸۸). بررسی فواید اجتماعی فروشگاه‌های زنجیره‌ای. پژوهش‌نامه علوم انسانی و اجتماعی، ۲ (۱۱۰-۱۱۷).
۲۰. کرمانی، ع. (۱۳۹۱). تاریخچه فروشگاه‌های زنجیره‌ای در ایران و جهان. تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
۲۱. محمدی، ع.، و فیروزی مجنده، ا. (۱۳۹۴). تحلیل فضایی مسجد در شهر اردبیل در دوره‌ی معاصر. فصلنامه مطالعات شهری، ۵ (۱۷)، ۵۵-۶۶.
۲۲. مرجقل، م.، شهماری اردجانی، و ا.، حسنی‌مهر، ر. (۱۴۰۰). تحلیل فضایی اثرات اقتصادی و اجتماعی بازارهای هفتگی در راستای پایداری روستایی (مورد مطالعه: شهرستان صومعه‌سرا). روستا و توسعه پایدار فضا، ۲ (۴)، ۱۷-۳۶.

۲۳. ملکی، س.، و سعیدی، ج. (۱۳۹۵). بررسی ابعاد زیست محیطی و جایگاه محیط زیست شهری در برنامه های توسعه ایران. *مطالعات مدیریت شهری*، ۱ (۲۷)، ۶۹.

۲۴. میرابی، و.، حق شناس کاشانی، ف.، شاهوردی، ک.، و شهنوازی، ع. (۱۳۹۴). مکان یابی فروشگاه های زنجیره ای در کلان شهر رشت با ترکیب ANP و GIS، فصلنامه مدیریت صنعتی دانشگاه علوم انسانی، ۱۰ (۳۳)، ۱۰۶-۹۳.

۲۵. نیکونژاد، ن. (۱۳۹۰). تأثیر عوامل مؤثر بر انتخاب فروشگاه توسط مشتریان. پایان نامه کارشناسی ارشد رشته مدیریت، تهران: دانشکده مرکز پیام نور تهران.

26. Aboulola, O. I. (2018). GIS spatial analysis: A new approach to site selection and decision making for small retail facilities, Doctoral dissertation, The Claremont Graduate University).
27. Agarwal, R. (2015). Site Selection for Retail Store (4 Factors). Retrieved September 7.
28. Baray, J., Pelé, M. (2020). A new geographical pricing model within the principle of geomarketing-mix. *Recherche et Applications en Marketing (English Edition)*, 35(3), 29-51.
29. Berman, B., Evans, J. R., Chatterjee, P. (2018). *Retail management: A strategic approach*. Pearson Education Limited.
30. Berry, B. J. (1971). Geografía de los centros de mercado y distribución al por menor.
31. Birkin, M., Clarke, G., & Clarke, M. P. (2002). *Retail geography and intelligent network planning*. John Wiley & Sons.
32. Calvo-Porrá, C., Lévy-Mangin, J. P. (2019). Profiling shopping mall customers during hard times. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 48, 238-246.
33. Cheng, E. W., Li, H., & Yu, L. (2007). A GIS approach to shopping mall location selection. *Building and Environment*, 42(2), 884-892.
34. Clemes, M. D., Gan, C., & Zhang, J. (2014). An empirical analysis of online shopping adoption in Beijing, China. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 21(3), 364-. Calvo-32.
35. Porrá, C., & Lévy-Mangín, J. P. (2018). Pull factors of the shopping malls: an empirical study. *International Journal of Retail & Distribution Management*, 46(2), 110-124.
36. Davis, P. (2006). Spatial competition in retail markets: movie theaters. *The RAND Journal of Economics*, 37(4), 964-982.
37. Goworek, H., McGoldrick, P. (2015). *Retail marketing management*. Harlow: Pearson Education Limited.
38. Grewal, D., Levy, M., & Kumar, V. (2009). Customer experience management in retailing: An organizing framework. *Journal of retailing*, 85(1), 1-14.
39. Guy, C. (1994). Grocery Store Saturation: Has It Arrived Yet? *International journal of retail & distribution management*, 3-11.
40. Hassan, H., Bakar Sade, A., Sabbir Rahman, M. (2013). Malaysian hypermarket retailing development and expansion. *International Journal of Retail & Distribution Management*, 41(8), 584-595.
41. Helmeffalk, M. (2017). Congruency as a mediator in an IKEA retail setting: Products, services and store image in relation to sensory cues. *International Journal of Retail Distribution Management*, 44(9), 956-972
42. Kompil, M., & Çelik, H. M. (2006). Analyzing the retail structure change of Izmir-Turkey: integrative and disintegrative aspects of large-scale retail developments. In 42nd ISOCARP Congress on Cities between Integration and Disintegration: Opportunities and Challenges.

43. Li, Y., & Liu, L. (2012). Assessing the impact of retail location on store performance: A comparison of Wal-Mart and Kmart stores in Cincinnati. *Applied Geography*, 32(2), 591-600.
44. Lombardo, S. & Petri, M. (2004). *Intelligent Gis and retail location dynamics: A multi agent system integrated with ArcGis*. International Conference, Assisi, Italy, May 14-17, 2004, Proceedings, Part II 4 (pp. 1046-1056). Springer Berlin Heidelberg.
45. Longley, P. A., Boulton, C., Greatbatch, I., & Batty, M. (2003). Strategies for integrated retail management using GIS. In *Advanced spatial analysis: the CASA book of GIS* (pp. 211-231). ESRI Press.
46. Maraschin, C., Krafta, R. (2013). *Growth dynamic of retail locations: A methodological approach using a logistic model*. Cybergeog: European Journal of Geography.
47. Massicotte, M. C., Michon, R., Chebat, J. C., Sirgy, M. J., & Borges, A. (2011). Effects of mall atmosphere on mall evaluation: Teenage versus adult shoppers. *Journal of Retailing and Consumer Services*, 18(1), 74-80.
48. Mert, K., & Murat, H. (2006). Modelling The Spatial Consequences of Retail Structure Change of Izmir-turkey: A Quasi-Empirical Application of Spatial Interaction Model. In International Conference on Regional and Urban Modelling EcoMod (Global Economic Modelling Network) (pp. 1-23).
49. Mui, L. Y., & Ghafar, A. (2003). Retail activity in Malaysia: from shophouse to hypermarket. In Pacific rim real estate society 9th annual conference (Vol. 20, p. 22).
50. Maraschin, C., Krafta, R. (2013). Growth dynamic of retail locations: A methodological approach using a logistic model. *Cybergeog: European Journal of Geography*.
51. Pacione, M.m. (1979). The in-town hypermarket: an innovation in the geography of retailing. *Regional Studies*, 13(1), 15-24.
52. Redinbaugh, L. D. (1987). *Retailing management: A planning approach*. McGraw-Hill, Inc.
53. Serdar, T. M. (2008). *Analitik hiyerarşi süreci yöntemi ile süpermarket kuruluş yeri seçimi*. Master's thesis, Anadolu Üniversitesi.
54. Rana, S. S., Osman, A., & Islam, M. A. (2014). Customer satisfaction of retail chain stores: Evidence from Bangladesh. *Journal of Asian Scientific Research*, 4(10), 574.
55. The Oregon transportation and Growth Management. (2010). Commercial and mixed-use development, code handbook, Oregon: The Oregon transportation and Growth Management.
56. Tzeng, G. H., Teng, M. H., Chen, J. J., & Opricovic, S. (2002). Multicriteria selection for a restaurant location in Taipei. *International journal of hospitality management*, 21(2), 171-187.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

Journal of Geography and Urban Space Development Vol. 12, No.4 (Winter 2026) – Serial Number 31

A Systematic Review of Transit-Oriented Development (TOD) researches process in Mashhad Metropolis on Iranian scientific Databases

Zahra Farhadian Dehkordi

Ph.D Candidate, Department of Urban Planning , Mashhad Branch, Islamic Azad University, Mashhad, Iran.

Mohamad Hadi Mahdinia¹

Assistant professor, Department of Urban Planning, Mashhad Branch, Islamic Azad University, Mashhad, Iran. (Corresponding Author)

Maryam Daneshvar

Assistant Professor, Department of Urban Planning, Mashhad Branch, Islamic Azad University, Mashhad, Iran.

Toktam Hanaee

Associate Professor, Department of Urban Planning, Mashhad Branch, Islamic Azad University, Mashhad, Iran.

Received: 26 January 2024

Accepted:11 May 2024

PP. 45-69

Abstract

A large part of Urban planning in the world is related to transportation facilities. According to the city's physical growth ,urban development should prevent the dependence on the car and spreads associated .The Transit-Oriented Development approach started in 1990s in the United States of America. Then it has been used in other countries. There are many sources on international and national scale in Iran. But the problem is that, at the local scale of Mashhad Metropolis, there is not integrated research and systematic review on Iranian scientific databases. Therefore, the aim of this article is a systematic review of Transit-Oriented Development (TOD) researches process in Mashhad Metropolis on Iranian scientific databases, in order to identify neglected areas and focus on them. This research is scientometric type and it was done by content analysis method, and Maxqda & Excel software was used. The information of 202 studies, which were registered in the Irandoc and (SID) scientific databases in the period of 2003-2023, were collected and studied in four categories: subject, time, geography, and methodology. Based on research findings, the highest frequency of TOD researches indexed in scientific databases inside Mashhad was in participation, which confirms the necessity of conducting such research. The concept of TOD at the station level is the main approach in internal studies of Mashhad due to financial and economic issues (30.4%) and less attention has been paid to topics such as tourism, justice and housing. The general results indicate the lack of coordination and the insufficient volume of researches in this field; the imbalance in the temporal and thematic trends in the scientific productions of the countries.

¹. Corresponding author. Email: mhmehdinia@iau.ac.ir

The findings of this research are useful in identifying the research shortcomings and the future decisions of urban planners.

Keywords: Development ,Transportation ,Systematic, Mashhad,Iran.

Extended Abstract

1. Introduction

In recent decades, unplanned urban development and the rapid expansion of motorized transportation have led to the proliferation of transportation systems that are unsustainable from economic, social, and environmental perspectives. These systems not only threaten public health but also exert pressures on the urban ecosystem. In line with efforts to reduce dependence on automobiles in contemporary metropolises, the transit-oriented development (TOD) approach has received attention in countries worldwide since the 1990s. The trajectory of studies on transit-oriented development can be categorized into three levels: international, national, and local. At the first level—in the international scale—this topic is accessible to researchers through numerous searchable and available sources. However, this emerging approach remains nascent at the second level—the national scale—in Iran and has not yet been implemented. Despite efforts and studies conducted by universities and research centers in the country since 2001, a clear vision for decision-makers has yet to emerge. Research on transit-oriented development at the third level—the local scale—in the metropolis of Mashhad is limited compared to other topics; thus, the issue is that studies within the country at the local scale of the metropolis of Mashhad have not yet been comprehensively analyzed. Consequently, a sufficient understanding of the trends in domestic scientific productions and their topics is essential for researchers and planners in this field. The aforementioned issues prompted the authors of this article to conduct the present study. The primary objective of this paper is to systematically review the trajectory of research on transit-oriented development in the metropolis of Mashhad within Iranian scientific databases, so as to identify neglected areas in this domain and focus attention on them.

2. Method

This research is an applied scientometric study conducted using a systematic review and content analysis method with the assistance of Excel and MAXQDA software. The statistical population consists of 202 Persian-language scientific outputs. Data collection was performed through documentary observation. The data were gathered from the IranDoc and Scientific Information Database of Academic Jihad Center (SID) databases over a 20-year period from 2003 to 2023 and were subjected to quantitative analyses across four dimensions: topic, time, geography, and methodology. Quality assessment was carried out by three experts in the field of urban planning. In the data analysis at the descriptive statistics level, measures such as frequency and percentage were employed.

3. Results

The production of scientific outputs has exhibited an upward trend, with the highest frequency of Mashhad-related studies occurring in 2017, and a participation share of 9.8% falling within the category of low participation, which underscores the necessity of conducting such research. From the thematic perspective, after coding and categorizing the data, a total of 278 thematic codes were extracted from the two scientific databases and, based on the opinions of three academic experts, grouped into three categories. According to the findings, in the metropolis of Mashhad specifically, 30.4% of the indexed studies are devoted to the topic of stations and station complexes, 21.7% to the topics of (sustainable and environmental development), 8.7% to (spatial and physical development), 8.7% to (scenario writing for transit-oriented development), and 4.3% each to the remaining topics including (futures studies, policy, thoroughfares, land use, quality, planning, and feasibility). In contrast, the topics of tourism, justice, and housing have received considerably less attention.

From the methodological perspective, following coding and categorization, and with reference to the full texts of the studies on the respective websites, the analysis of findings was conducted in four sections: research approach, research method, data analysis tools, and the main stream of studies. The research approach comprises 61% quantitative and 39% mixed-methods approaches. However, appropriate techniques for qualitative analysis have not been utilized. The content analysis of the methodology of the selected studies indicates that, based on the objectives and types of spaces under investigation, the main stream of the research can be classified into five groups: evaluation and assessment studies, impact estimation studies, planning studies, futures studies, and spatial design studies. The predominant stream of transit-oriented development research in the metropolis of Mashhad (55%) has tended toward ‘evaluation and assessment studies of the current situation’, and structural and content-related weaknesses were observed in the methodology of Mashhad-based studies.

4. Discussion and Conclusion

In the present study, a systematic review combined with quantitative content analysis was conducted on Persian-language research concerning transit-oriented development in the metropolis of Mashhad, drawn from the domestic scientific databases of IranDoc and the Scientific Information Database (SID). Achieving the research objective required a broader and deeper examination of the issue compared to previous studies; therefore, the results of similar investigations were compared with the findings of this article, differentiated by dimensions.

With regard to the geographical distribution of research, a significant imbalance is observed among the provinces of the country in the production of domestic scientific outputs, with the majority of studies being produced in Tehran. In the examined studies at the national level in general and in the metropolis of Mashhad in particular, in comparison with prior research, three distinct interpretations of the concept of transit-oriented development were identified. It can be stated that the “concept of transit-oriented development at the station level” is aligned with the results of the present study. However, with respect to the core concepts of transit-oriented development as “a form of urbanism” (a method of living with emphasis on social life) and also as “self-sufficient housing development,” a lack of alignment and a research gap were observed, and an increase in studies in these areas is recommended. The overall results of the study indicate a lack of coordination and insufficient volume of research, as well as imbalance in temporal and thematic trends within the country’s scientific productions. Given the interdisciplinary nature of the transit-oriented development approach (urban planning–transportation) and the complexity of its issues, it is recommended that researchers in this field prioritize the use of mixed-methods and multi-method approaches while adhering to their principles and characteristics, as well as focus on the topics of tourism,

justice-oriented perspectives, value-added of properties surrounding metro stations, and the realization, implementation, and localization of transit-oriented development.

Keywords: Transit-Oriented Development, Systematic Review, Mashhad, Iran, TOD.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال دوازدهم، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۴، شماره پیاپی ۳۱

مرور نظام‌مند روند پژوهش‌های توسعه حمل‌ونقل محور کلان شهر مشهد در پایگاه‌های علمی کشور ایران^۱

زهره فرهادیان دهکردی (دانشجوی دکتری شهرسازی، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران)

z.farhadiandehkordi@iau.ac.ir

محمد هادی مهدی نیا (استادیار گروه شهرسازی، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران، نویسنده مسئول)

mhmehdini@iau.ac.ir

مریم دانشور (استادیار گروه شهرسازی، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران)

M.daneshvar@srbiau.ac.ir

تکتم حنایی (دانشیار گروه شهرسازی، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران)

t.hanaee@iau.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۴۰۳/۰۲/۲۲

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۱/۰۶

صص ۴۵-۶۹

چکیده

در راستای کاهش وابستگی به اتومبیل در کلان‌شهرهای امروزی، رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور از دهه ۱۹۹۰ در کشورهای جهان مورد توجه قرار گرفت و منابع بین‌المللی متعدد در دسترس پژوهشگران است. ولیکن در ایران هنوز نوپاست و تاکنون به اجرا درنیامده است. علی‌رغم تلاش‌ها، دید روشنی برای تصمیم‌سازان وجود ندارد؛ لذا مسئله این است که، مطالعات داخل کشور در مقیاس محلی کلان‌شهر مشهد، تاکنون به صورت یکپارچه واکاوی نشده است. هدف اصلی این مقاله مرور نظام‌مند روند پژوهش‌های توسعه حمل‌ونقل محور کلان شهر مشهد در پایگاه‌های علمی کشور ایران است تا در این رهگذر، حوزه‌های مغفول مانده شناسایی و بر آنها تمرکز شود. این پژوهش از نوع کاربردی علم‌سنجی به روش مرور نظام مند و تحلیل محتوا با کمک نرم افزارهای اکسل و مکس کیودا انجام شده است. جامعه آماری ۲۰۲ برون‌داد علمی به زبان فارسی است. داده‌ها از پایگاه‌های ایرانداک و مراکز اطلاعات علمی جهاد دانشگاهی در بازه زمانی ۲۰ ساله ۱۳۸۲ تا ۱۴۰۲ گردآوری و از چهار بُعد موضوع، زمان و جغرافیا و روش‌شناسی تحت تحلیل‌های کمی قرار گرفتند. بر اساس یافته‌ها، میزان تولیدات علمی سیر صعودی داشته و بیشترین فراوانی پژوهش‌های مشهد در سال ۱۳۹۶ و سهم مشارکت ۹/۸٪ در رده با مشارکت کم است که بر لزوم انجام اینگونه پژوهش‌ها صحنه می‌گذارد. از بُعد موضوعی توجه به مفهوم توسعه حمل‌ونقل محور در سطح ایستگاهی به عنوان رویکرد اصلی در پژوهش‌های داخلی مشهد ۳۰/۴٪ و به موضوعات گردشگری، عدالت و مسکن کمتر پرداخته شده بود.

^۱. مقاله حاضر برگرفته از رساله دکتری "زهره فرهادیان دهکردی" تحت عنوان "تبیین فرم شهری مطلوب برای تحقق توسعه حمل و نقل محور (موردپژوهی: حوزه جنوب غرب شهر مشهد)" با همکاری نویسندگان در گروه شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد است.

^۲. Excel

^۳. Maxqda

نتایج کلی تحقیق حاکی از عدم هماهنگی و حجم ناکافی پژوهش‌ها، عدم تعادل در روندهای زمانی و موضوعی در تولیدات علمی کشور می‌باشد. یافته‌های این تحقیق در شناخت کاستی‌های پژوهشی و تصمیم‌گیری‌های آتی برنامه ریزان شهری کاربرد دارد.

کلیدواژه‌ها: توسعه حمل‌ونقل محور، نظام‌مند، مشهد، ایران، TOD.

۱. مقدمه

در دهه های اخیر روند رو به گسترش شهرنشینی در جهان و جریان‌های عظیم مهاجرت به سوی شهرها سبب به وجود آمدن مشکلات ناشی از مازاد استفاده از ظرفیت‌های شهری شده است. از طرف دیگر توسعه شهری بی برنامه و گسترش سریع وسایل نقلیه موتوری منجر به گسترش سیستم‌های حمل‌ونقل ناپایدار از نظر اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی شده است که نه تنها سلامت عمومی را تهدید می‌کند، بلکه به اکوسیستم شهری نیز فشارهایی وارد می‌کند (بایوکوزکان^۲ و همکاران، ۲۰۱۸، ص. ۱۸۶). امروزه توسعه شهری مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی TOD به‌عنوان راهبردی موفق در توسعه کلان‌شهرها شناخته می‌شود. خاستگاه آن کشور آمریکا در دهه ۱۹۹۰ میلادی است که به عنوان نوعی از توسعه منطقی و قابل اجرا مورد پذیرش قرار گرفت (پال^۳، ۲۰۱۸، ص. ۱۱۶). پیتروکالتروپ^۴ از اعضای جنبش پایدار زیست‌محیطی، رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور را جهت دستیابی به موضوع اکولوژی جوامع گسترش داد (فجری^۵ و همکاران، ۲۰۱۹، ص. ۲).

مفهوم TOD توسعه‌ای فشرده، با کاربری‌های مختلط و محوطه‌های دوستدار پیاده در اطراف ایستگاه‌های حمل‌ونقل تعریف شده است (رنه^۶، ۲۰۰۸، ص. ۱). برنامه ریزی توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی تلاش می‌کند تا پیاده‌مداری، دوچرخه‌سواری و استفاده از حمل‌ونقل عمومی را به جای استفاده از خودروی شخصی رواج دهد و به دنبال به حداکثر رساندن توسعه شهری پیرامون ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی و ایجاد جوامعی با کاربری‌ها و عملکردهای متنوع، تراکم بالا است (لی^۷ و همکاران، ۲۰۱۹، ص. ۲۶۹). توجه به این موضوع به طور مشخص منجر به انتشار بیش از ۳۰۰ مقاله در این زمینه و همچنین اجرای بسیاری از پروژه‌های مرتبط با توسعه حمل‌ونقل محور شده است (ایبروا^۸، ۲۰۲۰، ص. ۱۱۰). در کشور ایران به استناد ماده ۳۰ قانون برنامه چهارم توسعه کشور مبنی بر توسعه و ارتقاء سهم حمل‌ونقل همگانی از سفرهای درون شهری به ۷۵٪ از کل سفرهای شهری، لازم است اقدامات عاجلی جهت بهبود و توسعه انواع

1. Transit-Oriented Development

2. Buyukozkan

3. Pal

4. Peter Calthorpe

5. Fajri

6. Renne

7. Li

8. Ibraeva

سیستم های حمل و نقل همگانی در شهرهای کشور به منظور افزایش کارایی آنها و جذب مسافر بیشتر صورت پذیرد (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۳۸۳). با وجود تلاش‌های صورت گرفته توسط نهادهای اجرایی، اینک در آستانه ی تهیه برنامه هفتم توسعه کشور، آمار عملکردی، عدم تحقق سهم ۷۵٪ حمل و نقل عمومی را گزارش می‌دهند، که بر ضرورت تحقیق در این زمینه می‌افزاید. از سوی دیگر بررسی بودجه مصوب سال ۱۴۰۱ شهرداری‌های هفت کلان‌شهر کشور (شامل تهران، مشهد، تبریز، قم، اهواز، کرج و شیراز) نشان می‌دهد سهم منابع ناپایدار در تأمین منابع مالی شهرها، به طور متوسط حدود ۷۶٪ است که ۵۶٪ از این منابع از طریق فروش تراکم پایه و مازاد پروانه ساختمانی تأمین می‌شود. ناپایداری در تأمین مالی شهرداریها منجر به ناپایداری در حمل و نقل شهرها شده، به طوری که خودروهای سواری در اغلب کلانشهرهای کشور سهم غالب سفرهای روزانه شهروندان را به خود اختصاص داده اند (مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، ۱۴۰۲، ص. ۶). مطالعه آثار مکتوب یکی از مبانی پیدایش مسئله تحقیق در ذهن محقق است (حافظ نیا، ۱۳۹۲، ص. ۹۹).

بررسی روند مطالعات توسعه حمل و نقل محور در سه سطح بین‌المللی، سطح ملی، سطح محلی قابل‌دسته‌بندی است. موضوع توسعه حمل و نقل محور در سطح اول در مقیاس بین‌المللی، با منابع متعدد برای پژوهشگران قابل جستجو و دستیابی است، از جمله جامه^۱ و همکاران در سال ۲۰۱۹ به مرور تاریخچه بیست و پنج‌ساله مفهوم توسعه حمل و نقل محور که بر اساس تمایلات انضباطی، سیاست‌گذاری و عملیاتی شکل گرفته پرداخته‌اند. ایشان ۳۴۴ مورد تحقیقاتی در زمینه توسعه حمل و نقل محور را در قاره آمریکای شمالی و کلانشهرهای آن بررسی نمودند. یافته‌های آنان بر کاربردها و درک مفهوم توسعه حمل و نقل محور در مطالعات آمریکای شمالی و کلانشهرها متمرکز بود و سه تفسیر مختلف از توسعه حمل و نقل محور را مشخص کردند که عبارتند از: ۱- توسعه حمل و نقل محور به عنوان نوعی شهرسازی (روشی برای زندگی) با تمرکز بر زندگی اجتماعی ۲- توسعه حمل و نقل محور به عنوان سطح ایستگاهی برنامه‌ریزی شده ۳- توسعه حمل و نقل محور به عنوان توسعه مسکن خودکفا (جامه، ۲۰۱۹، ص. ۴۲۱). همچنین در مطالعات مرور نظام‌مند توسعه حمل و نقل محور دیگری که در هند انجام شده است، ضمن ارائه یک تحلیل سیستماتیک از ادبیات علمی به اهمیت مفهوم توسعه ترانزیت محور می‌پردازد و مزایای مالی این رویکرد را برای افراد و گروه‌ها شامل کاهش هزینه‌های زندگی، دسترسی بهتر به مشاغل، توسعه مالی و روش‌های مفیدتر زندگی از طریق کاهش استفاده از خودرو تعریف می‌کند. در پژوهش مذکور حوزه‌های موضوعی مطالعات توسعه حمل و نقل محور بدین شرح دسته‌بندی گردید: ارزیابی توسعه حمل و نقل محور، تحلیل جزئیات، پایداری، موانع اجرایی، تعریف توسعه حمل و نقل محور، استراتژی‌های اجرایی، اندازه‌گیری توسعه حمل و نقل محور، سیاست‌ها، راهنمای طراحی و مدل‌سازی (دیشیکاجین^۲، ۲۰۲۰، ص. ۲۵۵۰). مطالعات دیگری در کشور چین نشان می‌دهد که برنامه‌ریزان و تصمیم‌گیرندگان در سراسر جهان معمولاً از تعریف توسعه حمل و نقل

1. Jamme

2. Deepshikha Jain

محور که توسط پیتر کارلتروپ ارائه شده، به عنوان راهنمایی در توسعه نسخه‌های خود از مدل‌های توسعه حمل و نقل محور استفاده می‌کند که بیشترین کاربرد را برای موقعیت‌هایشان داشته باشد (کی^۱، ۲۰۱۷، ص. ۱۲).

موضوع توسعه حمل و نقل محور در سطح دوم در مقیاس ملی در کشور ایران، از اواخر دهه ۱۳۸۰ مطرح و مطالعاتی در دانشگاه‌ها و مراکز تحقیقاتی کشور انجام شده است. موضوعات اغلب آنها، بررسی مفاهیم و مبانی نظری توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی است و برخی نیز به تجارب سایر کشورها و اروپایی، آمریکایی و شرق آسیا اشاره نموده است. همچنین مطالعاتی نیز در زمینه شیوه‌های تحقق اصول توسعه حمل و نقل محور در کشور انجام شده است از این دسته می‌توان به پژوهشی اشاره کرد که با بهره‌گیری از روش مطالعه اسنادی به معرفی اجمالی توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی پرداخته سپس راهنمای کلی برنامه سازی در پروژه‌های توسعه حمل و نقل محور را با رعایت چهار اصل کلی شامل توسعه فشرده، اختلاط کاربری‌ها، پیاده‌مداری و تسهیلات حمل و نقل بیان نموده است (بهزادفر و ذبیحی، ۱۳۹۰، ص. ۳۹). همچنین مطالعه بررسی مفهوم توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی و جایگاه مترو شهری تهران در آن (عباس زادگان و همکاران، ۱۳۹۰، ص. ۴۳) و تحقیق کاربرد رویکرد توسعه حمل و نقل محور در برنامه ریزی کاربری زمین‌های شهری نمونه مطالعه: ایستگاه مترو صادقیه (رفیعیان و همکاران، ۱۳۸۹، ص. ۲۹۵) از جمله مطالعات سطح ملی می‌باشد. از سوی دیگر مطالعات و اسنادی در راستای بستر سازی اجرای توسعه حمل و نقل محور توسط نهادهای اجرایی دولتی در سطح ملی تهیه شده است. رویکرد توسعه حمل و نقل محور در اوایل سال ۱۳۹۰ در ایران با تشکیل وزارت راه و شهرسازی از ادغام دو وزارت راه و ترابری و مسکن و شهرسازی به طور رسمی مطرح گردید و دستور کار قرار گرفت. در تداوم این روند، اسنادی به تصویب رسیده که از مهم‌ترین آنها، تصویب "راهنمای ملی توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی" در سال ۱۳۹۶ در این زمینه بوده است. این راهنما در سه فصل اصلی شامل: «کلیات»، «نحوه تطابق توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی با طرح‌های توسعه و عمران» و «نقش و مأموریت دستگاه‌های مختلف» تهیه شده است (شورای عالی شهرسازی و معماری، ۱۳۹۸). از دیگر اسناد تولید شده در سطح ملی می‌توان به دستورالعمل ارزیابی طرح توسعه و عمران شهری مطابق با اصول توسعه مبتنی بر حمل و نقل همگانی (TOD) (وزارت راه و شهرسازی، ۱۴۰۱) اشاره نمود. لازم به ذکر است شهر تهران در انجام مطالعات نظری و اقدامات اجرایی در این زمینه پیشرو می‌باشد و استفاده از تجارب شهر تهران برای فرآیند بومی سازی توسعه حمل و نقل محور سایر کلانشهرها کاربردی و مفید است. موضوع توسعه حمل و نقل محور در سطح سوم در مقیاس محلی در کلان‌شهر مشهد به عنوان دومین شهر پرجمعیت ایران، علی‌رغم داشتن سیستم ریلی، دستاوردهای پژوهشی توسعه حمل و نقل محور نسبت به سایر موضوعات محدود است. نتایج بررسی و تحلیل فرآیند توسعه کلان‌شهر مشهد در نیم قرن اخیر گویای این واقعیت است که طرح‌ها و پروژه‌های برنامه‌ریزی شهری پاسخگوی تحولات و پیامدها حاصله

1. Qi

نبوده نوعی شهرسازی نااندیشیده و ناموزون در حال وقوع است. چنین شکلی از توسعه، الگویی از یک شهر بیمار است که انسجام کالبدی/فضایی خود را ازدست داده است (مدیری، ۱۳۹۵، ص. ۷). در مطالعات جامع حمل و نقل مشهد ۴ خط ریلی پیشنهاد و تنها دو خط آن اجرا شده و مطالعات مجزا برای اجرای توسعه حمل و نقل محور در مطالعات جامع حمل و نقل مشهد انجام نشده است. البته در چند سال اخیر با روشن شدن ویژگی‌های این رویکرد جدید تحقیقات مناسبی در دانشگاه‌ها و مراکز علمی صورت گرفته است که از این دسته می‌توان به آینده پژوهی توسعه کلان شهر مشهد با رویکرد توسعه کریدوری و حمل و نقل محور (صبغی و همکاران، ۱۳۹۶، ص. ۱) و ارزیابی بافت کالبدی پیرامون ایستگاه‌های قطارشهری با رویکرد حمل و نقل عمومی محور در ایستگاه‌های منتخب خط ۱ قطارشهری مشهد (خسروی، ۱۳۹۷، ص. ۱) اشاره نمود. علی‌رغم تلاش‌های مدیران شهری در خصوص اجرای توسعه حمل و نقل محور در کشور، تقریباً هیچ پروژه توسعه حمل و نقل محور در ایران به اجرا درنیامده است (ایزدی و عباسپور، ۱۳۹۹، ص. ۱۱۷) و تحقق آن همواره با چالش‌هایی روبرو بوده است. رفع این چالش‌ها مستلزم شناخت دقیق روند پژوهش‌های این حوزه در کشور است. بررسی پیشینه تحقیق و پراکندگی پژوهش‌های انجام شده، حاکی از وجود کاستی‌های نظری است. به نظر می‌رسد پراکندگی در موضوعات پژوهشی یکی از موانع اجرای این رویکرد نوین در شهر مشهد باشد. در حال حاضر دید روشنی برای پژوهشگران و تصمیم‌سازان در این حوزه وجود ندارد؛ بنابراین ضرورت و اهمیت انجام مطالعه‌ای کل نگر در این خصوص روشن می‌شود. پژوهش حاضر به هدف مرور نظام مند روند پژوهش‌های توسعه حمل و نقل محور کلان شهر مشهد در پایگاه‌های علمی داخل کشور ایران، بر آن است که به این سؤال پاسخ دهد که روند پژوهش‌های توسعه حمل و نقل محور کلان شهر مشهد در پایگاه‌های علمی کشور ایران چگونه است؟ این پژوهش در چارچوب پاسخگویی به سؤال‌های زیر به تحقیق پرداخت:

- روند زمانی پژوهش‌های توسعه حمل و نقل محور کلان شهر مشهد در پایگاه‌های علمی داخل کشور چگونه است؟
- میزان مشارکت کلان شهر مشهد در تولید پژوهش‌های توسعه حمل و نقل محور در پایگاه‌های علمی داخل کشور چگونه است؟
- روند موضوعی پژوهش‌های توسعه حمل و نقل محور در پایگاه‌های علمی داخل کشور چگونه بوده است؟
- روش‌شناسی در تولید پژوهش‌های توسعه حمل و نقل محور کلان شهر مشهد نمایه شده در پایگاه‌های علمی داخل کشور چگونه بوده است؟

پاسخ به این سؤال‌ها می‌تواند خلأهای نظری در خصوص توسعه حمل و نقل محور شهر مشهد را معرفی نموده و پژوهشگران و برنامه‌ریزان شهری را در آسیب‌شناسی و تصمیم‌گیری‌های آتی یاری دهد. نوآوری این تحقیق از آن سو می‌باشد که اولین پژوهش نظام‌مند، بررسی روند پژوهش‌های توسعه حمل و نقل محور کلان

شهر مشهد، در تولیدات علمی داخل کشور است. زیرا توسعه حمل و نقل محور یک رویکرد برگرفته از تجربیات کشورهای خارجی است و بررسی پیشینه تحقیق نشان می‌دهد که هر کشور از مدل‌های توسعه حمل و نقل محور متناسب با موقعیت خود استفاده می‌کند. مهم‌ترین کمبود در این حیطه در کشور ایران و کلانشهر مشهد نبود مطالعات منسجم بومی و محلی است. آنچه در این مقاله جدید محسوب می‌شود شناخت مطالعات داخلی با نگاه کل‌نگر و پرکردن این خلاء مطالعاتی بوده است.

۲. روش شناسی

هال^۱ بیان می‌کند مرور سیستماتیک در واقع یک مطالعه مشاهده ای بر روی مطالعات انجام شده موجود است. پس همانند سایر تحقیقات شامل چند بخش می‌شود: تعیین دقیق مشکل مورد تحقیق، جمع آوری و آنالیز داده‌ها، تفسیر نتایج. طبعاً نویسندگان باید علاوه برداشتن تخصص و تسلط کافی در آن زمینه، با علم روش تحقیق نیز آگاهی داشته باشند (هال، ۲۰۰۳، ص. ۹۲). از نظر "زوی" و "چانگ"^۲ (۲۰۰۷) یک محقق نظام‌مند مراحل زیر را در پژوهش خود انجام می‌دهد: ۱. تنظیم سوال ۲. جستجوی ادبیات ۳. انتخاب تحقیقات واجد شرایط ۴. استخراج داده ها و ارزیابی کیفیت و اعتبار آن، ۵. ترکیب، تعبیر و تفسیر و گزارش داده‌ها (قربانی زاده، ۱۳۹۴، ص. ۱۵).

این پژوهش از نوع کاربردی علم‌سنجی بوده و به روش مرور نظام‌مند و تحلیل محتوا با رویکرد کمی در سال ۱۴۰۲ با پیروی از مراحل پژوهش نظام‌مند "زوی" و "چانگ" به شرح شکل ۱ انجام شده و محدوده مورد مطالعه کلانشهر مشهد است. در گام اول، سؤال تحقیق تنظیم شد، "رشد پژوهش‌های توسعه حمل و نقل محور کلان شهر مشهد در پایگاه‌های علمی کشور ایران چگونه است؟" در گام دوم برای جستجوی ادبیات تحقیق، ابتدا به جستجوی بانک‌های اطلاعاتی تحقیقات درون کشور پرداخته شد. در نهایت برای جستجوی مقاله‌ها، پایگاه (SID^۳) و برای پایان‌نامه‌های کارشناسی ارشد و دکتری پایگاه علوم و فناوری اطلاعات ایران^۴ (ایرانداک)، به دلیل جامعیت، روزآمدی، دسترسی و نیز سابقه آن‌ها در کشور انتخاب گردیدند. سپس با بهره‌گیری از کلید واژه "توسعه حمل و نقل محور" و "TOD"، نسبت به استخراج مقاله‌ها و پایان‌نامه‌ها با معیارهایی چون زمینه موضوعی، در دسترس بودن، زبان تألیف و سال انتشار اقدام شد. در ادامه، با فیلتر نمودن "مشهد" مستندات بومی شهر مشهد با توجه به اهداف پژوهش استخراج گردید. در جستجوی اولیه جامعه آماری (محتوا) تعداد ۲۰۲ پژوهش مرتبط شامل مقاله‌ها، پایان‌نامه‌ها استخراج شدند که در بازه زمانی ۲۰ ساله از ابتدای ورود مفهوم توسعه حمل و نقل محور به ایران یعنی سال ۱۳۸۲ تا سال ۱۴۰۲ در این دو پایگاه علمی کشور نمایه شده‌اند. در گام سوم، نتایج تکراری حاصل از دو پایگاه و یا نتایج تکراری حاصل از هم‌پوشانی کلیدواژه‌ها حذف گردید. نهایتاً "در مجموع تعداد ۱۸۳ برون‌داد علمی که نسخه الکترونیکی آنها در دسترس

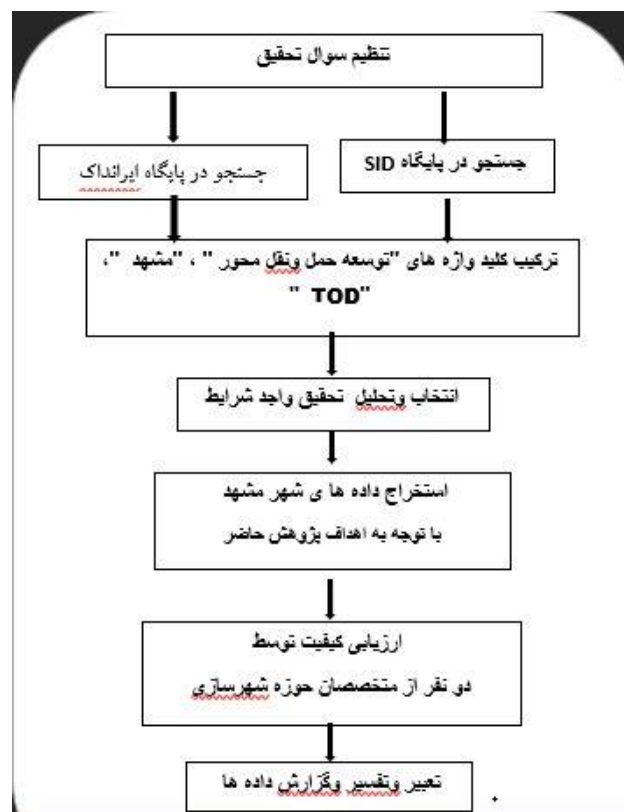
1. Hall

2. Chang & Zevi

3. www.SID.ir

4. www.Irandoc.ac.ir

بوده و در بازه زمانی این پژوهش به زبان فارسی منتشر شده‌اند، به عنوان جامعه آماری (محتوا) انتخاب شدند. گردآوری داده‌ها از طریق مشاهده اسنادی صورت پذیرفت. برای انجام این تحقیق از نرم‌افزارهای اکسل^۱ در چهارچوب مرور نظام‌مند و نرم افزار مکس کیودا^۲ نسخه ۲۰۲۰ برای تحلیل محتوا استفاده گردیده است. در گام چهارم، از طریق مراجعه به متن پژوهش‌ها در وبسایت‌های مربوطه، پایگاه داده‌ای از تحقیقات انتخاب شده در محیط اکسل تشکیل و به روش محتوا بارویکرد استقرایی تحلیل شد. در این رویکرد پژوهشگر ابتدا به بررسی منابع مورد تحلیل می‌پردازد. سپس بر اساس مفاهیم اصلی استخراج شده از این منابع گروه‌بندی را آغاز می‌کند. این مدل بیشتر در تحلیل‌های کمی به کار می‌رود (کندراکی^۳ و همکاران، ۲۰۰۲، ص ۲۲۴). در ادامه با توجه به اهداف پژوهش در ۴ بعد "موضوع، زمان و جغرافیا و روش‌شناسی" دسته‌بندی و مورد بررسی قرار گرفت. ارزیابی کیفیت توسط سه نفر از متخصصان حوزه شهرسازی صورت پذیرفت. در گام پنجم، داده‌های ثبت شده در نرم‌افزار مکس کیودا به تفکیک ابعاد کدگذاری گردیده و فراوانی هریک از آن‌ها گزارش و تفسیر شد. ضمناً "به علت حفظ جامعیت پژوهش و امکان دسترسی به تمامی جامعه مورد نظر و نیز دستیابی به نتایج دقیق‌تر، نمونه‌گیری انجام نشده است. در تجزیه و تحلیل داده‌ها در سطح آمار توصیفی از آماره‌هایی نظیر فراوانی و درصد استفاده شد.



شکل ۱. فرآیند تحقیق مرور نظام مند روند پژوهش‌های توسعه حمل و نقل محور شهر مشهد

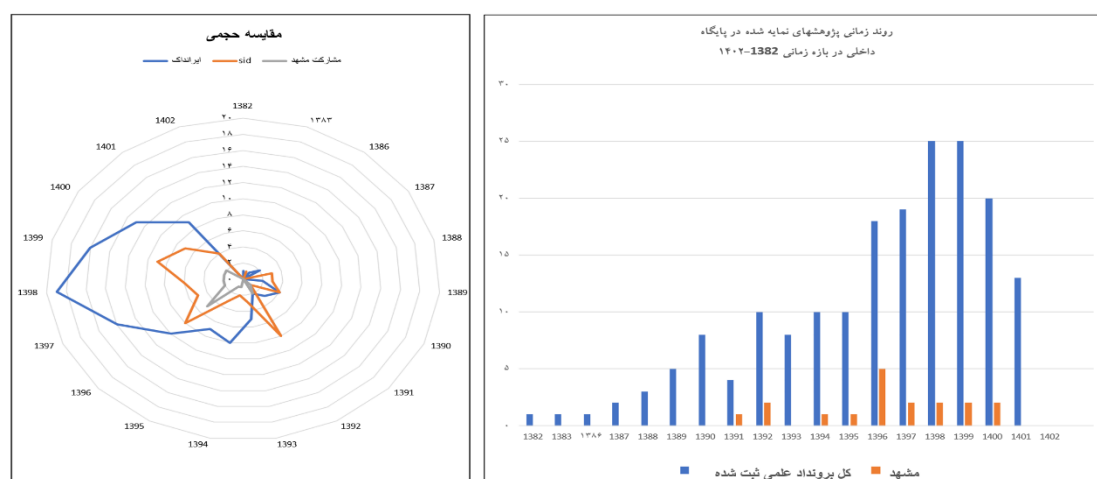
۱. Excel

۲. MAXQDA

۳. Kondracki

۳. یافته‌ها

در این پژوهش، با توجه به هدف اصلی پژوهش که همانا مرور نظام‌مند روند پژوهش‌های توسعه حمل‌ونقل محور کلان‌شهر مشهد در پایگاه‌های علمی داخل کشور ایران است؛ در پایش اولیه تعداد ۲۰۲ برون‌داد علمی شناسایی و پس از حذف موارد تکراری، در مجموع تعداد ۱۸۳ برون‌داد علمی انتخاب و بررسی و تحلیل گردیدند. همان‌گونه که چگونگی روند زمانی در شکل شماره ۲ نشان می‌دهد، بیشترین فراوانی مطالعات، متعلق به سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ و کمترین آن به سال ۱۳۸۲ تعلق دارد. ضمناً "در سال ۱۴۰۲ تاکنون، پژوهش ثبت شده در خصوص موضوع این پژوهش در پایگاه‌های مذکور یافت نشد. بر اساس مقایسه حجمی یافته‌های تحقیق در دو پایگاه داخلی، پایگاه ایرانداک سهم بیشتری معادل ۶۴٪ برای تولیدات علمی توسعه حمل‌ونقل محور داشته است.



شکل ۲. روند زمانی و حجمی پژوهش‌های پایگاه داخلی در بازه زمانی ۱۳۸۲-۱۴۰۲

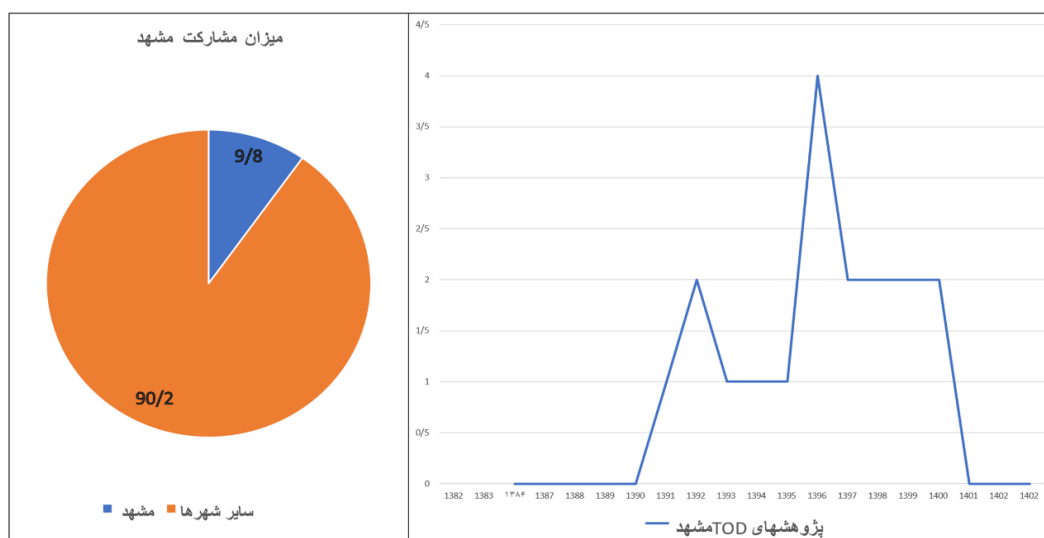
در پاسخ به سؤال اول، بررسی روند زمانی پژوهش‌های انجام یافته با موضوع توسعه حمل‌ونقل محور شهر مشهد نمایه شده در مجامع علمی داخل کشور نشان می‌دهد بیشترین فراوانی پژوهش‌ها، به سال ۱۳۹۶ تعلق دارد. ضمناً "در دو سال اخیر تاکنون، پژوهش ثبت شده در خصوص موضوع این پژوهش در پایگاه‌های مذکور یافت نشد (شکل ۳).

در پاسخ به سؤال دوم، به منظور تحلیل میزان مشارکت کلان‌شهر مشهد در تولید پژوهش‌های توسعه حمل‌ونقل محور از تکنیک چارک بندی آمار توصیفی استفاده شد. چارک^۱ داده‌ها را به چهار قسمت تقسیم می‌کند. چارک اول (Q1) نقطه ۲۵ درصدی شامل مشارکت کم، چارک دوم (Q2) نقطه ۵۰ درصدی شامل مشارکت متوسط، چارک سوم (Q3) نقطه ۷۵ درصدی شامل مشارکت زیاد است. بر مبنای یافته‌های تحقیق، از تعداد ۱۸۳ پژوهش بررسی شده ۱۸ پژوهش مربوط به شهر مشهد شناسایی و متن آنها مطالعه و تحلیل شد.

¹. quartile

شهر مشهد میزان ۹/۸٪ مشارکت را در تولیدات علمی در پایگاه‌های داخل کشور داشته است که در بازه کم‌تراز چارک اول (کمتر از ۲۵) یعنی رده با مشارکت کم قرار دارد (شکل ۳). این خود بر لزوم انجام این‌گونه پژوهش‌ها صحنه می‌گذارد.

در پاسخ به سؤال سوم، از بُعد روند موضوعی پژوهش‌ها، پس از کدگذاری و مقوله‌بندی داده‌ها در نرم افزار مکس کیودا، در نهایت ۲۷۸ کد موضوعی از دو پایگاه علمی، استخراج و با نظر سه نفر از خبرگان دانشگاهی در ۳ مقوله گروه‌بندی گردید که عبارت‌اند از: ۱- موضوعات مبانی نظری و مفاهیم توسعه حمل‌ونقل محور (۲۰۷ مورد) ۲- موضوعات اجرا و پیاده‌سازی توسعه حمل‌ونقل محور (۵۰ مورد) ۳- موضوعات زیست‌محیطی و توسعه پایدار و انرژی در ارتباط با توسعه حمل‌ونقل محور (۲۱ مورد). ماتریس خروجی نرم‌افزار مکس کیودا به تفکیک دو پایگاه داده در شکل ۴ نشان داده شده است. بررسی روند موضوعی شکل ۵ نشان می‌دهد، بیشترین فراوانی کل پژوهش‌های مرتبط با توسعه حمل‌ونقل محور به میزان ۲۳٪ به موضوع (ایستگاه‌ها و مجتمع‌های ایستگاهی) و کمترین فراوانی به میزان ۰/۷٪ به موضوعات (گردشگری و عدالت) اختصاص یافته است. نقشه موضوعی و فراوانی ابعاد، کدها و مقوله‌ها و روابط بین آنها در پژوهش‌های مرتبط با توسعه حمل‌ونقل محور در شکل شماره ۶ نشان داده شده است.

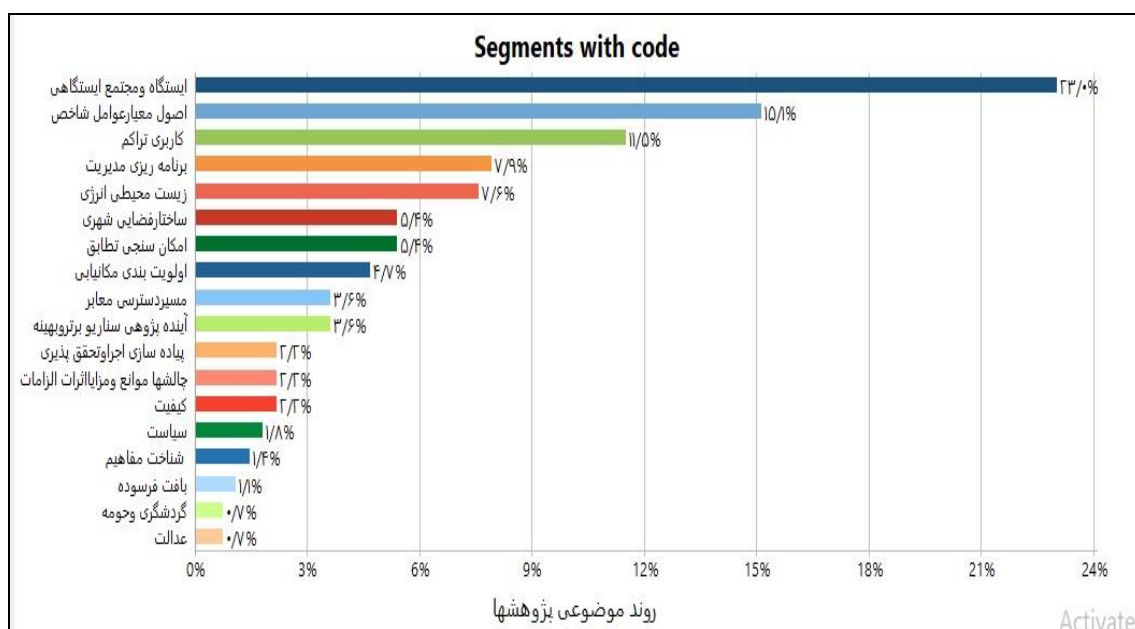


شکل ۳. روند زمانی و مشارکت مشهد در تولید پژوهش‌های TOD در پایگاه‌های کشور در ۱۴۰۲-۱۳۸۲

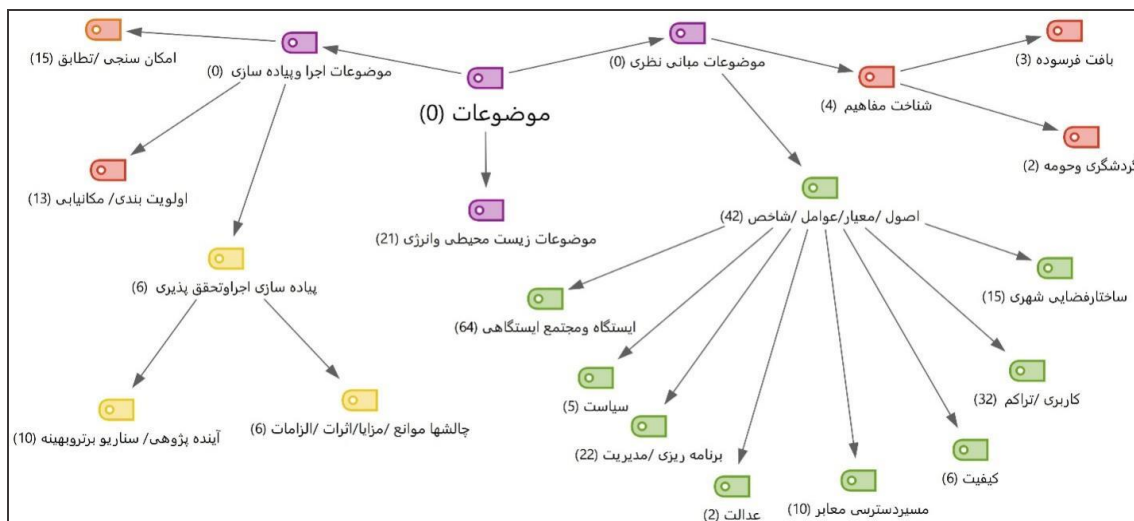
Code Matrix Browser

Code System	SID	ایرانداک	SUM
موضوعات			0
موضوعات اجرا و پیاده سازی			0
امکان سنجی تطابق			15
اولویت بندی مکانیابی			13
پیاده سازی اجرا و تحقق پذیری			6
آینده پژوهی سناریو برتر و بهینه			10
الشها موانع و مزایا اثرات الزامات			6
موضوعات مبانی نظری			0
شناخت مفاهیم			4
یافت فرسوده			3
گردشگری و حومه			2
اصول معیار عوامل شاخص			42
ایستگاه و مجتمع ایستگاهی			64
سیاست			5
برنامه ریزی مدیریت			22
مسیر دسترسی معابر			10
عدالت			2
کیفیت			6
کاربری تراکم			32
ساختار فضایی شهری			15
یدار-آلودگی کربن زیست محیطی انرژی			21
SUM	99	179	278

شکل ۴. ماتریس موضوعی ابعاد، کدها و مقوله ها به تفکیک دو پایگاه در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۸۲

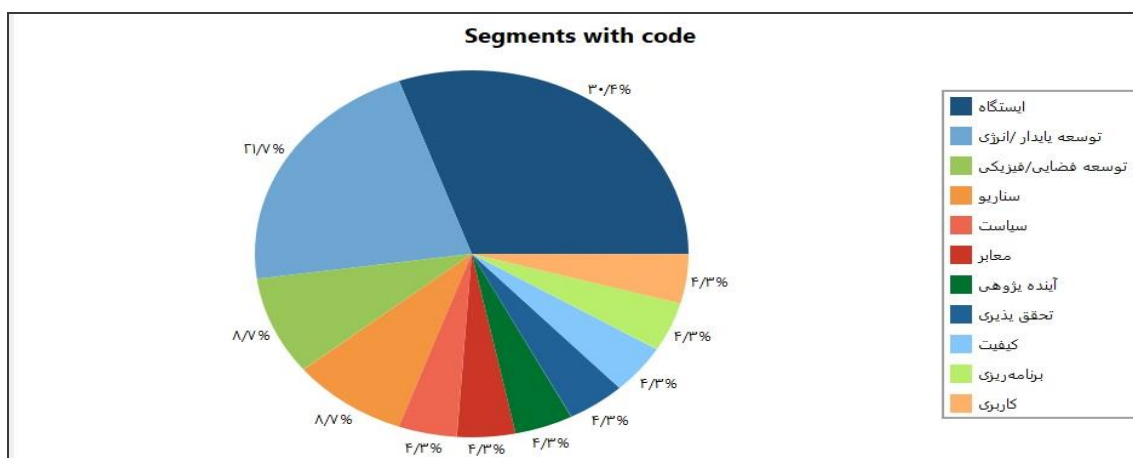


شکل ۵. روند موضوعی پژوهشها در پایگاههای داخلی در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۸۲

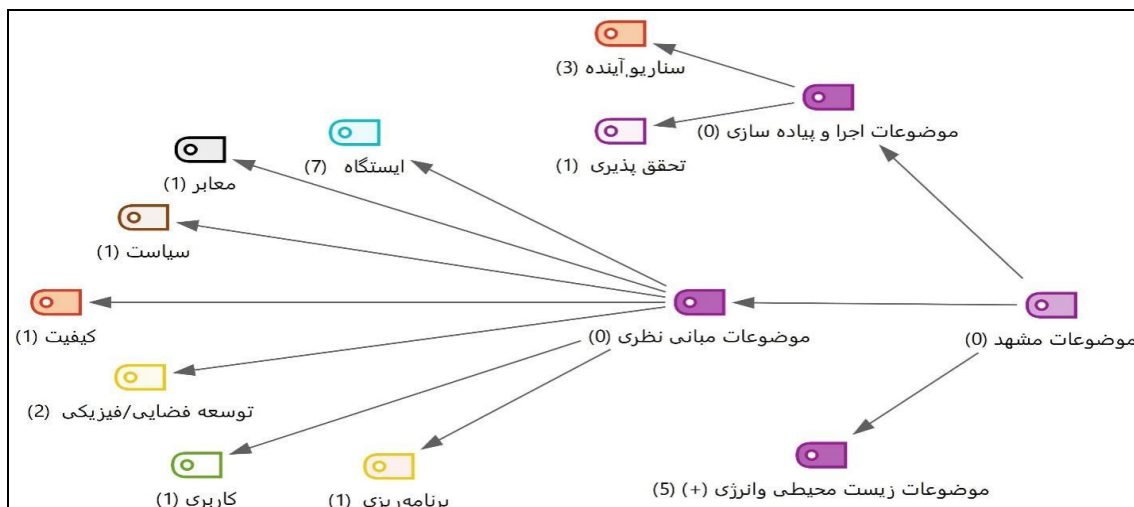


شکل ۶. نقشه موضوعی و فراوانی ابعاد، کدها و مقوله‌ها و روابط آنها در کل پژوهش‌های TOD در پایگاه داخلی در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۸۲

در کلان‌شهر مشهد به طور اخص، بررسی در بُعد موضوعی مقاله‌ها نشان می‌دهد، میزان ۳۰/۴٪ مطالعات نمایه شده به موضوع ایستگاه‌ها و مجتمع‌های ایستگاهی، میزان ۲۱/۷٪ به موضوعات (توسعه پایدار و زیست محیطی)، (توسعه فضایی و فیزیکی ۸/۷٪)، (سناریو نویسی توسعه حمل و نقل محور ۸/۷٪) و به سایر موضوعات شامل (آینده پژوهی، سیاست، معابر، کاربری، کیفیت، برنامه ریزی و تحقق پذیری هر یک ۴/۳٪) اختصاص یافته است (شکل ۷). نقشه موضوعی و فراوانی ابعاد، کدها و مقوله‌ها و روابط بین آنها در شکل ۸ نشان داده شده است. در نهایت خلاء موضوعی بروندادهای علمی شهر مشهد در پایگاه‌های داخلی در شکل ۹ به نمایش در آمده است.



شکل ۷. نمودار موضوعی پژوهش‌های TOD شهر مشهد در پایگاه داخلی در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۸۲



شکل ۸. نقشه موضوعی و فراوانی ابعاد، کدها و مقوله ها و روابط آنها در پژوهشهای TOD شهر مشهد در پایگاه داخلی در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۸۲

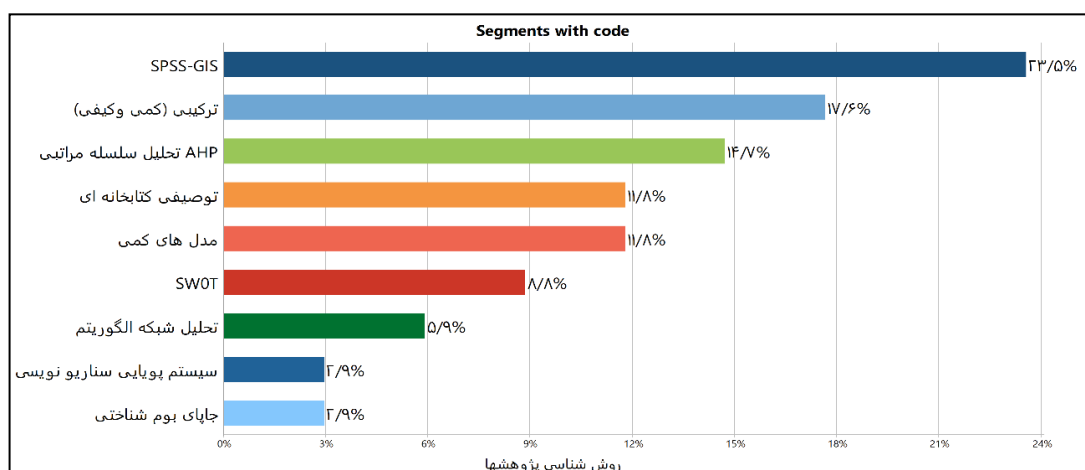


شکل ۹. خلاء مطالعاتی موضوعی بر روی داده های علمی مشهد در پایگاه داخلی؛ مانع از: (نگارندگان، ۱۴۰۲)

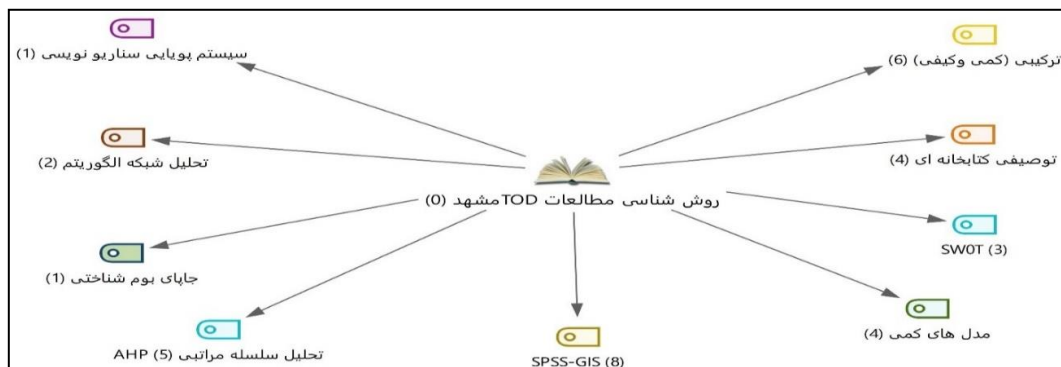
در پاسخ به سؤال چهارم، مطابق جدول ۱ از بُعد روش شناسی در تولید پژوهش های توسعه حمل و نقل محور کلان شهر مشهد نمایه شده در پایگاه های علمی داخل کشور، پس از کدگذاری و مقوله بندی، با مراجعه به متن پژوهش ها در وبسایت های مربوطه، تحلیل یافته ها در چهار بخش شامل: رویکرد پژوهش، روش پژوهش، ابزار تحلیل داده ها و جریان اصلی مطالعات انجام شد. رویکرد پژوهش در نوع رویکرد کمی ۶۱٪ و رویکرد ترکیبی ۳۹٪ است. ولیکن ویژگی های رویکرد پژوهش رعایت نشده است.

جدول ۱. نتایج کدگذاری روش‌شناسی برون‌دادهای علمی مشهددرپایگاه داخلی در بازه ۱۴۰۲-۱۳۸۲

برون‌داد علمی (نام نویسنده اول)	رویکرد پژوهش	فراوانی	درصد	روش پژوهش	فراوانی	درصد
صباغی آبکوه (۱۳۹۶)، مرادی مندی (۱۳۹۸)، سهرابی (۱۳۹۸)، خطیب سمنانی (۱۳۹۹)، ربیعی (۱۳۹۱)، دهقان تنها (۱۳۹۳)	ترکیبی	۷	۳۹	کمی-کیفی	۶	۱۷/۶
استادی جعفری و همکاران (۱۳۹۲)				سیستم پویایی سناریو نویسی	۱	۲/۹
صباغی آبکوه (۱۳۹۶)، خطیب سمنانی (۱۳۹۹)، ربیعی (۱۳۹۱)				SWOT	۳	۸/۸
ملاشاهی (۱۳۹۶)، چرخنده (۱۴۰۰)، پاسبان (۱۳۹۶)، بخارایی نجفی (۱۳۹۷)	کمی	۱۱	۶۱	مدل‌های کمی	۴	۱۱/۸
ملاشاهی (۱۳۹۶)، ربیعی (۱۳۹۱)، چرخنده (۱۴۰۰)، دهقان تنها (۱۳۹۳)، خطیب سمنانی (۱۳۹۹)				تحلیل سلسله مراتبی AHP	۵	۱۴/۷
پاسبان (۱۳۹۶)، بخارایی نجفی (۱۳۹۷)، خسروی (۱۳۹۷)، خطیب سمنانی (۱۳۹۹)، دهقان تنها (۱۳۹۳)، آماده (۱۳۹۹)، شاداب مهر (۱۳۹۶)				SPSS GIS	۴	۲۳/۵
شفیعی (۱۳۹۴)، شاداب مهر (۱۳۹۶)	کمی			تحلیل شبکه الگوریتم	۲	۵/۹
عبادی نیاوهمکاران (۱۳۹۵)				جایای بوم شناختی	۱	۲/۹
محمد پور (۱۳۹۲)، آماده (۱۳۹۹)، خوشنویس زاده (۱۴۰۰)، خسروی (۱۳۹۷)				توصیفی	۴	۱۱/۸



شکل ۱۰. روش پژوهش‌های TOD شهرمشهد در پایگاه های داخلی در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۸۲



شکل ۱۱. نقشه روشن شناسی پژوهش های TOD مشهد در پایگاه داخلی در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۸۲

در خصوص روش پژوهش، براساس یافته ها، (۱۷/۶٪ روش ترکیبی)، (۱۴/۷٪ تحلیل سلسله مراتبی)، (۱۱/۸٪ توصیفی کتابخانه ای)، (۱۱/۸٪ مدل های کمی)، (۸/۸٪ تکنیک swot)، (۵/۹٪ روش تحلیل شبکه الگوریتم) و (۲/۹٪ از روش های جایای بوم شناختی و سیستم پویایی سناریونویسی) استفاده کرده اند. ضمناً برای تحلیل داده ها میزان ۲۳/۵٪ نرم افزارهای spss و GIS بکارگرفته شده اند (شکل ۱۰). سایر نرم افزارهای مورد استفاده با فراوانی کمتر عبارتند از: vensim (۱ مورد)، Expert choice (۱ مورد)، MICMAC (۱ مورد)، visum (۱ مورد)، Scenario Wizard (۱ مورد). نقشه روشن شناسی پژوهش های TOD شهر مشهد در پایگاه داخلی در بازه زمانی این پژوهش در شکل ۱۱ نشان داده شده است. مطابق شکل ۱۲ بررسی محتوایی روشن شناسی پژوهش های منتخب حاکی از آن است که بر اساس هدف و نوع فضاهای مورد بررسی می توان جریان اصلی پژوهش ها را در پنج گروه: مطالعه ارزیابی و سنجش، مطالعه برآورد تاثیر، مطالعه برنامه ریزی، مطالعه آینده پژوهی، مطالعه طراحی فضاطبقه بندی کرد. همان گونه که مشاهده می شود گرایش اصلی در کلان شهر مشهد معطوف به مطالعه ارزیابی و سنجش وضع موجود (۵۵٪) است.



شکل ۱۲. جریان اصلی روش‌شناسی برون‌دادهای علمی مشهد در پایگاه داخلی در بازه زمانی ۱۴۰۲-۱۳۸۲

۴. بحث

همان‌گونه که نورمحمد زاده (۱۳۸۳) معتقد است باید به مسائل شهر نگاه سیستماتیک داشت، در پژوهش حاضر به مرور سیستماتیک و تحلیل محتوا کمی پژوهش‌های توسعه حمل‌ونقل محور کلان‌شهر مشهد به زبان فارسی در منابع داخلی دو پایگاه علمی ایرانداک و مرکز اطلاعات علمی جهاد دانشگاهی (SID) کشور پرداخته شد. دستیابی به هدف تحقیق، نیازمند نگاهی وسیع‌تر و عمیق‌تر به مسئله، نسبت به سایر پژوهش‌ها بود؛ بنابراین نتایج تحقیقات مشابه به تفکیک ابعاد، با یافته‌های این مقاله مقایسه شدند. نتایج پژوهش حاضر نشان می‌دهد، از بعد روند زمانی، اگرچه پژوهش‌ها در طی بازه زمانی ۲۰ ساله مطالعاتی این پژوهش، روندی صعودی داشته که دلیل احتمالی آن می‌تواند ناشی از آشنایی بیشتر پژوهشگران ایرانی با مفهوم توسعه حمل‌ونقل محور در سال‌های اخیر باشد، اما این روند با نوسان‌های زیاد همراه بوده است، به گونه ای که در کلانشهر مشهد بیشترین فراوانی مطالعات توسعه حمل‌ونقل محور در سال ۱۳۹۶ نمایه شده و پس از آن روندی کاهشی داشته که جای تأمل است. در زمینه توزیع جغرافیایی تحقیقات نیز، عدم تعادل چشمگیری مابین استان‌های کشور در تولید برون‌دادهای علمی داخلی مشاهده می‌گردد و بیشتر پژوهش‌ها در تهران تولید می‌گردد. میزان مشارکت کلانشهر مشهد در تولید پژوهش‌های توسعه حمل‌ونقل محور داخل کشور به میزان ۹/۸٪ است که بر اساس تکنیک چارک بندی، در بازه کمتر از چارک اول (کمتر از ۲۵) یعنی رده با مشارکت کم قرار دارد که بر لزوم انجام این‌گونه پژوهش‌ها در کشور می‌افزاید. نظر به اینکه ورود مفهوم توسعه حمل‌ونقل محور به ایران سال ۱۳۸۲ بوده؛ ولی پژوهش‌های مشهد از سال ۱۳۹۱ در پایگاه‌های منتخب نمایه

گردیده است. به نظری رسد پژوهشگران مشهد دیرتر از سایر شهرها با مفهوم توسعه حمل و نقل محور آشنا شده‌اند.

از بُعد روند موضوعی، پس از کدگذاری و مقوله بندی داده‌ها در نهایت ۲۷۸ کد موضوعی از دو پایگاه علمی، استخراج و با نظرسه نفر از خبرگان دانشگاهی در سه مقوله گروه بندی گردید. در مقایسه با دسته بندی کدهای موضوعی توسعه حمل و نقل محور در هندوستان در تحقیق (دیشیخاجین، ۲۰۲۰)، همسو با کدهای موضوعی در ایران است که می تواند حاکی از تشابه موضوعی مطالعات کشورهای در حال توسعه باشد. همچنین تأکید بر ارتباط موضوعی کدهای کاربری ها و تراکم با توسعه حمل و نقل محور در این تحقیق، مشابه اهمیت این کد موضوعی در تحقیقات (سونگ و اوه ۲۰۱۱،^۱)، (جامه و همکاران، ۲۰۱۹) و (صباهی، رهنما و خاکپور، ۱۳۹۶) تأیید گردید. ولیکن در مقایسه با اصول استاندارد مؤسسه سیاست توسعه و حمل و نقل ۲ (۲۰۱۷) عدم همسویی مشاهده شد. بدین معنا که به صورت متوازن به همه اصول توسعه حمل و نقل محور در تحقیقات داخل کشور و شهر مشهد پرداخته نشده و کاستی نظری در موضوعات ارتباط توسعه حمل و نقل محور با گردشگری، عدالت و مسکن مشهود است. در پژوهش های مورد بررسی در کشور به طور اعم و در کلان شهر مشهد به طور اخص، در مقایسه با تحقیق پیشین جامه و همکاران (۲۰۱۹) و سه تفسیر مختلف آنان از مفهوم توسعه حمل و نقل محور، که در مقدمه بدان اشاره شد، می توان گفت مفهوم نوع دوم یعنی "مفهوم توسعه حمل و نقل محور در سطح ایستگاهی" همسو با نتایج مطالعات حاضر است. ولیکن در زمینه مفاهیم اصلی توسعه حمل و نقل محور به عنوان "نوعی شهرسازی" (روشی برای زندگی با تمرکز بر زندگی اجتماعی) و همچنین به عنوان "توسعه مسکن خودکفا" عدم همسویی و خلاء مطالعاتی مشاهده شد که توجه به آنها توصیه می گردد. از سوی دیگر همسو با پژوهش (دیشیخاجین، ۲۰۲۰) مفاهیم توسعه پایدار و موضوعات زیست محیطی در این تحقیق به طور مشابه به عنوان رویکرد غالب تأیید شد (۲۱ مورد)، ولیکن به سایر موضوعات از جمله آینده پژوهی، سیاست، معابر، کاربری، کیفیت، برنامه ریزی و تحقق پذیری در پژوهشها کمتر پرداخته شده است (هریک ۳/۴ درصد). در مقایسه با تحقیق خسروی (۱۳۹۷) در مشهد مبنی بر لزوم پرداختن به موضوعات ارزش افزوده ایجاد شده در اطراف ایستگاه های مترو در مطالعات مشهد عدم همسویی و خلأ نظری وجود دارد. زیرا پس از احداث ایستگاه های حمل و نقل عمومی، املاک محدوده ایستگاه تحت تأثیر قرار گرفته و با ارزش افزوده همراه است و در راستای پیشگیری از پدیده زمین خواری، توجه به این املاک برای ایجاد مراکز توسعه حمل و نقل محور قبل از احداث ایستگاه توصیه می شود. بنابراین نتایج تحقیق کی^۳ (۲۰۱۷) تأیید گردید که در عمل، هر شهری ویژگی های منحصر به فرد خود را دارد و شهرهای مختلف ممکن است در هنگام اجرای توسعه حمل و نقل محور با مشکلاتی مواجه شوند که برای

1. Sung & Oh

2. ITDP

3. Qi

حل آنهارویکردهای متفاوتی می‌طلبند (کی، ۲۰۱۷، ص. ۳). شهر مقدس مشهد نیز به دلیل اینکه سالانه پذیرای میلیون‌ها زائرمی باشد لذا ویژگی خاص خود را دارد.

از بُعد روش‌شناسی، کرسول^۱ روش‌شناسی راچارچوبی تعریف می‌کند که باکل فرآیند پژوهش مرتبط است (کرسول، ۱۳۹۸، ص. ۴) رویکردهای کمی و کیفی برحسب چگونگی اجرا باهم متفاوتند. رویکردها براساس قصد پژوهش متمایز می‌شوند. این قصد عمدتاً در قالب بیان هدف مشخص می‌شود (کرسول، ۱۳۹۸، ص. ۳۲). یافته‌ها حاکی از آن است که رویکرد پژوهش درنوع رویکرد کمی ۶۱٪ و رویکرد ترکیبی ۳۹٪ است. ولیکن ویژگیهای رویکردها رعایت نشده است. مطالعات با رویکرد کمی اغلب بصورت آمارگرایی و توصیفی محض است و گاهی اشاره مستقیم به روش‌شناسی تحقیق در متن آنها نیز مشاهده نگردید. در تحقیقات توصیفی محض، محقق صرفاً "به کشف و تصویرسازی ماهیت، ویژگیها و وضعیت موضوع تحقیق می‌پردازد (حافظ نیا، ۱۳۹۲، ص. ۷۱). باتوجه به اهمیت موضوع، تدقیق رویکرد در پژوهشهای آتی پیشنهاد می‌گردد. درخصوص روش پژوهش، یافته‌ها همسو با تحقیق طلوعی و همایونفر (۲۰۱۱) به نقل از شفيعی (۱۳۹۴) مبنی بر استفاده غالب از تحلیل سلسله مراتبی (AHP) در پژوهش‌های حمل و نقل تأیید گردید. لازم به ذکر است میزان سهم پژوهش‌های توصیفی و کتابخانه‌ای نیز در مقایسه با سایر روش‌ها واقعی است که قابل چشم‌پوشی و انکار نیست. بررسی ابزار تحلیل داده‌های کمی نشان داد، نرم افزارهای GIS و SPSS پُر کاربرد تر بوده‌اند. بررسی پژوهش‌های با روش ترکیبی نشان داد، ازفنون مناسبی برای تحلیل داده‌های کیفی استفاده نشده و در اغلب آنها، روش مروری مورد توجه بوده است. امروزه رویکرد کاربردی تر آن است که از برنامه‌های نرم افزاری تحلیل داده‌های کیفی استفاده شود (کرسول، ۱۳۹۸، ص. ۱۴۵). بررسی محتوایی روش‌شناسی پژوهش‌های منتخب نشان داد گرایش اصلی پژوهشهای شهر مشهد معطوف به مطالعه ارزیابی و سنجش وضع موجود است. کلانشهر مشهد علی‌رغم برخورداری از خطوط حمل و نقل ریلی، در حال حاضر نه تنها از اجرای این رویکردنوین توسعه بی بهره مانده بلکه مطالعات آن نیز از سال ۱۳۹۶ به بعد روندی کاهشی داشته است. به نظر می‌رسد برای اجرایی نمودن این رویکرد نوین، پژوهش‌های کاربردی تروحمایت بیشتر ازسوی مدیریت شهری ضروری است.

باتوجه به میان رشته‌ای بودن رویکرد توسعه حمل و نقل محور (شهرسازی - حمل و نقل) و پیچیدگی مسائل آن، پیشنهاد می‌گردد استفاده از روشهای ترکیبی و چندروشی بارعایت اصول و ویژگیهای آن در دستورکار پژوهشگران این حوزه قرارگیرد. زیرا وجود ضعف در بخش روش‌شناسی مطالعات منجر به یافته‌های سطحی و ناکارآمد می‌گردد. لذا برای روش پژوهش‌های آتی توسعه حمل و نقل محور در کلان شهر مشهد (علی‌الخصوص در پایان نامه‌ها) استفاده از روش‌شناسی ترکیبی، تحلیلی و کاربردی تر، معطوف به زمینه همراه نظریه پردازی بومی، بکارگیری فنون و نرم افزارهای جدید برای تحلیل داده‌های کیفی پیشنهاد می‌گردد.

1. Creswell

۵. نتیجه گیری

با توجه به نو بودن مباحث توسعه حمل و نقل محوردرايران، مرور توليدات علمي رويکرد توسعه حمل و نقل محور نشان داد كه مباني نظري و تجارب بين المللي به صورت گسترده مطالعه و معرفي شده، آنچه در زمينه كاربردي كردن اين رويکرد مورد نياز است، بومي سازي مفاهيم و تدوين اسناد ملي به منظور پشيباني از توسعه اين رويکرد در كشور است. نتايج نشان داد تاكنون مطالعه اي كل نگر مبني بربرسي و تحليل محتوي روند و حوزه موضوعي رويکرد توسعه حمل و نقل محوردركشورانجام نگرفته است و به تبع آن، در حال حاضر در كلان شهر مشهد نيزديد روشني براي پژوهشگران و تصميم سازان در اين حوزه وجود ندارد. از اين رو شناخت كافي از روند توليدات علمي داخل كشور و موضوعات آن براي پژوهشگران و برنامه ريزان اين حوزه امري ضروري است. مسائل بر شمرده، نويسندگان اين مقاله رابه انجام اين تحقيق واداشت. اگرچه روند مطالعات سير صعودي داشت وليكن نتايج كلي پژوهش حاكي از عدم هماهنگي و حجم ناكافي پژوهش ها در زمينه توسعه حمل و نقل محور، عدم تعادل در روندهاي زماني، موضوعي، جغرافيايي، روش شناسي ملاك عمل در توليدات علمي كشور ايران بطور اعم و كلانشهر مشهد بطور اخص مي باشد. درابعاد موضوعي، دو مفهوم توسعه حمل و نقل محور به عنوان "نوعي شهرسازي" و "نوعي مسكن خودكفا" به عنوان مفاهيم اصلي توسعه حمل و نقل محوردرمستندات علمي خارجي شناسايي گرديد وليكن درمستندات داخلي در اين زمينه خلاء مطالعاتي وجود داشت. نتايج تحليل روش شناسي مقاله هاوپاين نامه هانشان داد ۳۹٪ پژوهش ها رويکرد تركيبي داشته اند ولي افزون مناسبي براي تحليل كيفي استفاده نشده است. همچنين جريان اصلي پژوهش ها (۵۵٪) گرايش به "مطالعات ارزيابي و سنجش وضع موجود" داشت و ضعف ساختاري و محتوايي در روش شناسي پژوهش هاي مشهد مشاهده گرديد. اميد است با نشان دادن خلاها و كاستي ها در اين پژوهش بتوان پژوهشگران آينده را در جهت توسعه علم در اين زمينه سوق داد. لازم به ذكر است محدوديت پژوهش حاضر، كمبود تحقيقات مشابه داخلي بود كه امكان مقايسه نتايج با تحقيقات پيشين داخلي را با محدوديت مواجه ساخت. لذا پيشنهاده مي گردد مشابه تحقيق حاضر در شهرهاي ديگر انجام شود. با طرح چنين مسائلي پيشنهادهاي اجرايي زير را بر مبناي يافته ها، به شرح زير ارائه مي نمايد.

- افزايش مطالعات در زمينه شناخت مفهوم توسعه حمل و نقل محور به عنوان نوعي شهرسازي و نيز به عنوان مسكن خودكفا و موضوعات گردشگري، عدالت محوري و ارزش افزوده املاك اطراف ايستگاه هاي مترو و مورد پيشنهاده است.

- افزايش سهم مقالات در حوزه تحقق و پياده سازي توسعه حمل و نقل محور و بومي سازي آن در كشور ضروري است.

- توازن در انجام پژوهش ها رعايت نگريده و اغلب بر مباحث ارزيابي وضع موجود متمرکز شده و در مباحث اجرايي و كاربردي وجود كاستي مشهود است. لذا پژوهش پيشنهاده مي نمايد با سياست گذاري

درست علمی و تاکید برروش شناسی کاربردی، میان رشته ای و معطوف به زمینه و ظرفیت‌های شهر برنامه ریزی و اقدام شود.

- پوشش پایگاه مرکز اطلاعات علمی جهاد دانشگاهی برای تولیدات علمی توسعه حمل و نقل محور کافی نمی‌باشد و امکان بررسی پژوهش‌های این حوزه را به طور موثر فراهم نمی‌کند. ضمناً قابلیت گرفتن خروجی به صورت فهرست وجود ندارد. لذا پیشنهاد بازنگری و ارتقاء برای این پایگاه علمی توصیه می‌شود.

۶. تقدیر و تشکر: از استادان راهنما و مشاور، داوران فرهیخته و گروه شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی مشهد سپاسگزاری می‌شود.

۷. تضاد منافع: متن برگرفته از رساله دکتری نویسنده نخست با عنوان «تبیین فرم شهری مطلوب برای تحقق توسعه حمل و نقل محور (مورد پژوهی: حوزه جنوب غرب شهر مشهد)» به راهنمایی نویسندگان دوم و سوم و مشاوره نویسنده چهارم، در واحد مشهد دانشگاه آزاد اسلامی است.

کتاب نامه

۱. استادی جعفری، م.، و ورسافی، ا. (۱۳۹۲). ارزیابی سیاست‌های توسعه پایدار در بخش حمل و نقل شهری با استفاده از مدل‌های سیستم پویایی؛ مطالعه موردی: شهر مشهد. مدیریت شهری، ۱۱(۳۱)، ۲۸۱-۲۹۴.
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. آماده، ا.، رهنما، م.، و امیرفخریان، م. (۱۴۰۰). طراحی الگوی توسعه حمل و نقل محور (TOD): نمونه موردی ایستگاه قطار شهری امام خمینی (ره) مشهد (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). مشهد: دانشگاه فردوسی مشهد.
۴. بخارایی نجفی، ف.، رهنما، م.، امیرفخریان، م.، و صباغی آبکوه، ش. (۱۴۰۰). سنجش تحقق‌پذیری الگوی توسعه حمل و نقل محور (TOD) پیرامون ایستگاه قطار شهری سریع‌تی مشهد (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). مشهد: دانشگاه فردوسی مشهد.
۵. بهزادفر، م.، و ذبیحی، م. (۱۳۹۰). راهنمای برنامه‌سازی حوزه‌های شهری در چارچوب توسعه مبتنی بر حمل و نقل عمومی. باغ نظر، ۱۸(۸)، ۳۹-۵۰.
۶. پاسبان، س.، حاتمی‌نژاد، ح.، و مهبوت، م. (۱۳۹۶). تحلیلی بر توسعه حمل و نقل محور به کار گرفته شده در گسترش فیزیکی شهر و آثار آن؛ نمونه موردی: ایستگاه‌های خط ۱ قطار شهری مشهد (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). مشهد: مؤسسه آموزش عالی خاوران.
۷. چرخنده، ر.، احمدی، و.، و یزدانی، م. (۱۴۰۰). مجتمع تجاری-خدماتی ایستگاه پایانی خط ۳ مترو امیریه با رویکرد توسعه پایدار در شهر مشهد (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). مشهد: دانشگاه خيام.
۸. حافظ‌نیا، م. (۱۳۹۲). مقدمه‌ای بر روش تحقیق در علوم انسانی. تهران: انتشارات سمت.

۹. خسروی، ح.، و سلطانی، ع. (۱۳۹۷). ارزیابی بافت کالبدی پیرامون ایستگاه‌های قطار شهری با رویکرد حمل‌ونقل عمومی محور؛ ایستگاه‌های منتخب خط ۱ مشهد (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). شیراز: دانشگاه شیراز.
۱۰. خوشنویس، م.، پيله‌ور، ع.، و حسینی، ع. (۱۴۰۰). سنجش شاخصه‌های TOD بر رابطه کاربری زمین و حمل‌ونقل؛ نمونه موردی: منطقه ۸ مشهد (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). بجنورد: دانشگاه بجنورد.
۱۱. خطیب‌سمنانی، ع.، رضوانی کاخکی، س.، و مداحی، م. (۱۳۹۹). تحلیل سیستم‌های حمل‌ونقل و ارائه راهبردها در برنامه‌ریزی توسعه حمل‌ونقل محور با استفاده از مدل ترانسکت (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). مشهد: مؤسسه آموزش عالی خاوران.
۱۲. دهقان تنها، م.، و موسی‌خانی، ک. (۱۳۹۳). حمل‌ونقل شهری: اولویت‌سنجی ایستگاه‌های خط یک قطار شهری مشهد جهت برنامه‌ریزی TOD. کنفرانس ملی برنامه‌ریزی و مدیریت شهری.
۱۳. رفیعیان، م.، عسکری تفرشی، ح.، و صدیقی، ا. (۱۳۸۹). کاربرد رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) در برنامه‌ریزی کاربری زمین‌های شهری؛ نمونه مطالعه: ایستگاه مترو صادقیه. *برنامه‌ریزی و آمایش فضا*، ۳(۱۴)، ۲۹۵-۲۷۳.
۱۴. ربیعی، م.، علی‌الحسابی، م.، و بنیادی، ن. (۱۳۹۱). طراحی شهری محدوده ایستگاه علامه مجلسی با رویکرد توسعه حمل‌ونقل محور (TOD) (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). تهران: دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی.
۱۵. سهرابی، م.، و مداحی، م. (۱۳۹۹). ارزیابی اثرات حمل‌ونقل هوشمند با استفاده از روش Agent-Based Modeling بر کیفیت زندگی شهری؛ مورد مطالعه: مشهد (پایان‌نامه کارشناسی ارشد). مشهد: مؤسسه آموزش عالی خاوران.
۱۶. شفیعی، م.، و منصورخاکی، ع. (۱۳۹۴). ارزیابی سناریوهای توسعه حمل‌ونقل عمومی شهری با استفاده از الگوریتم سه مرحله‌ای فرآیند تحلیل شبکه‌ای. *پژوهشنامه حمل‌ونقل*، ۱۲(۳)، ۲۶۱-۲۴۷.
۱۷. شاداب مهر، ه.، رهنما، م.، اجزاءشکوهی، م.، و مافی، ع. (۱۳۹۶). بررسی نقش تعریض معابر در طراحی سیستم‌های کلان حمل‌ونقل همگانی شهر مشهد. *هویت شهر*، ۱۱(۳۲)، ۵۷-۶۶.
۱۸. شورای عالی شهرسازی و معماری ایران. (۱۳۹۸). راهنمای ملی سند توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی. تهران.
۱۹. صباغی آبکوه، ش.، رهنما، م.، و خاکپور، ب. (۱۳۹۶). آینده‌پژوهی توسعه کلان‌شهر مشهد با رویکرد توسعه کريدوری و حمل‌ونقل محور (رساله دکتری). مشهد: دانشگاه فردوسی مشهد.
۲۰. عبادی نیا، ف.؛ اجزاشکوهی، م.؛ رهنما، م.؛ و خوارزمی، ا. (۱۳۹۵). ارزیابی سناریوهای حمل‌ونقل کم کربن شهر مشهد با استفاده از رویکرد جاپای بوم‌شناختی. *جغرافیا و مخاطرات محیطی*، ۵(۱۹)، ۱۱۵-۱۲۹.
۲۱. عباس زادگان، م.؛ رضازاده، ر.، و محمدی، م. (۱۳۹۰). بررسی مفهوم توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی و جایگاه مترو شهری تهران در آن. *فصلنامه علمی - پژوهشی باغ نظر*، ۱۷(۸)، ۵۸-۴۳.
۲۲. قربانی زاده، و. (۱۳۹۴). *روش تحقیق فراتحلیل با نرم‌افزار CMA ۲*. تهران: انتشارات بازتاب.
۲۳. کرسول، ج.، و پلانوکلاک، و. (۱۳۹۸). *روش‌های پژوهش ترکیبی، گیامنش، ع و سرابی، ج*، تهران: نشرآییز.
۲۴. ملاشاهی، ح.؛ بذرافشان مقدم، ب.؛ و محتشمی، ت. (۱۳۹۶). بررسی شاخص‌های کمی و کیفی موثر در ارزیابی عملکرد سامانه اتوبوس‌های تندرو (BRT) با رویکرد توسعه پایدار (مطالعه کلان‌شهر مشهد). *مطالعات شهری*، ۶(۲۳)، ۸۷-۹۷.

۲۵. مدیری، م؛ حیاتی، س؛ و رضایی مقدم، ع. (۱۳۹۶). تحلیل و بررسی الگوی توسعه فضایی کلانشهر مشهد. مدیریت شهری، ۱۶(۴۶)، ۷-۲۲.
۲۶. محمدپور، ع.، مجیدزاده، س.، وشعاعی، ح. (۱۳۹۲). طراحی تجاری با محوریت TOD و استفاده از انرژی خورشیدی در مشهد. پایان نامه کارشناسی ارشد. شاهرود: دانشگاه آزاد اسلامی واحد شاهرود.
۲۷. مرادی مندی، پ؛ صدرام، و؛ عباس زاده، ش. (۱۳۹۸). طراحی مرکز محله‌ی پیاده‌محور بارویکرد توسعه حمل و نقل محور (TOD) نمونه موردی: شهر مشهد. پایان نامه کارشناسی ارشد. سبزوار: دانشگاه حکیم سبزواری.
۲۸. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی. (۱۴۰۲). مطالعات بودجه ریزی و تامین مالی حمل و نقل شهری. شماره ۱۹۲۲۳.
۲۹. مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی. (۱۳۸۳). قانون برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران، مصوب ۱۳۸۳/۶/۱۱.
۳۰. نورمحمد زاده، ح. (۱۳۸۳). نگاهی سیستماتیک به مسائل شهر. مجله علمی پژوهشی صفه. ۳ و ۴ (۱۷)، ۵ - ۲۱.
۳۱. وزارت راه و شهرسازی. (۱۴۰۱). دستورالعمل ارزیابی طرح توسعه و عمران شهری مطابق با اصول توسعه مبتنی بر بر حمل و نقل همگانی. انتشارات مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی.
32. Deepshikha, J., Ekta, S., & Rashmi, A. (2020). A systematic literature review on application of transit oriented development. *International Journal of Engineering and Advanced Technology*, 9(3).
33. Büyüközkan, G., Feyzioğlu, O., & Göçer, F. (2018). Selection of sustainable urban transportation alternatives using an integrated intuitionistic fuzzy Choquet integral approach. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 58, 207–186.
34. Fajri, F. M., & Sumabrata, J. (2019). Analysis of transit oriented development potential on light rail transit Palembang. *MATEC Web of Conferences*, 259, 05003.
35. Hall, G. M. (2003). *How to write a paper* (3rd ed.). London: BMJ Publishing Group.
36. ITDP. (2017). *TOD standard* (3rd ed.). New York: ITDP.
37. Ibraeva, A., Correia, G. H. A., Silva, C., & Antunes, A. P. (2020). Transit-oriented development: A review of research achievements and challenges. *Transportation Research Part A*, 132, 130–110.
38. Jamme, H.-T., Rodriguez, J., Bahl, D., & Banerjee, T. (2019). A twenty-five-year biography of the TOD concept. *Journal of Planning Education and Research*, 39(4), 428–409.
39. Kondracki, N. L., Wellman, N. S., & Amundson, D. R. (2002). Content analysis: Review of methods and their applications in nutrition education. *Journal of Nutrition Education and Behavior*, 34(4), 230–224.
40. Li, Z., Han, Z., Xin, J., Luo, X., Su, S., & Weng, M. (2019). Transit-oriented development among metro station areas in Shanghai. *Land Use Policy*, 82, 282–269.
41. Pal, S. (2018). Measuring Transit Oriented Development of Existing Urban Areas around Metro Stations in Faridabad City. *International Journal of Built Environment and Sustainability*, 5(1).
42. Qi, N. (2017). *Impacts of transit-oriented development on travel behavior* (Master's thesis). University of Waterloo.
43. Renne John L. (2008). Smart Growth and Transit- Oriented Development at the State Level: Lessons from California, New Jersey, and Western Australia. University of New Orleans.
44. Sung, H., & Oh, J. (2011). Transit-oriented development in a high-density city. *Cities*, 28, 82–70.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

Journal of Geography and Urban Space Development Vol. 12, No.4 (Winter 2026) – Serial Number 31

Identifying Environmental Factors Affecting the Reduction of Vandalistic Behaviors toward Urban Nature in Public Spaces through Space Syntax Analysis (Case Study: Shahid Chamran Linear Park, Shiraz)

Marziyeh Shahroudi-Kolour

PhD in Architecture, Department of Architecture and Urban Planning, Technical and Vocational University (TVU), Tehran, Iran

Hojjatollah Rashid-Kolvir¹

Associate Professor, Department of Architecture, Faculty of Architecture & Art, University of Guilan, Rasht, Iran

Received: 6 February 2024

Accepted: 4 June 2024

PP.70-91

DOI: 10.22067/jgusd.2024.86732.1388
Research-Case Study Article

Abstract

Vandalism is one of the deviant behaviors that resulted from the rapid growth of urbanization, development of communication, and increasing socio-economic and psychological problems of the modern world. Given the importance of urban nature, both from an environmental and social-economical aspects, and limited studies in this field, despite its destructive phenomenon, the purpose of the present study was to identify environmental and qualitative factors that reduce nature's destructive behaviors in public spaces, and present executive strategies to improve the status quo by examining its relationship with three groups of variables: configuration system, physical status of urban nature, and environmental design. For this purpose, after studying the previous literature and identifying the research criteria, the selected samples has been studied in the stages of comparative analysis of spatial maps, using software UCL DepthMap_{v.10}. The results show that 5 components of integration, connectivity, controllability, entropy coefficient and mean depth with respect to the space configuration system, two components of pristine or designed urban nature in relation to its physical structure, and the existence of human spaces and architectural construction and buildings, in conjunction with the environmental design component, are effective in promoting, controlling, or reducing the destructive behaviors of urban nature. That is, preserving the natural structure of trees, plants and other natural elements and minimizing human interference, preserving the urban environment against man-made environments, and striving for the optimal configuration of the space configuration system in order to increase public oversight of it, are effective strategies to protect urban nature.

Keywords: Public Spaces, Vandalism, Urban Trees, Urban Nature, Space Arrangement.

¹. Corresponding author. Email: phd_rashid@yahoo.com

Extended Abstract

1. Introduction

Rapid urbanization, the expansion of public spaces, and the intensification of social interactions in urban environments, despite their numerous benefits, have given rise to new challenges in the realm of social and environmental behaviors. One of the most significant of these challenges is vandalism, a form of deviant behavior that generates extensive negative consequences for the quality of public spaces, social security, and the sustainability of urban environments. Vandalism directed toward urban nature—particularly trees and green spaces—not only imposes direct economic costs but also leads to environmental degradation, a decline in spatial vitality, and the weakening of citizens' sense of place and belonging. This issue has become increasingly critical in the current context, where cities are confronted with the impacts of climate change and escalating environmental crises.

A review of previous studies indicates that most research on vandalism has predominantly focused on individual, social, and economic factors, while environmental variables and spatial structure have received comparatively limited systematic attention. However, the quality of environmental design, spatial organization, and configurational patterns can either create opportunities for or impose constraints on the emergence of vandalistic behaviors. Space syntax theory, as an analytical framework, provides a valuable means of examining the relationship between spatial configuration and users' behavioral patterns and offers significant potential for explaining the environmental causes of vandalism directed toward urban nature.

Accordingly, the aim of this study is to identify and analyze the environmental and syntactic factors that influence the occurrence or reduction of vandalistic behaviors toward urban nature in public spaces and to propose practical design strategies, with particular emphasis on the role of spatial configuration. The necessity of this research arises both from the lack of empirical studies addressing vandalism against urban nature from an environmental–syntactic perspective and from the growing importance of protecting urban natural assets in order to enhance citizens' quality of life.

2. Method

This research is applied in nature and employs a descriptive–analytical approach. Data collection was conducted in two main phases. In the first phase, a comprehensive review of theoretical literature and previous studies related to vandalism, urban nature, and environmental design was carried out. In the second phase, field data were collected through direct observations, photographic documentation, and spatial analysis.

The study area is the Shahid Chamran linear park in Shiraz, which was selected as a suitable case study due to its supra-local significance, diversity of activities, combination of natural and designed landscapes, and high level of user presence. Spatial structure was analyzed using the space syntax method and UCL DepthMapV.10 software. Accordingly, an axial map of the study area was prepared, and syntactic indicators including integration, connectivity, controllability, intelligibility (disorder coefficient), and mean depth were calculated.

Simultaneously, field surveys were conducted to document behavioral and physical forms of vandalism affecting urban nature, and spatial distribution maps of these behaviors were produced. Subsequently, a qualitative and analytical comparison between syntactic maps and vandalism patterns was undertaken to examine the relationship between spatial configuration and vandalistic behavior. Data analysis was performed through comparative and interpretive methods, and the results were presented in the form of analytical tables, diagrams, and maps.

3. Results

The findings indicate that the syntactic structure of the Shahid Chamran linear park exhibits a moderate to low level of spatial integration. The mean integration value of 0.48 reflects the predominance of movement-oriented use over stationary activities and active user presence. The average connectivity value of 2.56 suggests a limited network of lateral connections and a reduced diversity of route choices along the axis. Spatial controllability, with an average value of 0.46, was found to be moderate, indicating a relatively uniform but insufficient distribution of opportunities for spatial control and social surveillance.

Moreover, the mean intelligibility (disorder coefficient) value of 3.71 reveals a dispersed development pattern and functional discontinuity in certain sections of the corridor, particularly toward its terminal areas, which is associated with increased spatial depth and reduced continuity. The comparison of syntactic maps with field observations demonstrates that vandalistic behaviors toward urban nature—especially physical damage such as harm to trees and vegetation—occur more frequently and intensely in spaces characterized by lower levels of integration, connectivity, and controllability, as well as in areas where designed nature is combined with built environments. In contrast, relatively untouched and natural areas, despite being subject to some forms of behavioral vandalism, exhibited lower levels of physical damage.

4. Discussion and Conclusion

The results of this study confirm that spatial configuration and syntactic qualities of public spaces play a decisive role in shaping or mitigating vandalistic behaviors toward urban nature. Spaces with higher levels of spatial continuity and integration tend to experience greater user presence, longer durations of stay, and enhanced natural surveillance, thereby reducing the likelihood of vandalism. Conversely, spaces characterized by greater spatial depth, limited connectivity, and dispersed functional patterns provide more opportunities for deviant behaviors to emerge.

Furthermore, the findings suggest that extensive physical interventions in urban nature and the prioritization of built structures over natural elements can significantly increase the vulnerability of urban trees and green spaces to vandalism. Accordingly, the research hypotheses concerning the significant relationship between spatial configuration, environmental design, and vandalism against urban nature are confirmed.

Based on the findings, it is recommended that the design of public spaces emphasize increasing spatial integration, reducing mean depth, avoiding dispersed development patterns, minimizing physical interventions in urban nature, and establishing clear hierarchies of access between natural elements and built environments. Conscious and informed spatial configuration can not only reduce vandalistic behaviors but also foster supportive and protective attitudes among citizens toward urban nature.

Keywords: Public spaces, Space syntax, Urban nature, Urban trees, Vandalism.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال دوازدهم، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۴، شماره پیاپی ۳۱

شناسایی عوامل محیطی مؤثر بر کاهش رفتارهای تخریب‌گر طبیعت در فضاهای عمومی با استفاده از تحلیل چیدمان فضا (موردپژوهی: پارک حاشیه‌ای شهید چمران شیراز)

مرضیه شاهرودی کلور (دکتری معماری، دانشگاه ملی مهارت، تهران، ایران)

M.shahroudi.k@gmail.com

حجت‌الله رشیدکلور (دانشیار معماری، دانشگاه گیلان، رشت، ایران، نویسنده مسئول)

phd_rashid@yahoo.com

تاریخ تصویب: ۱۴۰۳/۰۳/۱۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۱/۱۷

صص ۷۰-۹۱

چکیده

وندالیسم، ازجمله رفتارهای انحرافی است که ماحصل رشد سریع شهرنشینی، توسعه ارتباطات و افزایش مشکلات اجتماعی - اقتصادی و روان‌شناسانه در دنیای مدرن می‌باشد. با توجه به اهمیت طبیعت شهری، چه از منظر زیست‌محیطی، و چه از جنبه اقتصادی و اجتماعی، و محدود بودن مطالعات در این زمینه علی‌رغم رایج بودن پدیده تخریب‌گری در آن، هدف پژوهش حاضر، شناسایی عوامل و کیفیات محیطی مؤثر بر کاهش رفتارهای تخریب‌گر طبیعت در فضاهای عمومی، و ارائه راهبردهای اجرایی در راستای بهبود وضعیت موجود به‌وسیله بررسی ارتباط آن با سه گروه از متغیرهاست: چیدمان فضایی، وضعیت فیزیکی طبیعت شهری و طراحی محیطی. بدین منظور، پس از مطالعه ادبیات موجود و شناخت معیارهای پژوهش، پارک حاشیه‌ای شهید چمران شیراز به‌عنوان نمونه انتخابی، از طریق تحلیل تطبیقی نقشه‌های میدانی و فضایی، با استفاده از نرم‌افزار UCL DepthMap v.10 مورد بررسی قرار گرفته است. نتایج نشان می‌دهند که ۵ مؤلفه هم‌پیوندی، اتصال، کنترل‌پذیری، ضریب بی‌نظمی و میانگین عمق در ارتباط با نظام پیکره‌بندی فضا، دو مؤلفه بکر بودن یا طراحی شده بودن طبیعت شهری در ارتباط با ساختار فیزیکی آن، و وجود فضاهای انسان‌ساخت و بناهای معماری در ارتباط با مؤلفه طراحی محیطی، در بروز، کنترل و یا کاهش رفتارهای تخریب‌گر طبیعت شهری، موثرند. بدین صورت که حفظ ساختار طبیعی درختان، گیاهان و دیگر عناصر طبیعی و به حداقل رساندن دخالت‌های انسانی، حفظ حرایم طبیعت شهری در مقابل محیط‌های انسان‌ساخت، و تلاش برای چیدمان مطلوب نظام پیکره‌بندی فضا در راستای افزایش نظارت‌های عمومی بر آن، راهبردهای مؤثری در حمایت و حفظ طبیعت شهری می‌باشند.

کلیدواژه‌ها: چیدمان فضا، درختان شهری، طبیعت شهری، فضاهای عمومی، وندالیسم.

۱. مقدمه

رشد سریع شهرنشینی و ارتباط با تحولات جهانی، از یک سو سبب شده است جوامع با تغییرات متنوع و با تضادهای بسیاری روبرو شوند، و از سوی دیگر، عدم تطابق و رشد ناهماهنگ عناصر مادی و غیرمادی فرهنگ در این جوامع مشکلات عدیده‌ای را در ساختار اجتماعی به وجود آورده است (بخارایی و شربتیان، ۱۳۹۴، ص. ۲۲). تخریب‌گری (وندالیسم)^۱ از جمله این رفتارهای انحرافی است. بسیاری از متخصصان علوم اجتماعی معتقدند که تخریب اموال عمومی، مقدمه‌ای برای رفتار بزهکارانه است و از این جهت، پدیده تخریب‌گری اهمیت بیشتری پیدا می‌کند (محسنی تبریزی، ۱۳۸۳). وقوع و تکرار این پدیده می‌تواند در نظم عمومی اختلال ایجاد کند و خسارت‌های فراوانی را برای جامعه به بار آورد (مطلق و ندری، ۱۳۹۲). نخستین تأثیرات وندالیسم را می‌توان در کاهش تعاملات اجتماعی، کاهش مشارکت و حس تعلق، افزایش نارضایتی کاربران فضا، افزایش ترس و ناآرامی، و در نتیجه، کاهش استفاده از فضا دانست (رحیمی و رضایی، ۱۳۹۷). تخریب‌گری در بافت‌های مختلفی ممکن است اتفاق بیفتد. محیط‌های شهری، پارک‌ها، کتابخانه‌ها، مدارس و ورزشگاه‌ها، همواره جولانگاه افراد تخریب‌گر بوده است (ریسی و همکاران، ۱۳۹۶، ص. ۲۴). محیط‌های طبیعی نیز از این قاعده مستثنی نبوده و به‌ویژه در بافت شهری، همواره در معرض تهدید تخریب‌گران قرار داشته‌اند. فواید طبیعت، به‌ویژه درختان، چه از منظر زیست‌محیطی، و چه از جنبه اقتصادی و اجتماعی، در مطالعات بی‌شماری به اثبات رسیده است. درختان، مهم‌ترین منبع مقابله با آلودگی هوا، گرمادایی و مدیریت آب باران بوده و دارای تأثیرات روان‌شناسانه در کاهش استرس و ترغیب به فعالیت‌های فیزیکی می‌باشند (مولاتی^۲ و همکاران، ۲۰۱۵؛ روی^۳ و همکاران، ۲۰۱۲). در شرایط محیطی فعلی، که تا حد زیادی با تغییرات آب و هوایی مرتبط می‌باشد، طبیعت شهری، به‌ویژه سرمایه‌گذاری در کاشت و محافظت از درختان خیابانی، جایگاه ویژه‌ای پیدا می‌کند. چراکه از یک سو، محیط شهری خود شرایط دشواری بر حیات درختان تحمیل می‌کند و از سوی دیگر، پدیده تخریب‌گری و خسارات ناشی از آن از علل شایع از بین رفتن درختان شهری است (لیموژ و آپاریسیو^۴، ۲۰۱۸).

طی چند دهه اخیر، تلاش‌هایی از جانب جامعه‌شناسان و روان‌شناسان در جهت شناسایی علل وقوع تخریب‌گری در حوزه‌های مختلف صورت گرفته است. نگاهی به ماحصل پژوهش‌های پیشین، نشان می‌دهد که این نظریه‌ها برای تبیین رفتارهای انحرافی، بر تأثیر پیوندهای اجتماعی (انسجام و اعتماد عمومی) تأکید داشته‌اند (میرفردی و همکاران، ۱۳۹۱؛ فیضی و همکاران، ۲۰۰۸؛ خاکپور و حسینی، ۱۳۹۳؛ بخارایی و

1. Vandalism

2. Mullaney

3. Roy

4. Limoges & Apparicio

شربتیان، ۱۳۹۴؛ تروی^۱، ۲۰۱۴). اما، علی‌رغم رایج بودن پدیده تخریب‌گری طبیعت در محیط‌های شهری، دانش اندکی از میزان، نوع و علل رفتارهای تخریب‌گر طبیعت در فضاهای شهری در دسترس است.

هوبر^۲ (۱۹۹۱)، وندالیسم را بیماری مدرن و نوظهوری دانسته که به‌مثابه معضلی اجتماعی، تا نیم‌قرن پیش مطرح نبوده است (میرفردی و همکاران، ۱۳۹۱، ص. ۱۸۶) و جامعه مجبور است با هزینه‌های مستقیم و غیرمستقیم آن که شامل هزینه‌های مادی و پیامدهای غیرمادی نظیر کاهش امنیت، کاهش احساس تعلق و دل‌بستگی، احساس ترس و ناامیدی و ... می‌شود، مواجه شود (باتی و پیرس^۳، ۲۰۱۶، ص. ۹۱).

از نظر تاریخی، وندالیسم از بربرهای آلمانی به نام وندالز ناشی می‌شود که به دلیل غارت آثار هنری و بناهای تاریخی در طول تهاجمات خود به اروپای غربی شهرت داشتند. باگذشت زمان، معنای آن گسترش‌یافته و امروزه وندالیسم، عموماً به تخریب فیزیکی و مادی توسط انسان اشاره دارد. بااین‌حال، هر تخریب و رفتار انحرافی لزوماً تحت عنوان وندالیسم قرار نمی‌گیرد؛ درواقع، برچسب زدن به یک عمل به‌عنوان تخریب‌گری، نیاز به ارزیابی خسارت‌های ایجادشده، انگیزه‌های افراد و زمینه وقوع این حادثه دارد. در حقیقت، تعریف وندالیسم کاملاً واضح است؛ اما از آنجاکه به عناصری متکی است که ارزیابی آن‌ها برای انسان همیشه آسان و مدارک مورد نیاز همیشه در دسترس نیست، تشخیص آن یک چالش است (ترونک^۴ و همکاران، ۲۰۱۸).

دلایل وندالیسم و مکان‌های بروز آن بسیار گسترده است. ممکن است نوعی سرگرمی برای گروهی از جوانان باشد، ممکن است عملی نمادین برای مشخص کردن قلمروی یک گروه باشد یا واکنشی نسبت به یک وضعیت باشد. از نظر عیسو^۵ (۲۰۰۸)، وندالیسم روشی در ابراز سرخوردگی، انتقام، خشم و یا نمایشی برای جلب توجه می‌باشد (عیسو، ۲۰۰۸: ۱۰۴). فاتایچر^۶ و همکاران (۲۰۱۹)، عامل متفاوت دیگری را در بروز چنین رفتارهایی مؤثر می‌دانند: احساس لذت که متأثر از اختلالات شخصیتی فردی است. اسکوگان^۷ (۱۹۹۰)، دو نوع عمده اختلال را متمایز می‌کند؛ اختلال فیزیکی که شامل علائم بصری، ملموس و محسوس است و اختلال‌های اجتماعی که شامل اشکال خاصی از رفتار است که منجر به اختلال‌های فیزیکی می‌شوند. در این میان، وندالیسم، یک اختلال فیزیکی محسوب می‌شود و به نوع خاصی از تخریب‌های عمدی منظر شهری اشاره دارد. اگرچه همه اشکال وندالیسم یک پدیده جهانی است (ریچاردسون و شاکلتون^۸، ۲۰۱۴)، اما

1. Turvey

2. Huber

3. Bhati & Pearce

4. Truong

5. Esau

6. Pfattheicher

7. Skogan

8. Richardson & Shackleton

سکاتو و هاینینگ^۱ (۲۰۰۵) ادعا می‌کنند که این پدیده در مناطقی با ادغام و سازمان‌دهی اجتماعی پایین مشهودتر است. هم‌چنین، ترکیب کاربری اراضی و ساختار فیزیکی یک شهر یا منطقه، نقش مهمی در اشاعه تخریب‌گری دارد؛ چراکه رفتارهای وندالیستی، می‌توانند توسط عوامل موقعیتی ایجاد شوند (سکاتو و هاینینگ، ۲۰۰۵).

تروی (۲۰۱۴) بیان می‌کند که رفتار انحرافی، یک جرم لحظه‌ای نیست؛ بلکه وی بر مجموعه‌ای از رفتارهای محیطی به‌عنوان پیش‌شرط رفتار تخریب‌گر در محیط تأکید می‌کند. در همین راستا، ل‌بویر^۲ (۱۹۸۴) رفتار وندالیستی را نتیجه یک رابطه خاص و تحریک‌کننده با محیط می‌داند. هم‌چنین، واینمایر^۳ (۱۹۶۹)، تخریب‌گری را نتیجه طراحی نامناسب فضاهای شهری می‌داند و معتقد است طرح‌های بی‌کیفیت و دقت پایین در برنامه‌ریزی‌ها، عامل رشد رفتارهای تخریب‌گر است. در دیدگاهی مشابه، خاکپور و حسینی (۱۳۹۳) و علوی و همکاران (۱۳۹۳) نیز اذعان می‌دارند با ایجاد طراحی مناسب در محیط و ارتقای کیفیت محیط، می‌توان تا حدود زیادی از تخریب محیط شهری کاست. به‌عبارت‌دیگر، می‌توان محیط را به یک فضای قابل دفاع در برابر رفتارهای انحرافی تبدیل کرد.

در مقایسه با فضایی که نشان‌دهنده احساس وحدت و نظارت اجتماعی است (جیکوبز^۴، ۱۹۶۱)، فرانسیس^۵ (۱۹۸۹). معتقد است که کنترل، کیفیتی است که احساس تعلق به فضا را افزایش می‌دهد و اظهار می‌دارد که کنترل به معنای توانایی فردی یا گروهی برای دستیابی، تجهیز، تأثیرگذاری، مالکیت و درک معنای فضای عمومی است. مشارکت مردم، می‌تواند معانی پنهان در فضا را نشان دهد و طراحی آگاهانه محیط، باعث می‌شود این معانی روشن‌تر شده و رابطه با فضا تقویت شود (عباسزادگان، ۱۳۸۱، ص. ۱۸) و بدین‌ترتیب، تلاش برای تخریب و نابودی آن فضا کاهش‌یافته و در صورت بروز، با واکنش افراد و حمایت آنان از محیط مواجه شود. دیویس^۶ (۲۰۰۰) نیز از طراحی مبتنی بر احساس تعلق و تملک، به‌عنوان یکی از سه اصل اصلی امنیت در فضا یاد می‌کند. او بیان می‌کند که هنگامی که مردم نسبت به یک محیط احساس تملک پیدا کنند و خود را متعلق به آن و آن را متعلق به خود بدانند، برای محافظت از آن اعلام آمادگی می‌کنند.

ایجاد چنین احساسی، نیاز به عوامل مکانیکی و واقعی و نمادینی دارد که سطحی از تأثیرگذاری را تعیین کنند؛ فرصت‌هایی که برای نظارت از این طریق ایجاد می‌شود، محیط را تحت کنترل کاربران قرار می‌دهد.

1. Ceccato & Haining

2. Leboyer

3. Weinmayr

4. Jacobs

5. Francis

6. Davis

از آنجاکه این فضاها مشترک هستند و احساس مالکیت و مسئولیت کاهش می‌یابد، در اینجاست که بیشتر مشکلات ممکن است رخ دهد (اوون^۱، ۲۰۰۷).

با توجه به پیشینه موجود و کمبود مطالعات در زمینه تأثیرات محیطی بر وندالیسم، هدف پژوهش حاضر، شناسایی عوامل و کیفیات محیطی مؤثر بر کاهش رفتارهای تخریب‌گر طبیعت در فضاهای عمومی، اولویت‌بندی آن‌ها، و ارائه راهبردهای اجرایی در راستای بهبود وضعیت موجود به وسیله بررسی ارتباط سه گروه از متغیرهاست: شرایط اجتماعی و جمعیت شناختی، وضعیت فیزیکی طبیعت شهری و طراحی محیطی. در این راستا، فرضیه‌های زیر، مورد آزمون قرار گرفته‌اند:

- ۱- میان فضاسازی در مکان‌های عمومی (نحو فضا) و تخریب‌گری طبیعت ارتباط معنادار وجود دارد.
 - ۲- طراحی محیطی مناسب، حفظ حرایم طبیعت شهری و جلوگیری از تداخل نیازهای عملکردگرایانه فضاهای عمومی با ساختارهای فیزیکی عناصر طبیعی نظیر درختان شهری، می‌تواند در کنترل رفتارهای تخریب‌گر طبیعت در فضاهای عمومی مؤثر باشد.
- به‌منظور آزمون فرضیات پژوهش، و اثبات نقش مؤثر طراحی معماری در کاهش رفتارهای تخریب‌گر طبیعت در فضاهای عمومی، نمونه موردی با دلایل توجیهی و منطقی انتخاب‌شده، و از منظر نحو فضا مورد بررسی قرار گرفته است.

جدول ۱. مطالعات انجام‌شده در حیطه رفتارهای تخریب‌گر

محقق	سال	تعریف تخریب‌گری	مؤلفه‌های معرفی شده
میرفردی و همکاران	۱۳۹۱	پدیده‌ای ملموس و نمودی از زندگی اجتماعی در جامعه مدرن و ماشینی که تمایل به تخریب اموال و تأسیسات عمومی دارد.	متغیرهای زمینه‌ای، جامعه‌پذیری و پایگاه اقتصادی - اجتماعی.
خاکپور و حسینی	۱۳۹۳	گرایش به رفتارهای خراب‌کارانه.	خصوصیات فردی و خانوادگی، عوامل اجتماعی، عوامل محیطی.
علوی و همکاران	۱۳۹۳	گرایش به تخریب اموال عمومی در محیط شهری	کیفیات محیطی.
بخارایی و شربتیان	۱۳۹۴	روحیه بیمارگونه متمایل به تخریب آگاهانه.	مشارکت و تعلق شهروندی، نابسامانی خانوادگی، خدمات شهری با تأثیر مستقیم ناکامی اجتماعی، نابرابری اقتصادی و اجتماعی با اثر غیرمستقیم.
سجادی و ضرغامی	۱۳۹۶	پدیده اجتماعی دارای اثرات منفی روانی، مالی و اجتماعی.	عوامل اجتماعی، طراحی محیطی، موقعیت مکانی و عوامل فردی.
واینمایر	۱۹۶۹	واکنشی به طراحی نامناسب محیط.	برنامه‌ریزی‌های صحیح در طراحی محیط.
فیضی و	۲۰۰۸	آسیب‌رسانی آگاهانه به وسایل و اماکن	راحتی، ایمنی، غنا و نظارت

¹. Owen

همکاران	عمومی.	
باتی و پیرس	۲۰۱۶	رفتارهای نقض‌کننده هنجارهای اجتماعی در ارتباط با ساختارهای غیرشخصی. عوامل خرد (زیست‌شناختی، توسعه و روان‌شناسی) و کلان (اجتماعی، اقتصادی و محیطی).
ترونک و همکاران	۲۰۱۸	از ریخت انداختن فیزیکی اشیاء و اموال توسط انسان. قدمت و ارزش‌های تاریخی.
فتاچایر و همکاران	۲۰۱۹	تخریب اموالی که متعلق به خود شخص نیست بر اثر احساس لذت‌جویی. خودشیفتگی، عوامل روان‌پریشی و اختلالات فردی و شخصیتی. ارزیابی اشیاء و اموال دیگران به عنوان چیزی کم‌ارزش.

فضاهای سبز و طبیعت شهری، در صورت طراحی مناسب، خود می‌توانند عاملی در کاهش جرائم می‌باشند (لاک^۱ و همکاران، ۲۰۱۷؛ کوندو^۲ و همکاران، ۲۰۱۷). در حالی که در فضاهای شهری، شاهد آسیب دیدن آن‌ها توسط تخریب‌گران هستیم. میزان تخریب‌گری در ارتباط با طبیعت، می‌تواند از نقاشی‌ها و تخریب سطحی و جزئی تا شکستن شاخه درختان، و قطع آن‌ها متفاوت باشد. نواک^۳ و همکاران (۱۹۹۰) موارد بیشتری از خرابکاری طبیعت و درختان را در مناطقی با بیکاری زیاد و مالکیت خصوصی پایین در املاک گزارش می‌کنند. اما تاکنون، مطالعه‌ای در مورد تفسیر و تحلیل محیطی علل این پدیده در فضاهای عمومی انجام نگرفته است.

۲. روش شناسی

علل تخریب‌گری را باید در طول بررسی جنبه‌ای خاص از محیط فیزیکی، یا انگیزه‌های اجتماعی و شکل و نوع خراب‌کاری‌ها مطالعه کرد (باک^۴ و همکاران، ۲۰۰۳). به عبارت دیگر، باید در جستجوی علل تخریب‌گری در سطح فضا و عناصر تشکیل‌دهنده آن، در سطح کاربران فضا و همچنین، در پیشینه‌های اجتماعی و فرهنگی آن‌ها بود و در این مسیر، از ابزارهای کمی و کیفی توامان بهره برد (البرمرگی^۵ و همکاران، ۲۰۱۴)؛ نظیر مستندات عکاسی، مشاهدات میدانی، پرسشنامه‌های کمی، مطالعات محیطی کیفی و مصاحبه‌های حضوری با کاربران فضا.

بنابراین تحقیق حاضر، از انواع تحقیقات کاربردی بوده و از لحاظ روش، در گروه تحقیقات توصیفی-تحلیلی قرار می‌گیرد. جمع‌آوری داده‌ها، در دو مرحله انجام شده است: نخست، مطالعات کتابخانه‌ای و بررسی ادبیات موجود و سپس، تحلیل نقشه‌های فضایی که به صورت تطبیقی، جهت مقایسه میزان بروز رفتارهای تخریب‌گر طبیعت شهری و دیگر ویژگی‌های نحو فضا انجام پذیرفته است. تحلیل فضایی و

1. Locke

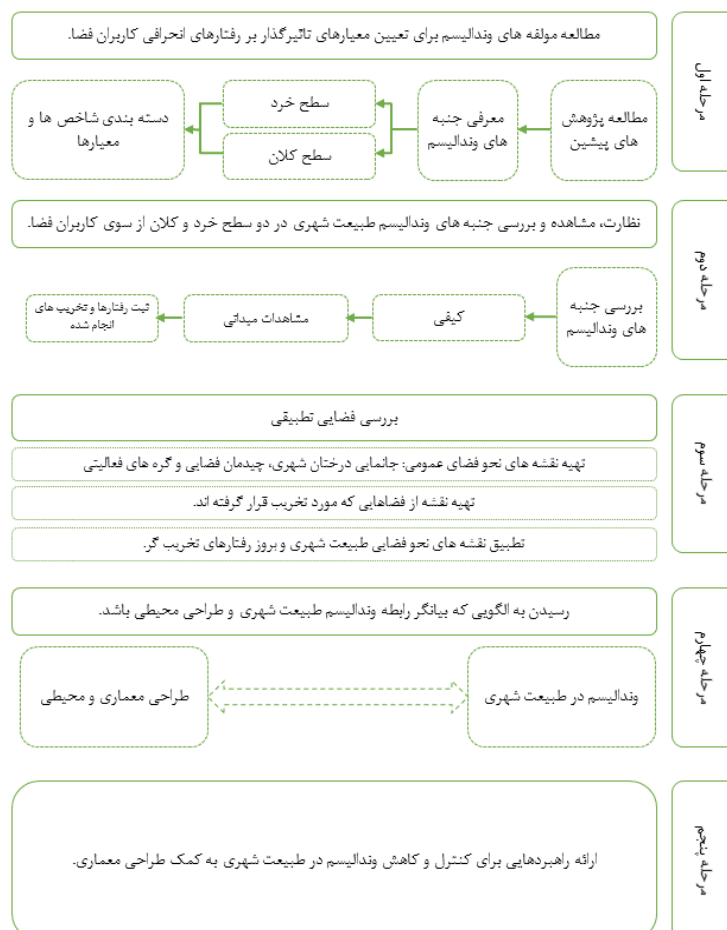
2. Kondo

3. Nowak

4. Buck

5. Al-Barmalgy

مطالعات مقایسه‌ای در توضیح نوع و میزان تخریب‌گری طبیعت شهری در تطبیق با چیدمان فضایی و گره‌های فعالیتی در فضای عمومی، به کمک نرم‌افزار UCL DepthMap v.10 انجام شده است.



شکل ۱. دیاگرام روش و روند تحقیق

۱.۲. شناخت محدوده

پارک حاشیه‌ای شهید چمران، واقع در بزرگراه شهید چمران، در منطقه ۱ و ۶ شهرداری شهر شیراز قرار گرفته، و با طولی بیش از ۷ کیلومتر، و عرض ۴۲ متر، از شریان‌های اصلی شهر محسوب می‌شود که اتصال بافت مرکزی را به توسعه‌های جدید شهر فراهم می‌کند. در طرح‌های فرادست، محور چمران به‌عنوان محدوده ویژه گردشگری مطرح است. باغات مجاور، رودخانه خشک شهر، ارتفاعات حاشیه‌ای، طراحی لبه‌ها و وجود عرصه‌های عمومی و کاربری‌های فرهنگی، گردشگری، ورزشی اقامتی و درمانی، موجب شده این محور، از پویاترین و شناخته‌شده‌ترین فضاهای تفریحی شمرده شود. طبیعت بکر در مناطق باغی این محور، و طبیعت طراحی‌شده در کنار فضاهای انسان‌ساخت آن، بخش قابل توجهی از سرزندگی طبیعت شهری شیراز را تأمین می‌کند. از سوی دیگر، این محور، در جریانات اجتماعی مختلف، فضایی اجتماع‌پذیر محسوب

می‌شود که همین امر، در کنار ویژگی‌های مثبت آن، می‌تواند زمینه‌ساز بروز رفتارهای انحرافی نیز باشد. از این رو، حفظ فضاهای طبیعی آن، جلوگیری از تخریب آن‌ها و کنترل رفتارهای انحرافی در ارتباط با آن، از اهمیت قابل توجهی برخوردار است.



شکل ۲. موقعیت جغرافیایی محدوده تحقیق مأخذ: (نویسندگان، ۱۴۰۲ و google earth)



شکل ۳. نمونه‌هایی از طبیعت تخریب‌شده در پارک حاشیه‌ای شهید چمران شیراز

۳. یافته‌ها

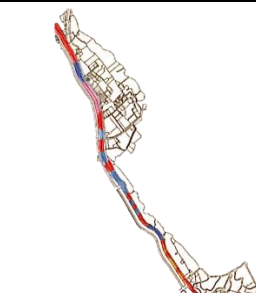
۱.۳. برداشت میدانی وضعیت موجود

در اولین گام از انجام تحقیق، وضعیت موجود محور پیاده‌راه شهید چمران به روش میدانی برداشت شد. وجود طبیعت بکر و دست‌نخورده، طبیعت طراحی و دستکاری شده، وجود بناهای معماری و محیط انسان-ساخت و در نهایت تخریب‌گری‌های رخ داده فاکتورهایی بودند که در برداشت میدانی مورد توجه قرار

گرفتند. در نقشه‌های تهیه شده (جدول ۲)، رنگ قرمز به معنای قوی بودن فاکتور مورد نظر و رنگ آبی به معنای کم‌رنگ بودن آن مؤلفه در آن نقاط می‌باشد.

مشاهدات نشان داد هرچه میزان دست‌نخورده بودن طبیعت بیشتر باشد، با تهدیدات فیزیکی کمتری مواجه خواهد بود. این در حالی است که تخریب‌گری‌های رفتاری در برابر آن، می‌تواند به دلایل جمعیت‌شناختی یا روان‌شناسانه، بیشتر باشد. فضاهای ساخته‌شده معماری در محور چمران، در اکثر محدوده‌ها، به‌صورت پراکنده مکان‌یابی شده‌اند و حتی‌المقدور سعی شده تا از تمرکز توده‌های فضایی کاسته شود. بررسی‌ها نشان داد میزان تخریب‌گری فیزیکی و رفتاری، در مناطقی که محیط انسان‌ساخت در کنار طبیعت شهری واقع شده، فرصت بیشتری برای بروز داشته‌اند. هم‌چنین بررسی‌های میدانی نشان داد که تمرکز ساختارهای فیزیکی، باعث تداوم و تکرار بروز چنین آسیب‌هایی به طبیعت شهری شده است.

جدول ۲. نمودارهای برداشت میدانی در پارک حاشیه‌ای شهید چمران شیراز

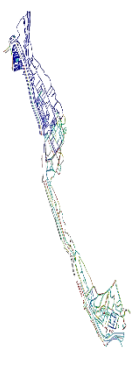
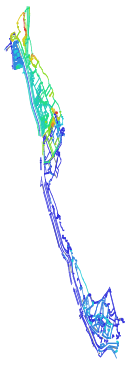
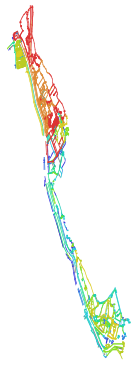
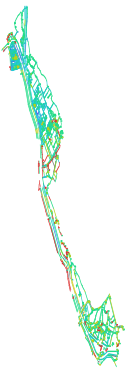
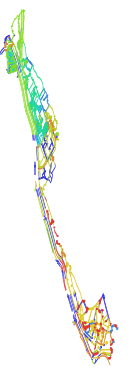
نقشه‌های برداشت میدانی			
تخریب‌گری‌ها	ترکیب طبیعت و محیط انسان‌ساخت	طبیعت طراحی شده	طبیعت بکر
			

۲.۳. تحلیل چیدمان فضا

در دومین گام، ساختار فضایی و کیفیت نحوی محدوده مطالعاتی مورد بررسی قرار گرفت. نظریه چیدمان فضا، رهیافتی برای درک چگونگی تأثیرگذاری و تأثیرپذیری روابط فضایی در ارتباط با پدیده‌های اجتماعی و روان‌شناسانه را فراهم می‌کند و بدین ترتیب، الگوهای نهان موجود در یک نظام پیکره‌بندی فضایی را کشف و ارائه می‌کند. یکی از انواع نقشه‌های قابل تحلیل، نقشه‌های محوری است. برای انجام تحلیل‌های موردنظر در این پژوهش، پس از تهیه نقشه محوری از محدوده موردنظر، خطوط ارتباطی در آن ترسیم شد. نحوه ترسیم خطوط به‌طوری بود که کمترین تعداد خطوط با طول مطلوب، بتواند بیشترین سطح از محور پارک حاشیه‌ای شهید چمران را پوشش دهد و در عین حال با توجه به ساختار طراحی شده، گره‌ها و ریزفضاهای موجود را نیز در نظر داشته باشد. پس از آن، پارامترهای طراحی محیطی در تحلیل نقشه‌های محوری در نرم‌افزار UCL DepthMap v.10 مورد بررسی قرار گرفتند تا ارتباط آن‌ها با میزان تخریب‌گری

طبیعت در این فضا، سنجیده شود. سنجش این ارتباط، از طریق تطبیق نقشه‌های حاصل از برداشت میدانی، با نقشه‌های خروجی نرم‌افزار صورت گرفته است. رنگ قرمز، نشان‌دهنده قوی‌ترین، و رنگ آبی، نمایانگر کمترین میزان و ضعیف‌ترین ارتباطات است.

جدول ۳. نمودارهای تحلیل نحوی و خروجی نرم‌افزار Depth Map

نقشه‌های خروجی نرم‌افزار							
							
RRA	RA	میانگین عمق	ضریب بی‌نظمی	کنترل‌پذیری	اتصال	همپیوندی	متغیر
-۱	-۱	۱	۰/۳۱	۰/۰۹	۰	۰/۱۵	حداقل
۲/۲۸۴	۰/۲۲۱	۱۲/۶۸	۳/۷۱	۰/۴۶	۲/۵۶	۰/۴۸	میانگین
۶/۵۲۴	۱	۵۰/۷۳	۵/۸۳	۱	۳۱	۲/۳۵	حداکثر
۱/۰۸۴	۰/۲۸۵	۱۰/۵۵۴	۱/۴۸۴	۰/۱۵۵	۱/۵۲۸	۰/۲۶۱	انحراف معیار

RA مقدار پیوستگی و ادغام را در یک ساختار فضایی مشخص می‌کند. هرچه این مقدار کوچک‌تر باشد بیانگر آن است که پیوستگی آن فضا بیشتر است، در عمق کمتری قرار گرفته و کیفیتی از تقارن دارد؛ و هرچه مقدار آن بیشتر باشد بیانگر آن است که آن فضا از سایر بخش‌ها تفکیک‌شده‌تر طراحی شده است. مقدار استاندارد شده RRA یا عدم تقارن نسبی واقعی، به میزان تفکیک‌پذیر بودن یک فضا اشاره دارد. هرچه این شاخص مقدار بالاتری داشته باشد، بیانگر آن است که آن فضا درجه سلسله‌مراتب اجتماعی و حریم خصوصی بالاتری را کسب کرده و به لحاظ نفوذپذیری در حد کمتری قرار دارد و نظارت عمومی بر محیط-هایی که تقارن بالاتر و پیوستگی بالاتری دارند بیشتر خواهد بود. مقادیر گزارش شده برای این شاخص در محور مطالعاتی این تحقیق ($RRA = -1 - 2/284$) نشان می‌دهد فضاها به لحاظ عملکردی (تقویت پیاده-محوری) بازدهی بالاتری دارند و در سلسله‌مراتب طولی (نه عمقی) قرار گرفته‌اند و از این لحاظ پیوستگی بالایی دارند. تحلیل عملکردی هر یک از متغیرهای نحوی در نمودارهایی در ارتباط با RRA سنجیده شده‌اند.

یکپارچگی و هم‌پیوندی: شاخص هم‌پیوندی، اصلی‌ترین مفهوم چیدمان فضا است: میانگین تعداد تغییر جهاتی که بتوان از آن فضا، به سایر فضاها رسید (عباسزادگان، ۱۳۸۱). به عبارت دیگر، هم‌پیوندی یک نقطه مشخص، نشانگر میزان ارتباط آن با ساختار کلی فضا است. هم‌پیوندی، قادر است میزان عبور پیاده، و در نتیجه اهمیت فضا در نقشه شناختی افراد و پدیده‌های مرتبط با آن را پیش‌بینی کند. مقادیر به دست آمده برای این شاخص در محدوده مورد مطالعه و رابطه معکوس آن با RRA (نمودار ۱) نشان می‌دهد که به طور کلی این شاخص مقدار متوسط رو به پایینی داشته ($i = 0.15 - 0.48$) و عبور از فضا بیش از مکث در آن رخ خواهد داد.

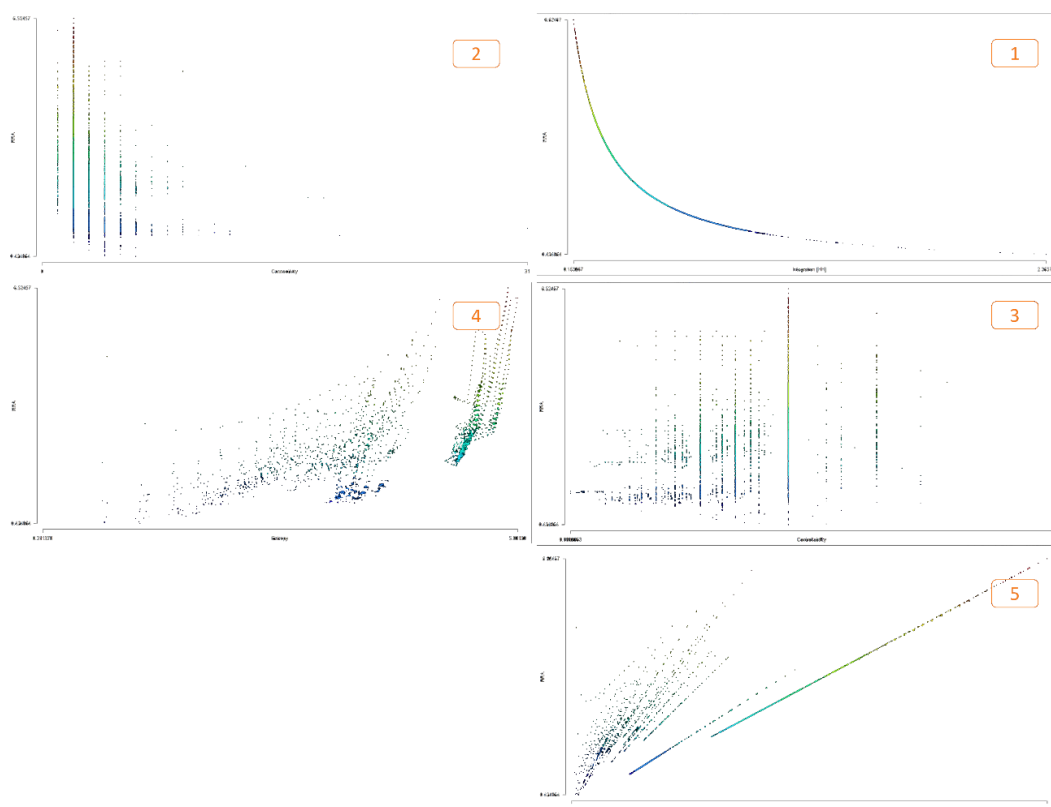
اتصال: اتصال، بیانگر میزان ارتباط بی‌واسطه و مستقیم یک نقطه با سایر نقاط می‌باشد. این شاخص، سهولت جریان را از طریق شبکه ارتباطات در یک محیط نشان می‌دهد. هرچه اتصالات بیشتر باشد، ارتباط با دیگر فضاها بیشتر خواهد بود. با توجه به الگوی محوری و کشیده پارک حاشیه‌ای شهید چمران شیراز، فاصله طولی فضاها با یکدیگر زیاد بوده و از سوی دیگر، انشعابات شبکه معابر، به نسبت محدود است. به همین دلیل سرتاسر محور، از نظر اتصالات و برقراری جهات مختلف جریان‌های حرکتی، ضریب پایینی ($Conn = 0.0 - 2.56$) به دست آورده‌اند. همچنین نمودار ۲ نشان می‌دهد نقاطی با RRA بالاتر، اتصال کمتری با پیکره‌بندی کلی فضا داشته‌اند.

کنترل‌پذیری: میزان کنترل‌پذیری یک فضا، بیانگر توانایی آن در افزایش ارتباطات، تعاملات و در نتیجه ارتقای سطح نظارت در آن محدوده می‌باشد. این مؤلفه، احتمال جذب پتانسیل و گزینش یک فضا در میان سایر فضاها در گره‌های فضایی را پیش‌بینی می‌کند. مقادیر به دست آمده برای این شاخص در سرتاسر محدوده به مقدار متوسط ($CV = 0.46$) گزارش شده و بدان معناست که سرتاسر محدوده قابلیت انتخاب تقریباً یکسانی برای حضور کاربران دارند (نمودار ۳).

ضریب بی‌نظمی: این ضریب، نشان‌دهنده تمرکز در یک محیط است. هرچه ضریب بی‌نظمی بزرگ‌تر باشد، نشان‌دهنده پراکندگی توسعه در آن محدوده می‌باشد. مقدار این شاخص به طور کلی در سطح متوسط ($S_i = 3.71$) گزارش شده است؛ اما بررسی دقیق‌تر نشان می‌دهد در انتهای محور پراکندگی توسعه بالاتر بوده و بنابراین حضور کاربران با اهداف مشخص صورت گرفته و نه به صورت عبوری و انتخابی در طول مسیر. به عنوان مثال در محدوده ذکر شده مدرسه، غذاخوری و کاربری‌های مسکونی مشاهده می‌شود. بررسی‌ها همچنین نشان داد هرچه پراکندگی بالاتر بوده، عمق فضایی بالاتر و پیوستگی کمتر بوده است (نمودار ۴).

میانگین عمق: یک نقطه مشخص، در صورتی دارای عمق زیاد محسوب می‌شود، که تعداد قدم‌هایی که از آن برای رسیدن به سایر نقاط برداشته می‌شود، زیاد باشد. به عبارت دیگر، نقاط دارای عمق بالا، خود را به میزان بیشتری از پیکره‌بندی فضا جدا کرده‌اند. مقادیر میانگین عمق (با توجه به نسبت طول به انشعابات محور

شهید چمران) ($MD=1 - 12/68$) در سطح پایینی توسط نرم افزار گزارش شده است. این مورد نیز با تاکید بر کاربری پیاده راه بودن این محدوده و رابطه مثبت و مستقیم آن با RRA (نمودار ۵)، در مقیاس نقاط و گره-های عملکردی یک فاکتور مثبت، و در مقیاس کل محدوده، به علت کاهش عمق دید طولی و کاهش نظارت عمومی پیوسته کاربران یک فاکتور منفی محسوب می شود.



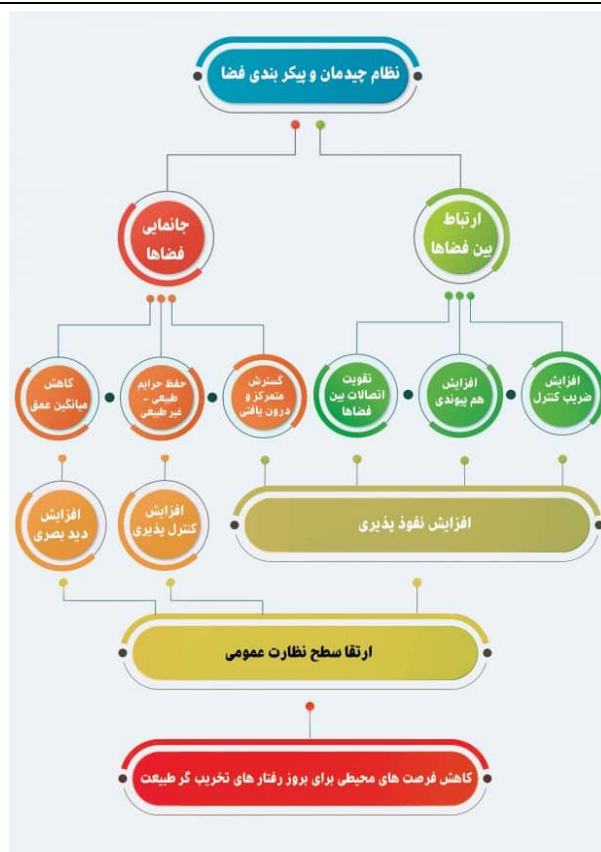
شکل ۴. نمودارهای رابطه کیفیت نحوی و بازدهی عملکردی و رفتاری محدوده مورد مطالعه

۳.۳. تطبیق کیفیات نحوی و رفتارهای تخریب گر

در انتها با تطبیق نقشه های برداشت میدانی از تخریب گری های رخ داده در طول محور با نقشه های کیفیات نحوی محدوده مطالعاتی، به بررسی تاثیر چیدمان فضا بر بروز رفتارهای انحرافی در تخریب طبیعت شهری پرداخته شد. بررسی ها نشان داده هرچه هم پیوندی یک فضا بیشتر باشد، آن فضا برای استفاده کنندگان مطلوب تر خواهد بود (غربا و طیبیان، ۱۳۹۶: ۳۶). مطلوبیت فضا، عامل مؤثری در اجتماع پذیری و به تبع آن، افزایش نظارت های عمومی است. با توجه به الگوی محوری و ساختار طولی محدوده مورد مطالعه، دور از انتظار نبود در نقاطی که ضریب هم پیوندی، در سطوح پایین بوده است، شدت بروز رفتارهای تخریب گر، بیشتر بوده باشد. تطبیق نقشه ها همچنین نشان می دهد که شبکه پیونددهنده محدود، می تواند فرصت هایی را

برای بروز تخریب‌گری‌های رفتاری فراهم کند. اما تخریب‌گری‌های فیزیکی، ارتباط قابل توجهی با شبکه اتصالات نداشته‌اند.

بررسی‌ها نشان داد در مناطقی که میزان کنترل‌پذیری فضا کم بوده، آن محدوده به یک فضای حرکتی تبدیل شده و مکث و استقرار گروه‌های کاربران در آن کاهش یافته است؛ در نتیجه، رفتارهای تخریب‌گر به شکل گسترده‌تر و با شدت بیشتری انجام پذیرفته‌اند و خسارات فیزیکی وارده به طبیعت شهری، در این نقاط چشم‌گیرتر بوده است. تطبیق نقشه‌های توزیع فضایی طبیعت بکر، طراحی شده و ترکیب شده با محیط‌های مصنوع، نشان می‌دهد که در نقاطی که طبیعت طراحی شده یا در ترکیب با محیط انسان‌ساخت به‌عنوان یک گزینه در مقابل کاربران فضا قرار داشته‌اند، میزان کنترل فضا کمتر، و تخریب طبیعت بیشتر بوده است. این تخریب‌گری هم جنبه‌های رفتاری را در بر گرفته و هم موجب تخریب فیزیکی طبیعت در دسترس شده است. بررسی‌ها در محدوده مورد مطالعه همچنین نشان می‌دهد که هر جا ضریب بی‌نظمی کمتر بوده است، فضاهای مقصد یا دارای قابلیت مکث، فاصله بیشتری داشته و تخریب‌گری طبیعت در طول این فضاها به میزان بیشتری رخ داده است. نتایج تحلیل و مقایسه نقشه‌ها به صورت تطبیقی، نشان می‌دهد که میانگین عمق، عامل مؤثری در بروز رفتارهای تخریب‌گر طبیعت می‌باشد. به صورتی که، هرچه میانگین عمق و فواصل مقاصد از یکدیگر بیشتر باشد، طبیعت شهری، کمتر مورد تهدیدهای رفتاری مخرب طبیعت قرار می‌گیرد. اما در مقابل، در برابر تخریب‌های فیزیکی، آسیب‌پذیرتر است.



شکل ۵. الگوی چیدمانی مطلوب برای کاهش رفتارهای تخریب گر طبیعت شهری

۴. بحث

بررسی مطالعات پیشین نشان داد برای آنکه یک رفتار ناهنجار و انحرافی، تحت عنوان وندالیسم و تخریب‌گری معرفی شود، وجود دونقطه مشترک در تعریف و دسته‌بندی عوامل و معیارها در حوزه تخریب‌گری، ضرورت دارد: وجود انگیزه (محسوس و نامحسوس، خودآگاه و ناخودآگاه و ملموس و غیرملموس) در فرد برای بروز چنین رفتاری و نتایج فیزیکی ملموس حاصل از آن. پیش‌گیری از جرم و رفتارهای انحرافی، از طریق بهبود کیفیات محیطی و طراحی شهری، نخستین بار توسط جفری در سال ۱۹۶۹ میلادی مطرح شد. پیکره‌بندی و چیدمان فضا، مجموعه‌ای از روابط بین فضاهایی است که در موقعیت ویژه خود، الگوی ساختاری محیط و فرصت بروز رفتارهای فضایی را شکل می‌دهند. مدیریت کردن مجموعه‌های پیچیده اصول و کیفیات چیدمان در محیط، فرصت‌های رفتاری متفاوتی را ایجاد می‌کند. با توجه به اهمیت طبیعت شهری، در ارتقای کیفیات محیطی، کاهش آلودگی‌ها و افزایش سطح سلامت جسمی و روانی شهروندان، در این پژوهش به علل محیطی بروز رفتارهای تخریب‌گر طبیعت با استفاده از تکنیک نحو فضا پرداخته شده است. برای این منظور، تخریب‌گری طبیعت شهری در نمونه مورد مطالعه، در ارتباط با سه گروه از مؤلفه‌ها موردبررسی قرار گرفته است: چیدمان فضایی، وضعیت فیزیکی طبیعت شهری و طراحی محیطی.

چیدمان فضایی: در بررسی وضعیت پیکره‌بندی و چیدمان فضایی در پارک حاشیه‌ای شهید چمران شیراز، ۵ مؤلفه مورد بررسی قرار گرفتند: هم‌پیوندی، اتصال، کنترل‌پذیری، ضریب بی‌نظمی و میانگین عمق. بررسی‌ها نشان می‌دهد که در محورهای تفریحی، گردشگری و فضاهای عمومی، ارتباطات پیاده، باید شبکه‌ای یکپارچه ایجاد کنند. وجود فواصل خالی در مسیر، نشان‌دهنده عدم تداوم و پیوستگی، و خدشه‌دار شدن نظارت عمومی بر فضا است؛ ضریب بی‌نظمی به‌دست‌آمده، نشان‌دهنده ایجاد الگوی پراکندگی در فضا بوده و در نتیجه، تنوع فعالیتی و جذب جمعیت متمرکز و تأمین فضاهای مکث ایمن کاهش می‌یابد. ریز فضاهای از طریق اتصالات، با الگوی کلی محیط، یکپارچه‌شده و امنیت عمومی فضا را بالا برده است. به همین دلیل، نظارت بر محیط، و تمایل به رعایت هنجارها در انظار عمومی افزایش یافته است که نمود کالبدی آن در ارتباط با طبیعت شهری، کاهش تخریب‌گری فضای طبیعی در چنین محدوده‌هایی بوده است. میزان ضریب کنترل پایین، گزینه‌های مجاز برای انتخاب مسیرها و کنترل‌پذیری را کاهش می‌دهد و خطر آسیب‌پذیری در برابر رفتارهای انحرافی را بالا می‌برد. رشد محوری ساختار فضایی، با توجه به موقعیت مکانی و غلبه الگوی شریان حرکتی سواره، تخریب‌گری‌های فیزیکی را در مقایسه با الگوهای رفتاری انحرافی، افزایش داده است. بنابراین، می‌توان گفت نظام پیکره‌بندی فضا می‌تواند در بروز رفتارهای تخریب‌گر طبیعت شهری مؤثر باشد؛ زیرا چیدمان فضا، گره‌های فعالیتی، فضاهای مکث و حرکت و میانگین عمق نفوذ و دید را شکل می‌دهد؛ سپس نظارت عمومی شکل می‌گیرد، و در نهایت، نه تنها فرصت‌های محیطی بروز رفتار تخریب‌گر طبیعت شهری در فضای عمومی کاهش می‌یابد، بلکه در جهت الگوسازی رفتارهای حمایت‌کننده طبیعت شهری نیز، مؤثر است.

وضعیت فیزیکی طبیعت شهری: بررسی وضعیت طبیعت شهری در محدوده مورد مطالعه، نشان می‌دهد که ترکیبی از طبیعت بکر و دست‌نخورده، و طبیعت طراحی و دست‌کاری شده در این محور به چشم می‌خورد. نتایج نشان می‌دهد که تخریب‌گری طبیعت شهری، به دو صورت رفتاری و فیزیکی در این نقاط صورت می‌پذیرد. تطبیق نقشه‌های برداشت میدانی، نشان می‌دهد که تخریب‌گری رفتاری، بیشتر در نقاطی که طبیعت شهری به صورت دست‌نخورده و بکر حفظ شده است صورت می‌گیرد. زیرا به نظر می‌رسد احساس تعلق و هویت در ارتباط با طبیعت، به‌ویژه در شرایطی که نظارت عمومی حاکم است، مانع تخریب فیزیکی و بروز نوعی هنجارشکنی می‌شود. در مقابل، طبیعت دست‌کاری شده، مستعد پذیرش تخریب‌گری‌های فیزیکی بیشتری بوده است.

طراحی محیطی: محیط انسان‌ساخت و بناهای معماری موجود در محور شهید چمران شیراز، فرصت‌های محیطی زیادی را برای بروز رفتارهای تخریب‌گر طبیعت، ایجاد نموده‌اند. بررسی‌ها نشان می‌دهد که در بیش از نیمی از این محور، ساخت‌وسازها به صورت پراکنده، و با فاصله از هم ایجاد شده‌اند. این مسئله، از سویی

به واسطه فواصل ایجاد شده و کاهش نظارت عمومی مستمر، باعث به وجود آمدن فرصت تخریب‌گری‌های رفتاری و فیزیکی به نفع محیط انسان‌ساخت در تقابل با طبیعت شهری شده، و از سوی دیگر، به دلیل اولویت‌بخشی به ساختارهای فیزیکی و تلاش برای رفع نیازها و خدمات چنین محیط‌هایی، باعث تداوم و تکرار چنین آسیب‌هایی به طبیعت شهری شده است. هرکجا که بنای معماری با قدرت و تمرکز بیشتری نسبت به طبیعت شهری جانمایی شده است، طبیعت و به‌ویژه درختان آن، بیشتر مورد تعرض و ندال‌ها قرار گرفته‌اند. در چنین محیط‌هایی، رها کردن زباله، عبور از میان چمن‌ها و آسیب به بدنه درختان، بیشترین رفتار و ندالی بروز یافته بوده است.

بنابراین، فرضیات پژوهش، مبنی بر تأثیر چیدمان فضایی، طراحی محیطی و ساختارهای فیزیکی طبیعت شهری در بروز رفتارهای تخریب‌گر، تأیید می‌شود. نتایج تحقیق همسو با یافته‌های سجادی و ضرغامی (۱۳۹۶) و رحیمی و رضایی (۱۳۹۷) بر تأثیر طراحی محیطی و موقعیت مکانی بر بروز فرصت‌های تخریب‌گری تأکید و در ادامه یافته‌های حاتمی‌نژاد و همکاران (۱۳۹۲) و بندرآباد و اسماعیل‌پور (۱۳۹۶) به لزوم تقویت نظارت عمومی به واسطه اجتماع‌پذیری و تداوم بصری در ساختار محیط به منظور افزایش کنترل‌پذیری رفتارهای اجتماعی کاربران فضاهای عمومی اشاره می‌کند.

۵. نتیجه‌گیری

نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که پیکره‌بندی فضایی و کیفیت‌های نحوی فضاهای عمومی، نقش معناداری در بروز یا کاهش رفتارهای تخریب‌گر طبیعت شهری دارند. تحلیل چیدمان فضایی محور حاشیه‌ای شهید چمران شیراز با استفاده از نرم‌افزار DepthMap نشان داد که شاخص هم‌پیوندی در محدوده مورد مطالعه در سطحی متوسط رو به پایین قرار دارد (میانگین $0/48$)، که بیانگر غلبه حرکت عبوری بر مکث و کاهش نظارت عمومی است. همچنین شاخص اتصال با مقدار میانگین $2/56$ و کنترل‌پذیری با مقدار متوسط $0/46$ ، نشان‌دهنده توزیع نسبتاً یکنواخت اما ضعیف فرصت‌های انتخاب و کنترل فضایی در طول محور می‌باشد.

از سوی دیگر، مقدار ضریب بی‌نظمی (میانگین $3/71$) و الگوی توسعه پراکنده، به‌ویژه در بخش‌های انتهایی محور، موجب افزایش عمق فضایی و کاهش پیوستگی عملکردی شده است. تطبیق نقشه‌های نحوی با برداشت‌های میدانی نشان داد که رفتارهای تخریب‌گر طبیعت شهری، به‌ویژه تخریب‌های فیزیکی، در فضاهایی با هم‌پیوندی، اتصال و کنترل‌پذیری پایین‌تر، و در مجاورت طبیعت طراحی‌شده یا ترکیب‌شده با محیط انسان‌ساخت، شدت بیشتری دارند. در مقابل، طبیعت بکر و دست‌نخورده، علی‌رغم مواجهه با برخی رفتارهای تخریب‌گر رفتاری، از تخریب‌های فیزیکی کمتری برخوردار بوده است.

بر اساس یافته‌ها، می‌توان نتیجه گرفت که چیدمان فضایی، از طریق شکل‌دهی به الگوهای حرکت، مکث، نظارت عمومی و عمق دید، به‌طور مستقیم در ایجاد یا کاهش فرصت‌های محیطی بروز رفتارهای تخریب‌گر طبیعت شهری مؤثر است. بنابراین، فرضیات پژوهش مبنی بر ارتباط معنادار میان فضا‌سازی، طراحی محیطی و کنترل تخریب‌گری طبیعت در فضاهای عمومی، تأیید می‌شود.

در راستای نتایج به‌دست‌آمده، راهبردها و پیشنهادهای کاربردی زیر جهت کاهش رفتارهای تخریب‌گر و افزایش حفاظت از طبیعت شهری در فضاهای عمومی ارائه می‌شود:

- افزایش هم‌پیوندی فضایی از طریق تقویت پیوستگی مسیرهای پیاده و فعال‌سازی فضاهای خالی میان‌گره‌های عملکردی، به‌منظور ارتقای حضورپذیری و نظارت عمومی مستمر.
 - کاهش میانگین عمق فضایی با کاهش فاصله میان مقاصد، فضاهای مکث و فعالیت، به‌گونه‌ای که دید طولی و نفوذپذیری اجتماعی فضا افزایش یابد.
 - پرهیز از الگوهای توسعه پراکنده و حرکت به‌سوی گسترش متمرکز و درون‌بافتی، که بر اساس یافته‌ها فرصت‌های کمتری برای بروز تخریب‌گری طبیعت فراهم می‌کنند.
 - حداقل‌سازی مداخلات کالبدی در طبیعت شهری و پرهیز از طراحی‌هایی که موجب جلب‌توجه منفی، دسترسی بی‌ضابطه و افزایش آسیب‌پذیری عناصر طبیعی، به‌ویژه درختان، می‌شوند.
 - تعریف سلسله‌مراتب روشن دسترسی و حریم میان طبیعت شهری و فضاهای انسان‌ساخت، به‌منظور کاهش تداخل عملکردی و جلوگیری از تخریب‌های فیزیکی و رفتاری.
- در مجموع، نتایج پژوهش تأکید می‌کند که طراحی آگاهانه چیدمان فضاهای عمومی، می‌تواند به‌عنوان ابزاری مؤثر در کاهش رفتارهای تخریب‌گر طبیعت شهری و تقویت رفتارهای حمایتی کاربران فضا عمل کند.

کتاب‌نامه

۱. بخارایی، ا.، و شربتیان، م. (۱۳۹۴). تحلیل جامعه‌شناختی عوامل اثرگذار بر رفتارهای وندالیستی (مطالعه موردی: در کلان‌شهر مشهد). *پژوهش‌های راهبردی/امنیت و نظم/اجتماعی*، ۴(۱۰)، ۴۸-۲۱.
۲. بندرآباد، ع.، و اسماعیل پور همدانی، س. (۱۳۹۶). نقش عوامل محیطی مؤثر بر تخریب‌گرایی (وندالیسم) در کیفیت عرصه‌های عمومی شهری (نمونه موردی: محله کبابیان همدان). *فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی*، ۹(۳)، ۱۶۳-۱۸۰.

۳. حاتمی نژاد، ح.، سلیمانی، ه.، چراغی، ر.، و احمدتوزه، و. (۱۳۹۲). تحلیل و ارزیابی علل وندالیسم در فضاهای عمومی شهری (نمونه موردی شهر رباط کریم). *فصلنامه علمی و پژوهشی نگرش های نو در جغرافیای انسانی*، ۵(۴)، ۱-۱۴.
۴. خاکپور، ب.، و حسینی، م. (۱۳۹۳). بررسی و ارزیابی علل گرایش به رفتارهای وندالیستی در محیطهای شهری. *فصلنامه دانش انتظامی خراسان رضوی*، ۲۶، ۷۲-۴۹.
۵. رحیمی، م.، و رضایی، ب. (۱۳۹۷). سنجش و ارزیابی مؤلفه های مؤثر بر تخریب گری (وندالیسم) در فضاهای سبز عمومی (مطالعه موردی: پارک های منطقه ۱۱ شهرداری تهران). *مطالعات محیطی هفت حصار*، ۲۳، ۸۰-۶۷.
۶. ریسی، ع.، خواجه نوری، ب.، ایمان، م.، و حسینچاری، م. (۱۳۹۶). بررسی رابطه سرمایه اجتماعی و فرهنگی، فناوری های نوین، دلبستگی و جنسیت با گرایش به تخریب گری (مطالعه موردی: دانش آموزان دبیرستانی استان کرمان). *مطالعات آموزش و یادگیری*، ۹(۱)، ۴۹-۲۳.
۷. سجادی، ژ.، و ضرغامی، س. (۱۳۹۶). سنجش و ارزیابی مؤلفه های تاثیرگذار بر تخریب گری (وندالیسم) در فضاهای عمومی. *انتظام اجتماعی*، سال ۹، شماره ۲، ۱۰۲-۷۵.
۸. عباسزادگان، م. (۱۳۸۱). روش چیدمان فضا در فرایند طراحی شهری با نگاهی به شهر یزد. *فصلنامه مدیریت شهری*، ۹، ۷۵-۶۴.
۹. علوی، ع.، حسینی، م.، و ابراهیمی، م. (۱۳۹۳). بررسی تأثیر کیفیت محیط شهری بر رفتارهای وندالیستی (مطالعه موردی: شهر مشهد). *پژوهش های جغرافیای انتظامی*، ۲(۸)، ۷۶-۵۱.
۱۰. غربا، ن.، و طیبیان، م. (۱۳۹۶). تدوین مدل کاربردی تبیین ساختار ذهنی نقشه های شناختی مردم از طریق تحلیل های ریخت شناسی-فضایی بافت های شهری موجود (نمونه مخوردی: بافت تاریخی شهر کرمان). *باغ نظر*، ۱۴(۵۴)، ۳۳-۴۶.
۱۱. محسنی تبریزی، ع. (۱۳۸۳). *وندالیسم: مبانی روان شناسی، جامعه شناسی و روان شناسی رفتار وندالیستی در مباحث آسیب شناسی و کثرتفاری اجتماعی*. تهران: نشر آن.
۱۲. مطلق، م.، و ندی، س. (۱۳۹۲). بررسی جامعه شناختی عوامل مؤثر بر گرایش دانش آموزان پسر به وندالیسم در محیط مدارس (مطالعه موردی: دبیرستان های شهرستان خرم آباد). *فصلنامه مطالعات جامعه شناختی جوانان*، ۴(۱۰)، ۱۱۷-۱۳۶.
۱۳. میرفردی، ا.، احمدی، س.، و نیکخواه، ز. (۱۳۹۱). بررسی عوامل مؤثر بر گرایش به وندالیسم خرابکاری در بین دانش آموزان دبیرستانی شهر یاسوج. *فصلنامه جامعه شناسی کاربردی*، ۲۳(۴۷)، ۲۰۶-۱۸۵.
14. Al-Barmalgy, M., Amin, A., & Shaban, R. M. (2014). Methodology for monitoring the qualitative and quantitative features of the phenomenon of vandalism in open spaces using GIS. *Journal of Sustainable Development Studies*, 6(1). 96-114.
15. Bhati, A., & Pearce, P. (2016). Vandalism and tourism settings: An integrative review. *Tourism Management*, 57, 91-105.
16. Buck, A. J., Hakim, S., Swanson, C., & Rattner, A. (2003). Vandalism of vending machines: Factors that attract professionals and amateurs. *Journal of Criminal Justice*, 31(1), 85-95.

17. Ceccato, V., & Haining, R. (2005). Assessing the geography of vandalism: Evidence from a Swedish city. *Urban Studies*, 42(9), 1637-1656.
18. Davis, L. (2000). *Urban Design Compendium*. London: English Partnership and the Housing Corporation.
19. Esau, V. G. (2008). *THE INFLUENCE OF VANDALISM IN SCHOOLS ON LEARNER'S ACADEMIC PERFORMANCE* (Doctoral dissertation).
20. Faizi, M., Hosseini, S. B., & Asl, S. R. (2008). Identification of Environmental Design Methods and Techniques for Preventing Vandalism. *ENVIRONMENTAL SCIENCES*, 6(1), 9-20.
21. Francis, M. (1989). Control as a dimension of public-space quality. In *Public places and spaces* (pp. 147-172). Springer, Boston, MA.
22. Huber, A. R. (1991). Delinquency and Vandalism in the Netherlands Public Transportation System, *Economic Research Center, Netherland*.
23. Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American cities*. New York: Vantage Books.
24. Kondo, M. C., Han, S., Donovan, G. H., & MacDonald, J. M. (2017). The association between urban trees and crime: Evidence from the spread of the emerald ash borer in Cincinnati. *Landscape and urban planning*, 157, 193-199.
25. Lévy-Leboyer, C. (1984). *Vandalism: Behaviour and motivations*. Amsterdam: North-Holland.
26. Limoges, S., & Apparicio, P. (2018). Growing on the street: Multilevel correlates of street tree growth in Montreal. *Urban Forestry & Urban Greening*, 31, 15-25.
27. Locke, D. H., Han, S., Kondo, M. C., Murphy-Dunning, C., & Cox, M. (2017). Did community greening reduce crime? Evidence from New Haven, CT, 1996–2007. *Landscape and Urban Planning*, 161, 72-79.
28. Mullaney, J., Lucke, T., & Trueman, S. J. (2015). A review of benefits and challenges in growing street trees in paved urban environments. *Landscape and Urban Planning*, 134, 157-166.
29. Nowak, D. J., McBride, J. R., & Beatty, R. A. (1990). Newly planted street tree growth and mortality. *Journal of Arboriculture*, 16(5), 124-130.
30. Owen, D. (2007). The Dark Side: our far-flung correspondents. *The New Yorker*, 83(24), 28.
31. Pfattheicher, S., Keller, J., & Knezevic, G. (2019). Destroying things for pleasure: On the relation of sadism and vandalism. *Personality and Individual Differences*, 140, 52-56.
32. Richardson, E., & Shackleton, C. M. (2014). The extent and perceptions of vandalism as a cause of street tree damage in small towns in the Eastern Cape, South Africa. *Urban forestry & urban greening*, 13(3), 425-432.
33. Roy, S., Byrne, J., & Pickering, C. (2012). A systematic quantitative review of urban tree benefits, costs, and assessment methods. *Agricultural and Forest Meteorology*, 1, 48.
34. Skogan, W. (1990). *Disorder and Decline: Crime and the Spiral of Decay in American Neighbourhoods*. University of California Press. Los Angeles, CA.
35. Truong, Q. T., Touya, G., & de Runz, C. (2018). Towards Vandalism Detection in OpenStreetMap Through a Data Driven Approach. In *10th International Conference on Geographic Information Science (GIScience 2018)*. Schloss Dagstuhl-Leibniz-Zentrum fuer Informatik.
36. Turvey, B. E. (2014). Criminal profiling. *The Encyclopedia of Clinical Psychology*, 1-6.
37. Weinmayr, V. M. (1969). Vandalism by design: A critique. *Landscape Architecture*, 59(4), 286-286.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

Journal of Geography and Urban Space Development Vol. 12, No.4 (Winter 2026) – Serial Number 31

Analysis of Urban Governance in the Post-Corona Era with an Emphasis on Strategic Planning (A Case Study: Tabriz Metropolis)

Shahrivar Rostaie¹

Professor in Geography and Urban Planning, University of Tabriz, Tabriz, Iran

Rasoul Ghorbani

Professor in Geography and Urban Planning, University of Tabriz, Tabriz, Iran

Hadis Bordbar

PhD in Geography and Urban Planning, University of Tabriz, Tabriz, Iran

Received: 14 March 2024

Accepted: 2 July 2024

PP. 92-115

DOI: 10.22067/jgusd.2024.87115.1394
Scientific-Research Article

Abstract

When challenges such as Corona arise, metropolitan areas face serious management problems due to the lack of a participatory system of the population based on strong governance and the presence of numerous activists. The solution to such problems requires the transfer of responsibility from the city administration to the actors of the dominant approach to urban governance. The aim is to analyze and determine the position of urban governance in the post-corona era in Tabriz and to develop practical strategies based on strengths, weaknesses, opportunities and threats in order to realize urban governance in the post-corona era in Tabriz. The study is purposive and descriptive-analytical. Different methods were used to gather information: Library and fieldwork. In the phase of library and field studies, information was obtained from reliable domestic and foreign sources and questions from experts. The statistical population consists of 250 experts, elites and city managers who were randomly selected. SWOT analysis shows that the municipal administration in Tabriz is in a defensive position in the post-corona era. In this context, the strategies related to the defensive position were presented and prioritized based on the strategic planning matrix. The results show that defensive strategies should be considered in order to achieve urban governance in the post-corona era in Tabriz. To achieve this, city leaders should not only raise citizens' awareness, but also promote citizens' strategic thinking about the benefits of a collaborative approach to city governance to control crises such as Corona and improve conditions in the post-Corona era.

Keywords: Tabriz, Urban governance, Corona, Urban management, Crisis.

¹. Corresponding author. Email: srostaiei@tabrizu.ac.ir

Extended Abstract

1. Introduction

Local governments have been more successful in managing pandemics due to their close ties to communities, greater responsiveness, and higher legitimacy, as officials are directly elected by citizens. In Tabriz, the absence of an empowered, participatory governance system among many stakeholders has caused managerial confusion during crises like COVID-19. The current traditional management system is inadequate for these challenges. Enhancing responsiveness by involving public institutions and citizens in decision-making is essential. Adopting urban governance that integrates public, private, and civil sectors can strengthen capacity for effective crisis control, management, and recovery.

This study aims to analyze and determine the status of urban governance in the post-COVID-19 era in the metropolis of Tabriz and to propose practical strategies based on the city's strengths, weaknesses, threats, and opportunities for realizing urban governance during this period. Operating under the hypotheses that 1) urban governance in Tabriz during the post-COVID-19 era is not in a favorable position, and 2) a critical strategy for achieving urban governance in this period involves raising awareness levels among all community members, particularly citizens, the study seeks to answer the following questions:

1. What is the current status of urban governance in the post-COVID-19 era in Tabriz?
2. What practical strategies, based on strengths, weaknesses, threats, and opportunities, can facilitate the realization of urban governance in Tabriz during the post-COVID-19 era?

2. Method

This study is practical in its objective and descriptive-analytical in nature. During the documentary research phase, reliable domestic and international sources were utilized. The key dimensions and factors of the study include the planning dimension—highlighting decentralization, justice orientation, transparency, and legality—and the managerial dimension, which encompasses citizen participation, awareness-raising, continuous citizen education, responsibility, and accountability.

In the field phase, data were collected from experts, elites, and urban managers through a structured questionnaire. Considering the extensive population size, the sample size was determined to be 250 individuals using random sampling based on Cochran's formula. The questionnaire's content validity was established through expert review by university professors and domain specialists. Reliability was assessed using Cronbach's alpha coefficient via SPSS software, yielding a value of 0.91, which exceeds the acceptable threshold of 0.7, confirming the instrument's reliability.

Analysis of the questionnaires facilitated the identification of strengths, weaknesses, opportunities, and threats. To understand strategic issues and formulate strategies, the SWOT method was employed, and for prioritization and selection of superior strategies, the Quantitative Strategic Planning Matrix (QSPM) was utilized.

3. Results

The Internal Factor Evaluation (IFE) matrix identified "citizens' awareness of COVID-19 and preventive measures via various media" (mean=3.17) and "universal internet access since the pandemic onset" (mean=2.72) as the highest and lowest strengths, respectively. Among weaknesses, "lack of healthcare centers accessible to most neighborhoods" (mean=2.80) and "absence of meetings or think tanks for citizen input" (mean=1.59) ranked highest and lowest. The overall IFE score of 1.69, well below the 2.5 threshold, indicates significant internal weaknesses in Tabriz.

The External Factor Evaluation (EFE) matrix showed "potential to prevent financial resource discrimination among Tabriz districts" (mean=3.67) and "availability of internet and media" (mean=2.74) as the top and bottom opportunities. The greatest threats were "adherence to hierarchical, sectoral systems" (mean=2.63) and "lack of sustainable municipal revenue for autonomous public health decisions" (mean=1.85). The total EFE score of 1.31, also below 2.5, reveals Tabriz's underperformance in leveraging opportunities and mitigating threats.

The Internal-External (IE) matrix recommends prioritizing WT (defensive) strategies—aimed at reducing weaknesses and avoiding threats—to advance urban governance in post-COVID-19 Tabriz.

The Quantitative Strategic Planning Matrix (QSPM) ranked five WT strategies: highest priority to "enhancing citizen awareness and strategic thinking on participatory governance benefits in crisis management" (score=6.877); followed by "addressing non-inclusiveness issues through participatory programs" (6.710); "boosting synergy among urban organizations to optimize resource use in crisis control and recovery" (6.559); "maintaining relative stability in justice, education, transparency, accountability, and responsibility instead of full transformation" (6.076); and finally "implementing selected public health decisions based on existing revenue" (5.636).

4. Discussion and Conclusion

In Iran, particularly in the metropolis of Tabriz, urban governance discourse remains in its early development. Despite rapid urbanization and complex challenges, and the need to shift from traditional to modern, participatory management approaches, adopting such approaches in Tabriz is still nascent due to lacking tools and infrastructure. The importance of urban governance, especially for crisis management, is supported by studies like Du and Tan (2022), Onishi et al. (2020), and McGurric et al. (2020). SWOT analysis and expert consultations show that post-COVID-19 urban governance in Tabriz faces an unfavorable position, requiring defensive strategies (WT) to reduce weaknesses and avoid threats, followed by competitive strategies (ST) to leverage strengths and mitigate threats.

These findings align with previous studies such as Rahnama, Mafi, and Asadi (2010), Arghan and Behroozi (2019), and Tokliniya, Imani Jajermi, and Yadollania (2021), emphasizing the importance of defensive and competitive strategies and enhancing public participation. This study analyzed urban governance status in post-pandemic Tabriz through SWOT, identifying significant weaknesses and threats alongside strengths and opportunities. Internal and external evaluations reveal internal weaknesses and poor exploitation of opportunities or avoidance of threats. The IE matrix confirms urban governance in post-COVID-19 Tabriz is in an unfavorable position, validating the hypothesis. Additionally, findings from the QSPM matrix validate the second hypothesis that "raising awareness among all community members, particularly citizens, is a critical strategy for achieving urban governance in Tabriz during the post-pandemic era."

Accordingly, based on the strategic analyses and prioritization of management strategies, the following practical and scholarly recommendations are proposed for future research and actions: Investigate the impact of educational and informational programs on enhancing civic participation and urban advocacy, as well as the role of media and social institutions in strengthening social capital, conduct qualitative and participatory research to identify citizens' real needs and design participation models tailored to the cultural and social context of Tabriz, etc.

Keywords: Crisis, COVID-19, Tabriz, Urban Governance, Urban Management.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال دوازدهم، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۴، شماره پیاپی ۳۱

تحلیلی بر حکمروایی شهری در دوران پساکرونا با تأکید بر برنامه‌ریزی راهبردی (مطالعه موردی: کلانشهر تبریز)^۱

شهریور روستایی (استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران، نویسنده مسئول)

srostaei@tabrizu.ac.ir

رسول قربانی (استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران)

rghorbani@tabrizu.ac.ir

حدیث بردبار (دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران)

hadis.bordbar@tabrizu.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۴۰۳/۰۴/۱۲

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۲/۲۴

صص ۹۲-۱۱۵

چکیده

کلانشهرها هنگام بروز چالش‌هایی نظیر کرونا به دلیل نبود نظام مشارکت‌جویانه مردمی مبتنی بر حکمروایی مقتدر و در حضور کنشگران متعدد، دچار مسائل جدی مدیریتی می‌شوند، حل چنین مسائلی مستلزم واگذاری مسئولیت اداره شهر بر عهده ذینفعان در غالب رویکرد حکمروایی شهری می‌باشد. هدف این مقاله تحلیل و تعیین موقعیت حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز و ارائه راهبردهای کاربردی با تکیه بر نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها برای تحقق حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز می‌باشد. پژوهش حاضر به لحاظ هدف کاربردی و به لحاظ ماهیت توصیفی-تحلیلی است. برای گردآوری اطلاعات، از روش‌های کتابخانه‌ای و میدانی استفاده شده است. در مرحله مطالعات کتابخانه‌ای، از منابع معتبر داخلی و خارجی استفاده شد. در مرحله میدانی اطلاعات از کارشناسان، نخبگان و مدیران شهری با تدوین پرسشنامه به دست آمد. جامعه آماری ۲۵۰ نفر از کارشناسان، نخبگان و مدیران شهری می‌باشد که به صورت نمونه‌گیری تصادفی انتخاب شده‌اند. یافته‌های مدل سوات نشان می‌دهد که حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز در موقعیت تدافعی قرار می‌گیرد. در همین راستا راهبردهای مربوط به موقعیت تدافعی ارائه گردید و با استفاده از ماتریس برنامه‌ریزی راهبردی کمی اولویت‌بندی شد. نتایج نشان می‌دهد برای تحقق حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز با مدنظر قراردادن راهبردهای تدافعی، لازم است مسئولین و متولیان امور شهری افزون بر ارتقاء سطح آگاهی شهروندان، اقدام به ترویج تفکر استراتژیک در میان شهروندان در خصوص مزایای رویکرد مشارکتی حکمروایی شهری برای کنترل بحران‌هایی نظیر کرونا و بهبود شرایط در دوران پس از آن، نمایند.

کلیدواژه‌ها: بحران، تبریز، حکمروایی شهری، کرونا، مدیریت شهری.

^۱. این مقاله مستخرج از رساله دکتری رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری است.

۱. مقدمه

رویدادهای پیش‌بینی نشده بهداشتی همه ساله سهم عمده‌ای در ایجاد خسارت‌های مالی و جانی در کلانشهرها دارند که در این میان ضعف مدیریت شهری جهت مهار آن‌ها، موجب افزایش میزان خسارات می‌شود (هی و ژا، ۲۰۲۲، ص. ۳). در دسامبر ۲۰۱۹، بیماری کرونا از شهر ووهان چین پای به زندگی انسان گذاشت و به سرعت در کلانشهرها گسترش یافت، در چنین شرایطی کلانشهرهایی که فاقد نظام مدیریت شهری مشارکتی و مبتنی بر حکمروایی بودند دچار چالش‌های مدیریتی گردیدند، زیرا چالش‌های نوظهور با پیچیدگی‌های فراوان از طریق کاربست سیستم‌های مدیریتی بروکراتیک قابل حل نیستند (روشنایی، احمدیان و خوارزمی، ۱۴۰۲، ص. ۲) و مشکلات مضاعفی را برای شهر بوجود می‌آورند، در همین راستا به اعتقاد متخصصان برای به حداقل رساندن خسارات و نیز بمنظور بازایی شرایط پس از بحران، می‌بایست طی یک فرایند واکنشی موثر وضعیت ارزیابی شده و در سریع‌ترین زمان راه‌حل‌های مناسب اتخاذ گردند (مانی‌ای دی و ماکن‌گدی، ۲۰۲۰، ص. ۵)، به اعتقاد آن‌ها تحقق این امر مستلزم توجه به نوع خاصی از رابطه میان دولت و جامعه مدنی و واگذاری قسمتی از وظایف اداره شهر به شهروندان در غالب حکمروایی شهری می‌باشد. حکمروایی شهری کنش، شیوه یا سیستم اداره است که در آن مرزهای بین سازمان‌ها، بخش عمومی و خصوصی در هم می‌روند (علیزاده و روشنایی، ۱۳۹۶، ص. ۱۲۱). رویکرد حکمروایی شهری، عنصر ذاتی همکاری بین جامعه مدنی، جامعه سیاسی، دولت و شهروندان می‌باشد (پیری، ۱۳۹۵، ص. ۱۲۳)، همچنین این رویکرد تمایل دارد به شکلی غیرمستقیم ما را از دیدگاه متمرکز حکومت، به سوی سیاست‌گذاری مشارکتی سوق دهد و به موجب آن همه ذینفعان را برای حل مشکلات شهری بسیج نماید (شاهینی‌فر و چاره‌جو، ۱۳۹۷، ص. ۲۰۳).

نتایج پژوهش دوو و تان^۳ (۲۰۲۲) نشان می‌دهد که شیوع کرونا منجر به افزایش توجه دولت به سیستم مدیریت شهری مشارکتی شده است، زیرا مدیریت شهری مشارکتی سبب ارتقاء بازدهی منابع و جابجایی سریع‌تر اطلاعات می‌گردد؛ مک‌گویرک^۴ و همکاران (۲۰۲۰) در پژوهش خود بر لزوم نوآوری در مدیریت شهری و اتخاذ حکمروایی شهری تأکید نموده‌اند؛ نتایج پژوهش‌های مانی‌ای دی و ماکن‌گدی (۲۰۲۰) و اونیشی^۵ و همکاران (۲۰۲۰) نشان می‌دهند که در دوران پساکرونا رویکردهای مدیریت شهری سنتی برای مقابله با بحران‌ها کارایی نخواهند داشت و حکمروایی شهری که مشتمل بر سازمان‌های جمعی، گروه‌های اجتماعی و بازیگران غیردولتی است سبب واکنش‌های موثرتر علیه کرونا می‌شود؛ نتایج مطالعه شریفی و خاوریان-گرمسیر^۶ (۲۰۲۰) نشان می‌دهد که توجه به حوزه‌های محیطی، اقتصادی-اجتماعی، مدیریتی

1. He & Zhang

2. Munyede & Machengete

3. Du & Tan

4. McGuirk

5. Onyishi

6. Sharifi & Khavarian-Garmsir

(حکمروایی شهری) سبب ایجاد شهرهای پایدارتر در دوران پساکرونا می‌شود؛ نتایج پژوهش علی و کیل^۱ (۲۰۰۷) نشان می‌دهد که حکمروایی شهری می‌تواند با استفاده از اختیارات خود با چالش‌های نوظهور شهری مقابله کند.

نتایج مطالعه روشنائی، احمدیان و خوارزمی (۱۴۰۲) نشان می‌دهد که مهم‌ترین متغیرهای تحقق حکمروایی شهری از نظر شهروندان جهت‌گیری توافقی و مسئولیت‌پذیری و از نظر مدیران مسئولیت‌پذیری و عدالت می‌باشند؛ نتایج پژوهش توکلی‌نیا، ایمانی جاجرمی و یداله‌نیا (۱۴۰۰) نشان می‌دهد که برای ارتقاء عملکرد مدیریت شهری در چارچوب حکمروایی شهری اولویت با راهبردهای رقابتی می‌باشد؛ نتایج پژوهش حیدری و همکاران (۱۴۰۰) نشان می‌دهد که در تبریز مولفه‌های مشارکت، مسئولیت‌پذیری و پاسخگویی بیشترین تاثیر را در تاب‌آوری اجتماعی شهروندان در برابر کرونا دارند؛ نتایج پژوهش حسینی (۱۳۹۹) نشان می‌دهد که مؤلفه‌های مؤثر بر حکمروایی شهری در زمان کرونا شامل آگاهی‌بخشی، آموزش مستمر شهروندان، صداقت رسانه‌ای، راهبردهای نوین بهداشتی، همکاری فرابخش سازمان‌ها، مسئولیت‌پذیری شهروندان، شفافیت، پاسخگویی و عدالت‌محوری می‌باشند؛ نتایج پژوهش کاظمیان و همکاران (۱۳۹۸) نشان می‌دهد که وجود محدودیت‌های نهادی، اجتماعی و زمینه‌ای مانع تحقق حکمروایی شهری در ایران می‌شود؛ نتایج پژوهش‌های ارغان و بهرورزی (۱۳۹۸)، شاهینی‌فر و چاره‌جود (۱۳۹۷) و رهنما، مافی و اسدی (۱۳۸۹) نشان می‌دهند به ترتیب قائم‌شهر، کرمانشاه و مشهد از نظر حکمروایی شهری در وضعیت تدافعی قرار دارند؛ نتایج پژوهش روستایی، نعیمی مطلق و درویشی (۱۳۹۷) نشان می‌دهد که مولفه‌های اطلاع‌رسانی و آشنایی با حقوق حکمروایی شهری بیشترین تاثیر را بر رضایت از عملکرد شهرداری تبریز دارند؛ نتایج پژوهش پیری (۱۳۹۵) نشان می‌دهد که تحقق حکمروایی شهری در تبریز نیازمند مبنای قانونی می‌باشد.

مرور پژوهش‌های پیشین نشان می‌دهد که آن‌ها عمدتاً به تحلیل وضعیت حکمروایی شهری در مطالعات موردی پرداخته‌اند و اقدام به انتخاب راهبردهای مؤثر و تدابیر لازم در راستای بهبود وضعیت حکمروایی شهری نکرده‌اند، لذا نوآوری پژوهش حاضر این است که افزون بر تحلیل وضعیت موجود حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در تبریز، با بهره‌مندی از برنامه‌ریزی راهبردی، اقدام به تعیین اولویت‌بندی راهبردها نموده است، چرا که تحلیل وضعیت موجود به تنهایی اقدامی کافی و لازم در جهت بهبود وضعیت حکمروایی شهری در دوران پساکرونا نیست و اتخاذ اقدامات راهبردی، بررسی اقدامات و فرایندها و در نهایت تلفیق عوامل برنامه‌ریزی با عوامل اجرایی و مشارکت عمومی الزامی می‌باشد.

کلانشهر تبریز در غیاب یک نظام مشارکت جویانه مردمی مبتنی بر حکمروایی مقتدر به شهری مملو از کنشگران متعدد با موانع در هم تنیده بدل شده که هنگام بروز چالش‌هایی نظیر کرونا، دچار سردرگمی‌های مدیریتی می‌شود، زیرا سیستم مدیریتی تبریز با تکیه بر سازوکارهای سنتی قادر به حل چالش‌های نوظهور نیست (کاظمیان و همکاران، ۱۳۹۸، ص. ۶۵) و ضروری است توان پاسخگویی به نیازهای جدید از طریق

¹. Ali & Keil

جذب نیروهای فعال در نهادهای عمومی و درگیر نمودن شهروندان در مراحل تصمیم‌گیری ارتقاء یابد، تحقق این امر مستلزم اتخاذ رویکرد حکمروایی شهری می‌باشد، زیرا این رویکرد از طریق بهره‌گیری از ظرفیت‌های جامعه در بخش‌های دولتی، خصوصی و مدنی و نیز با تقویت توان سازمانی، امکان کنترل مدیریت موثر و بازیابی شرایط پس از بحران‌هایی نظیر کرونا را فراهم می‌نماید. هدف این مقاله تحلیل و تعیین موقعیت حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز و ارائه راهبردهای کاربردی با تکیه بر نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها برای تحقق حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز می‌باشد و در پی پاسخگویی به سوالات زیر است: ۱- حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز از چه موقعیتی برخوردار است؟، ۲- راهبردهای کاربردی با تکیه بر نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت‌ها برای تحقق رویکرد حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز کدامند؟

۲. روش‌شناسی

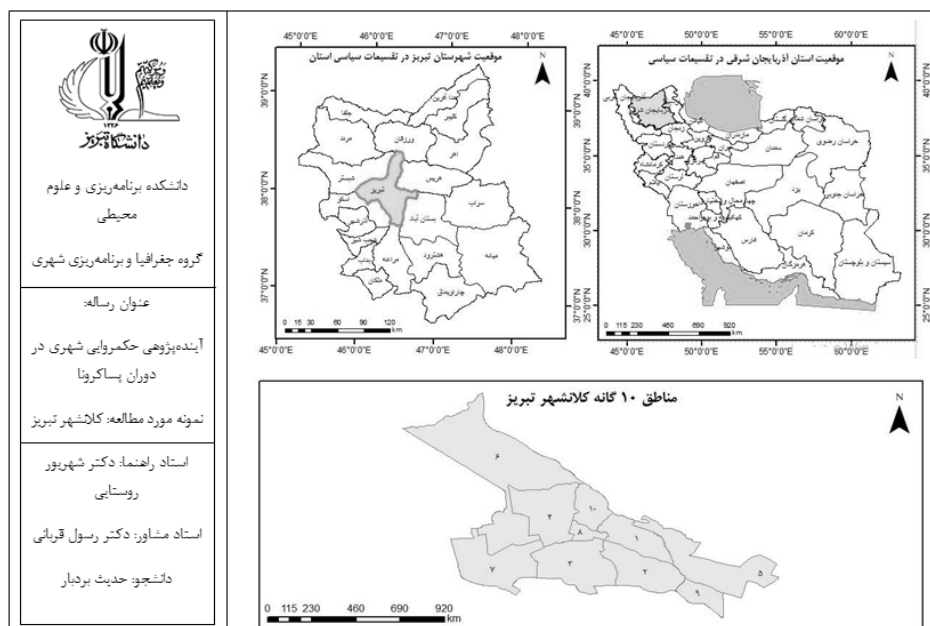
پژوهش حاضر به لحاظ هدف کاربردی و به لحاظ ماهیت توصیفی-تحلیلی می‌باشد. در مرحله مطالعات کتابخانه‌ای، از منابع معتبر داخلی و خارجی استفاده شد. در مرحله میدانی اطلاعات از کارشناسان، نخبگان و مدیران شهری با تدوین پرسشنامه به دست آمد. به دلیل گسترده بودن حجم جامعه آماری، تعداد افراد نمونه با روش نمونه‌گیری تصادفی، ۲۵۰ نفر (فرمول کوکران) تعیین گردید. برای تدوین سوالات تخصصی پرسشنامه نقاط قوت و ضعف (عوامل درونی)، فرصت‌ها و تهدیدهای (عوامل بیرونی) هر یک از عوامل کلیدی موثر در تحقق حکمروایی شهری تبریز با بهره‌گیری از نظرات متخصصان و مطالعات اسنادی شناسایی گردیدند و به صورت گویه‌های خنثی در قالب سوالات پرسشنامه نوشته شدند و سپس جهت امتیازدهی (طیف لیکرت) در اختیار افراد نمونه قرار گرفتند، در نهایت با محاسبه میانگین برای هر سوال (میانگین هر سوال از عوامل درونی و بیرونی بزرگتر یا مساوی ۳= قوت و فرصت، میانگین هر سوال از عوامل درونی و بیرونی کوچکتر از ۳= ضعف و تهدید) نقاط قوت و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای نهایی تعیین گردیدند. روایی پرسشنامه با روش روایی صوری تعیین شده است، به این صورت که پرسشنامه تدوین شده را اساتید دانشگاه و صاحب‌نظران این حوزه تایید نمودند. برای سنجش پایایی پرسشنامه از روش ضریب آلفای کرونباخ (SPSS) استفاده شده است که این میزان ۰/۹۱ (بیشتر از ۰/۷) می‌باشد، بنابراین اعتبار پرسشنامه تایید می‌شود. جهت شناخت مسائل استراتژیک و تدوین راهبردها از روش SWOT و برای اولویت‌بندی و انتخاب راهبردهای برتر از ماتریس QSPM استفاده شده است.

جدول ۱. عوامل کلیدی موثر در تحقق حکمروایی شهری تبریز

عامل کلیدی	بعد
شفافیت	برنامه‌ریزی
قانون‌مندی	
عدالت‌محوری	
تمرکززدایی	
مشارکت شهروندان	مدیریتی
آگاهی‌بخشی	
آموزش مستمر شهروندان	
مسئولیت‌پذیری و پاسخگویی	

مأخذ: (سروش‌ان و همکاران، ۱۴۰۰، ص. ۱۴۱؛ حیدری و همکاران، ۱۴۰۰، ص. ۲۱؛ حسینی، ۱۳۹۹، ص. ۹۳؛ سروشان و همکاران، ۱۴۰۱، ص. ۴۲۶؛ حسینی، رمضان‌پور و آشوری، ۱۳۹۹، ص. ۸۲۲)؛ (استاد محمودنیا، زیاری و سرور، ۱۴۰۰، ص. ۱۴۵؛ زیاری و کانونی، ۱۴۰۰، ص. ۶۹؛ دلیر و حسینی، ۱۳۹۸، ص. ۱۷۰؛ خمجانی و همکاران، ۱۴۰۱، ص. ۸۶؛ اندستا و روستایی، ۱۴۰۰، ص. ۴۹؛ روستایی، پورمحمدی و قنبری، ۱۳۹۶، ص. ۱۳۰؛ فیروزی و همکاران، ۱۳۹۷، ص. ۸۰)

کلانشهر تبریز با وسعتی حدود ۲۵۰۵۶ هکتار در ۳۸ درجه و ۱ دقیقه تا ۳۸ درجه و ۸ دقیقه عرض شمالی و ۴۶ درجه و ۵ دقیقه تا ۴۶ درجه و ۲۲ دقیقه طول شرقی واقع شده است. متوسط ارتفاع این شهر از سطح دریاهای آزاد حدود ۱۴۶۰ متر می‌باشد. تبریز در میان ارتفاعات منطقه (به جز قسمت غربی) محصور شده است. این شهر در گذشته، از مراکز مهم تجاری منطقه بوده و هم اکنون نیز از مراکز صنعتی کشور به شمار می‌رود. تبریز به سبب مرکزیت اقتصادی، صنعتی، اداری و اعتبار بین‌المللی مهاجرپذیرترین شهر استان آذربایجان شرقی می‌باشد (نیازی و محمدزاده، ۱۳۸۸، ص. ۱۹۷).



شکل ۱. موقعیت محدوده مورد مطالعه

۳. یافته‌ها

۱.۳. تعیین میزان اهمیت عوامل داخلی و خارجی موثر بر حکمروایی شهری در دوران پسا کرونا در کلانشهر تبریز

ماتریس‌های IFE و EFE از فهرست عوامل درونی (قوت و ضعف) و بیرونی (فرصت و تهدید) سیستم تهیه می‌شوند که هدف آن‌ها بررسی استراتژیک عوامل درونی و بیرونی سیستم است. برای محاسبه وزن نرمال شده، باید میانگین هر عامل بر جمع میانگین تمامی عوامل مربوط به آن (عوامل درونی یا بیرونی) تقسیم شود که برحسب درجه اثرگذاری بر سیستم در بازه بین صفر (بی‌اهمیت) تا یک (بسیار مهم) تعریف می‌گردد. وزن نرمال شده هر عامل بیانگر اهمیت نسبی آن در موفقیت سیستم است و مجموع وزن نرمال شده هر دسته از عوامل درونی و بیرونی برابر با یک می‌باشد. نمره، عددی بین ۱ تا ۴ است که به نقاط ضعف نمره ۱ (ضعف اساسی) یا ۲ (ضعف کم)، به نقاط قوت نمره ۳ (قوت معمولی) یا ۴ (قوت بسیار بالا)؛ به تهدیدها نمره ۱ (تهدید جدی و اساسی - واکنش خیلی بد) یا ۲ (تهدید قابل اعتنا و کم - واکنش بد و منفی) و به فرصت‌ها نمره ۳ (فرصت قابل اعتنا - واکنش خوب) یا ۴ (فرصت طلایی - واکنش بسیار عالی) اختصاص داده می‌شود. نمره نهایی هر یک از عوامل حاصل ضرب وزن نرمال شده عامل مورد نظر در نمره آن می‌باشد. جمع نمره نهایی اگر بزرگتر یا مساوی ۲/۵ باشد، نشان دهنده غلبه قوت‌ها بر ضعف‌ها و همچنین فرصت‌ها بر تهدیدها می‌باشد و چنانچه کوچکتر از ۲/۵ باشد، بیانگر غلبه ضعف‌ها بر قوت‌ها و نیز تهدیدها بر فرصت‌ها است. جدول (۲) نشان می‌دهد که S_3 با میانگین ۳/۱۷ و S_1 با میانگین ۲/۷۲ به ترتیب اولویت اول و آخر را در میان تمامی نقاط قوت و W_2 با میانگین ۲/۸۰ و W_{18} با میانگین ۱/۵۹ به ترتیب اولویت اول و

آخر را در میان تمامی نقاط ضعف به خود اختصاص داده‌اند. مجموع نمره نهایی عوامل درونی برابر ۱/۶۹ است که فاصله این عدد تا میانگین مورد نظر (۲/۵) زیاد می‌باشد، بنابراین تبریز از نظر عوامل درونی در شرایط نابسامانی قرار دارد.

جدول ۲. ماتریس ارزیابی عوامل درونی حکمروایی شهری در دوران پسا کرونا در کلانشهر تبریز

عوامل درونی	میانگین	وزن نرمال شده	نمره	نمره نهایی
قوت (S) S ₁ : دسترسی شهروندان به اینترنت و فضای مجازی بویژه از زمان شیوع کرونا. S ₂ : تدوین و اجرای قابل قبول قوانین فاصله‌گذاری اجتماعی، قرنطینه و دورکاری در طول شیوع کرونا. S ₃ : آگاهی شهروندان در رابطه با ماهیت کرونا و شیوه‌های موثر در جلوگیری از ابتلاء به این بیماری از طریق دسترسی به رسانه‌ها. S ₄ : درخواست گسترده شهروندان از متولیان امور در راستای اعمال شفافیت. S ₅ : مسئولیت‌پذیری شهروندان در امور مرتبط با بهداشت عمومی.	۲/۷۲	۰/۰۳۷۰۹۳	۴	۰/۱۴۸۳۷
	۲/۷۶	۰/۰۳۷۶۳۸	۴	۰/۱۵۰۵۵۲
	۳/۱۷	۰/۰۴۳۲۲۹	۳	۰/۱۲۹۶۸۸
	۲/۹	۰/۰۳۹۵۴۷	۳	۰/۱۱۸۶۴۲
	۲/۸۱	۰/۰۳۸۳۲	۴	۰/۱۵۳۲۸
جمع کل قوت‌ها				
ضعف (W) W ₁ : نبود مسئولان عادل در ساختار مدیریت شهری برای اتخاذ تصمیمات، انجام اقدامات و توزیع امکانات به صورت عادلانه در مناطق مختلف شهر در دوران شیوع کرونا. W ₂ : نبود مراکز درمانی در حوزه نفوذ اغلب محله‌ها برای مهار کرونا. W ₃ : نبود رسانه‌ها و شبکه‌های اجتماعی در راستای شفاف‌سازی اقدامات مدیریت شهری در دوران کرونا و بازایی شرایط در دوران پسا کرونا. W ₄ : نبود روحیه تعاون میان شهروندان برای همکاری با مدیریت شهری در راستای مهار کرونا و بازایی شرایط در دوران پسا کرونا. W ₅ : نبود تعلق خاطر شهروندان به محله‌های خود جهت مشارکت در امور مرتبط با بهداشت عمومی محله. W ₆ : نبود سوابق علمی و تجربی اعضای شورای شهر و مسئولین شهرداری برای آموزش شهروندان در رابطه با اهمیت حکمروایی شهری در مهار پاندمی‌ها و بازایی شرایط در دوران پس از آن. W ₇ : نبود مسئولان با روحیه مسئولیت‌پذیری بالا در زمینه درمان، آموزش، ارائه خدمات مشاوره درمانی و آموزشی به صورت آنلاین به شهروندان در دوران شیوع کرونا. W ₈ : نبود تفکر استراتژیک نسبت به توانمندی‌های شهرداری‌ها و شورای شهر در خصوص مهار پاندمی و رفع پیامدهای منفی ناشی از آن در آینده. W ₉ : نبود درآمد پایدار برای شهرداری‌ها جهت اجرای مستقلانه	۲/۰۱	۰/۰۲۷۴۱	۱	۰/۰۲۷۴۱
	۲/۸۰	۰/۰۳۸۱۸۴	۱	۰/۰۳۸۱۸۴
	۲/۲۸	۰/۰۳۱۰۹۲	۱	۰/۰۳۱۰۹۲
	۲/۵۷	۰/۰۳۵۰۴۷	۱	۰/۰۳۵۰۴۷
	۲/۷۰	۰/۰۳۶۸۲	۱	۰/۰۳۶۸۲
	۱/۹۲	۰/۰۲۶۱۸۳	۱	۰/۰۲۶۱۸۳
	۲/۲	۰/۰۳۰۰۰۱	۲	۰/۰۶۰۰۰۳
	۲/۰۵	۰/۰۲۷۹۵۶	۱	۰/۰۲۷۹۵۶
	۲/۰۸	۰/۰۲۸۳۶۵	۲	۰/۰۵۶۷۳

				تصمیمات مرتبط با بهداشت عمومی.
۰/۰۳۰۴۱	۱	۰/۰۳۰۴۱	۲/۲۳	W ₁₀ : هماهنگی ضعیف بین نهادهای شهری و موازی‌کاری بویژه در امور مرتبط با حوزه بهداشت عمومی.
۰/۰۶۴۶۳۹	۲	۰/۰۳۲۳۲	۲/۳۷	W ₁₁ : همکاری ضعیف بین نهادهای رسمی امور مرتبط با بهداشت عمومی با بخش خصوصی و نهادهای مردمی.
۰/۰۳۱۳۶۵	۱	۰/۰۳۱۳۶۵	۲/۳	W ₁₂ : نبود دسترسی برابر تمامی مناطق شهر به امکانات بهداشتی و محرومیت نسبی برخی مناطق در دوران شیوع کرونا.
۰/۰۲۵۵۰۱	۱	۰/۰۲۵۵۰۱	۱/۸۷	W ₁₃ : عدم توجه به نظرات تمامی اقشار جامعه در فرایند برنامه‌ریزی، تصمیم‌گیری و اجرای اقدامات بهداشتی.
۰/۰۲۶۸۶۵	۱	۰/۰۲۶۸۶۵	۱/۹۷	W ₁₄ : عدم مطرح کردن تصمیمات، اقدامات و بودجه‌ریزی‌ها و نتایج حاصل از آن‌ها به صورت عمومی توسط مسئولین حوزه بهداشت عمومی شهر به شهروندان.
۰/۰۳۵۳۲	۱	۰/۰۳۵۳۲	۲/۵۹	W ₁₅ : نبود روحیه پابندی به قانون و اجرای صحیح آن در میان دستگاه‌های مسئول اداره امور بهداشت شهروندان.
۰/۰۲۷۱۳۸	۱	۰/۰۲۷۱۳۸	۱/۹۹	W ₁₆ : نبود مشورت بین نهادهای متولی حوزه بهداشت عمومی با شهروندان در رابطه با کرونا.
۰/۰۲۴۹۵۶	۱	۰/۰۲۴۹۵۶	۱/۸۳	W ₁₇ : عدم توجه به نظرات عموم شهروندان در رابطه با تهیه، تدوین و اجرای طرح‌های مختلف برای مهار پاندمی و نیز بهبود شرایط در دوران از آن.
۰/۰۲۱۶۸۳	۱	۰/۰۲۱۶۸۳	۱/۵۹	W ₁₈ : عدم برگزاری جلسات و اتاق‌های فکر برای دریافت ایده‌های شهروندان.
۰/۰۲۸۳۶۵	۱	۰/۰۲۸۳۶۵	۲/۰۸	W ₁₉ : عدم تمایل شهروندان به انجام فعالیت‌های اقتصادی داوطلبانه در محله و صرف درآمد حاصل از آن در راستای بهبود وضعیت بهداشت عمومی در زمان شیوع کرونا و نیز بهبود شرایط محله در دوران پساکرونا.
۰/۰۵۸۹۱۲	۲	۰/۰۲۹۴۵۶	۲/۱۶	W ₂₀ : عدم آگاهی شهروندان از پتانسیل‌های رویکرد حکمروایی شهری و ابعاد و مولفه‌های آن در مهار پاندمی.
۰/۰۳۲۸۶۵	۱	۰/۰۳۲۸۶۵	۲/۴۱	W ₂₁ : عدم اطلاع‌رسانی صحیح به شهروندان در خصوص تصمیمات اخذ شده و اقدامات انجام شده برای مهار پاندمی.
۰/۰۲۹۱۸۳	۱	۰/۰۲۹۱۸۳	۲/۱۴	W ₂₂ : ضعف آموزش‌های دوره‌ای برای پرسنل شهرداری و سایر مسئولان شهری در رابطه با آخرین دستاوردهای جهانی برای مهار شیوع کرونا.
۰/۰۲۸۰۹۲	۱	۰/۰۲۸۰۹۲	۲/۰۶	W ₂₃ : نبود نگرش صحیح و بی‌اعتمادی شهروندان نسبت به آموزش‌های ارائه شده از سوی شهرداری‌ها و شورای شهر.
۰/۰۵۸۰۹۴	۲	۰/۰۲۹۰۴۷	۲/۱۳	W ₂₄ : عدم اهتمام جدی متولیان حوزه بهداشت عمومی شهر به امر آموزش مستمر شهروندان به عنوان راهکاری موثر برای مهار کرونا و بازبایی شرایط در دوران پساکرونا.
۰/۰۶۲۷۳	۲	۰/۰۳۱۳۶۵	۲/۳	W ₂₅ : عدم ارائه آموزش‌های کاربردی به شهروندان در حوزه‌های مرتبط با بهداشت عمومی در زمان وقوع بحران‌هایی نظیر کرونا.

۰/۰۲۸۹۱	۱	۰/۰۲۸۹۱	۲/۱۲	W ₂₆ : عدم پاسخگویی متولیان امور شهری در رابطه با تصمیمات و اقدامات حوزه بهداشت عمومی.
۰/۰۳۰۲۷۴	۱	۰/۰۳۰۲۷۴	۲/۲۲	W ₂₇ : پایین بودن سطح مسئولیت پذیری متولیان امور مرتبط با حوزه بهداشت عمومی.
۰/۹۸۴۷۲۷	۳۳	۰/۸۰۴۱۷۳	۵۸/۹۷	جمع کل ضعفها
۱/۶۸۵۲۵۸	-	۱	۷۳/۳۳	جمع کل عوامل درونی
-	۱/۵۹۳۷۵	-	-	میانگین
-	۰/۹۷۹۱۱۷	-	-	انحراف معیار

جدول (۳) نشان می دهد که O₈ با میانگین ۳/۶۷ و O₃ با میانگین ۲/۷۴ به ترتیب اولویت اول و آخر را در میان تمامی فرصت ها و T₁₁ با میانگین ۲/۶۳ و T₂ با میانگین ۱/۸۵ به ترتیب اولویت اول و آخر را در میان تمامی تهدیدها به خود اختصاص داده اند. مجموع نمره نهایی فرصت ها و تهدیدها، برابر ۱/۱۳ است که فاصله این عدد تا میانگین مورد نظر (۲/۵) زیاد می باشد، بنابراین تبریز نتوانسته در برابر عوامل بیرونی خوب عمل نماید.

جدول ۳. ماتریس ارزیابی عوامل بیرونی حکمروایی شهری در دوران پسا کرونا در کلانشهر تبریز

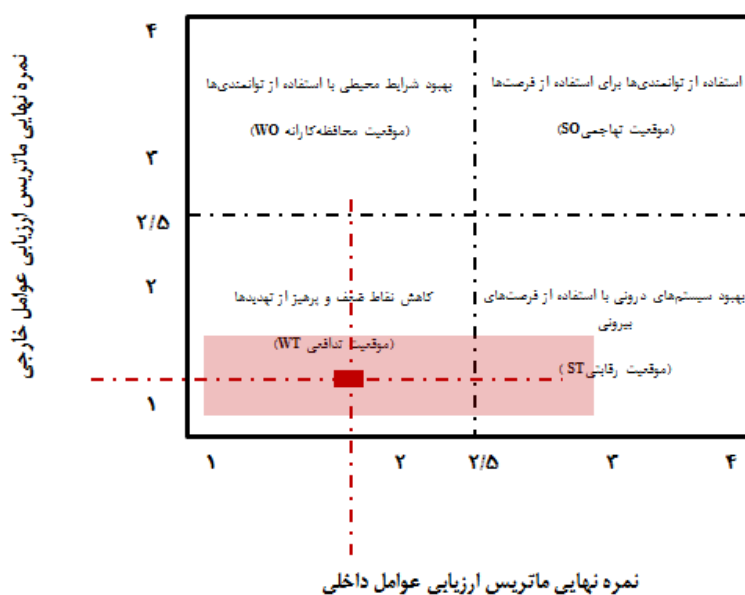
نمره نهایی	نمره	وزن نرمال شده	میانگین	عوامل بیرونی	
۰/۰۴۰۴۳۱	۱	۰/۰۴۰۴۳۱	۲/۸۵	O ₁ : امکان دسترسی تمام شهروندان به اینترنت و فضای مجازی جهت خرید اینترنتی مایحتاج روزانه و بهره مندی از اطلاعات بهداشتی به روز.	فرصت (O)
۰/۰۹۲۷۷۹	۲	۰/۰۴۶۳۹	۳/۲۷	O ₂ : امکان آموزش گسترده شهروندان توسط شبکه های مجازی و تلویزیون.	
۰/۰۷۷۷۴۲	۲	۰/۰۳۸۸۷۱	۲/۷۴	O ₃ : وجود پتانسیل دسترسی شهروندان به اینترنت، فضای مجازی و انواع دیگر رسانه ها.	
۰/۰۸۹۰۹۱	۲	۰/۰۴۴۵۴۵	۳/۱۴	O ₄ : وجود جمعیت قابل قبول باسواد در شهر و آمادگی آن ها جهت دریافت آموزش های جدید برای مهارت کرونا و بهبود شرایط در دوران پسا کرونا.	
۰/۰۴۳۱۲۷	۱	۰/۰۴۳۱۲۷	۳/۰۴	O ₅ : امکان پیاده سازی ساختارهای غیرمتمرکز در کلانشهر تبریز به دلیل وجود پتانسیل های موجود.	
۰/۰۳۹۴۳۸	۱	۰/۰۳۹۴۳۸	۲/۷۸	O ₆ : امکان جلوگیری از دخالت گروه های مختلف ذی نفوذ از سوق دادن امکانات بهداشتی به سمت مناطق خاصی از شهر با بهره گیری از پتانسیل های موجود.	
۰/۰۵۰۶۴۵	۱	۰/۰۵۰۶۴۵	۳/۵۷	O ₇ : امکان رواج اصل عدالت محوری و اعتماد سازی به شهرداری ها.	
۰/۰۵۲۰۶۴	۱	۰/۰۵۲۰۶۴	۳/۶۷	O ₈ : امکان جلوگیری از تبعیض در توزیع منابع مالی بین مناطق مختلف در کلانشهر تبریز.	

۰/۰۴۱۴۲۴	۱	۰/۰۴۱۴۲۴	۲/۹۲	O ₉ : امکان جلوگیری از نفوذ افراد سودجو و ارائه دهنده اطلاعات نادرست به شهروندان در بدنه مدیریت شهری.	تهدید (T)
۰/۰۴۷۶۶۶	۱	۰/۰۴۷۶۶۶	۳/۳۶	O ₁₀ : امکان استفاده از پتانسیل تفکر پاسخگویی در سطح جامعه مدیران شهری برای مدیریت شرایط در هنگام شیوع پاندمی‌هایی نظیر کرونا.	
۰/۰۵۷۴۴۰۸	۱۳	۰/۴۴۴۶۰۲	۳۱/۳۴	جمع کل فرصت‌ها	
۰/۰۳۱۶۳۶	۱	۰/۰۳۱۶۳۶	۲/۲۳	T ₁ : نبود هماهنگی و همکاری سازنده نهادهای بخش دولتی با نهادهای بخش خصوصی برای مهار کرونا و بهبود شرایط در دوران پساکرونا.	
۰/۰۲۶۲۴۵	۱	۰/۰۲۶۲۴۵	۱/۸۵	T ₂ : نبود پتانسیل ایجاد درآمدپایدار برای شهرداری در جهت اجرای مستقلانه تصمیمات مرتبط با بهداشت عمومی.	
۰/۰۳۷۱۶۸	۱	۰/۰۳۷۱۶۸	۲/۶۲	T ₃ : نبود بستر الزام‌آور برای مدیریت شهری در راستای شفاف‌سازی تصمیمات و اقدامات در دوران شیوع پاندمی‌هایی نظیر کرونا و نیز دوران پس از آن.	
۰/۰۳۲۰۶۱	۱	۰/۰۳۲۰۶۱	۲/۲۶	T ₄ : نبود قوانین الزام‌آور در خصوص شفاف‌سازی تصمیمات و اقدامات.	
۰/۰۳۱۴۹۴	۱	۰/۰۳۱۴۹۴	۲/۲۲	T ₅ : نبود شوراباری‌ها در کلانشهر تبریز برای جلب مشارکت شهروندان در امور مرتبط با بهداشت عمومی.	
۰/۰۳۲۰۶۱	۱	۰/۰۳۲۰۶۱	۲/۲۶	T ₆ : نبود بستر مناسب برای بهره‌گیری از تجارب موفق شهرهای جهان در زمینه جلب مشارکت شهروندان برای مهار کرونا و بازیابی شرایط در دوران پساکرونا.	
۰/۰۳۴۴۷۳	۱	۰/۰۳۴۴۷۳	۲/۴۳	T ₇ : کمبود مراکز آموزشی در راستای کمک به مدیریت شهری برای مهار پاندمی‌هایی نظیر کرونا.	
۰/۰۳۱۳۵۲	۱	۰/۰۳۱۳۵۲	۲/۲۱	T ₈ : نبود توجه به توسعه آموزش عمومی شهروندان به عنوان یکی از وظایف شهرداری‌ها در قانون شهرداری‌ها.	
۰/۰۳۱۶۳۶	۱	۰/۰۳۱۶۳۶	۲/۲۳	T ₉ : نبود بستر برای بهره‌برداری از مفاد مرتبط با پاسخگویی در منشور حقوق شهروندی.	
۰/۰۳۱۹۱۹	۱	۰/۰۳۱۹۱۹	۲/۲۵	T ₁₀ : نبود عزم جدی برای ارتقاء شرایط مدیریتی در راستای شکل‌گیری رویکرد حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز.	
۰/۰۳۷۳۱	۱	۰/۰۳۷۳۱	۲/۶۳	T ₁₁ : پابندی به نظام سلسله‌مراتبی و بخشی در کلانشهر تبریز.	
۰/۰۲۸۲۳۱	۱	۰/۰۲۸۲۳۱	۱/۹۹	T ₁₂ : عدم توجه به شایسته‌سالاری در جذب مدیران حوزه بهداشت عمومی.	
۰/۰۳۲۲۰۳	۱	۰/۰۳۲۲۰۳	۲/۲۷	T ₁₃ : نبود شفافیت در مسائل مرتبط با بهداشت عمومی در دوران شیوع کرونا.	
۰/۰۳۰۳۵۹	۱	۰/۰۳۰۳۵۹	۲/۱۴	T ₁₄ : نبود اهتمام برای زمینه‌سازی در راستای جلب واقعی مشارکت شهروندان در غالب تشکیل شوراهای محلی برای مهار پاندمی‌هایی نظیر کرونا و بازیابی شرایط در دوران پساکرونا.	
۰/۰۳۵۶۰۸	۱	۰/۰۳۵۶۰۸	۲/۵۱	T ₁₅ : تاثیرگذاری رسانه‌های مغرض داخل و خارج از کشور بر افکار شهروندان جهت فریب آن‌ها و بی‌ارزش جلوه دادن اقدامات مثبت مدیریت شهری.	

۰/۰۳۵۴۶۶	۱	۰/۰۳۵۴۶۶	۲/۵	T ₁₆ : نبود آگاهی بخشی صحیح در خصوص کرونا به شهروندان در راستای اعتمادسازی نسبت به عملکرد نظام مدیریت شهری.
۰/۰۳۶۱۷۵	۱	۰/۰۳۶۱۷۵	۲/۵۵	T ₁₇ : عدم توجه به رویکرد آموزش محوری به عنوان نیرویی برای حل مشکلات ناشی از شیوع بحران‌هایی نظیر کرونا و نیز بازیابی شرایط در دوران پساکرونا.
۰/۵۵۵۳۹۸	۱۷	۰/۵۵۵۳۹۸	۳۹/۱۵	جمع کل تهدیدها
۱/۱۲۹۸۰۶	-	۱	۷۰/۴۹	جمع کل عوامل بیرونی
-	۱/۱۱۱۱۱۱	-	-	میانگین
-	۰/۳۲۰۲۵۶	-	-	انحراف معیار

۲.۳. انتخاب راهبردهای مناسب حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز

بررسی ماتریس IE به این پرسش پاسخ می‌دهد که اولویت با کدام گروه از راهبردهای (ST، WO، SO) می‌باشد؟ در ماتریس IFE، نمره نهایی ۱/۶۹، میانگین نمرات ۱/۶۰ و انحراف معیار نمرات ۰/۹۸ و در ماتریس EFE، نمره نهایی ۱/۱۳، میانگین نمرات ۱/۱۲ و انحراف معیار نمرات ۰/۳۳ می‌باشد. ماتریس IE بر اساس همین یافته‌ها تشکیل شده است (شکل ۲). ناحیه‌ای که محل تقاطع دو خط نقطه‌چین را نشان می‌دهد، متعلق به گروه راهبردهای همین داده است. بررسی ماتریس IE نشان می‌دهد که اگر مدیریت شهری تبریز بخواهد حرکت خود را به سمت حکمروایی شهری برای دوران پساکرونا آغاز کند، اولویت با اجرای راهبردهای تدافعی (WT): کاهش ضعف‌ها و پرهیز از تهدیدها، می‌باشد.



شکل ۲. ماتریس IE حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز

۳.۳. تطبیق و تعیین راهبردهای موثر بر حکمروایی شهری در دوران پسا کرونا در کلانشهر تبریز

ماتریس IE (شکل ۲) نشان داد که راهبردهای تدافعی (WT) و رقابتی (ST) به ترتیب در اولویت اول و دوم قرار دارند. جدول (۴) به این پرسش پاسخ می‌دهد که راهبردهای WT و ST کدامند؟ در این جدول با توجه به ترکیب محیط‌های درونی و بیرونی راهبردهای مناسبی استخراج می‌گردند: SO) بهره‌برداری از قوت‌ها جهت استفاده از فرصت‌ها؛ WO) بهره‌برداری از فرصت‌ها برای از بین بردن ضعف‌ها؛ ST) احتراز از تهدیدها با بهره‌برداری از قوت‌ها و WT) کاهش ضعف‌ها و پرهیز از تهدیدها.

جدول ۴. راهبردها و دلایل علی تدوین آنها

گروه	راهبرد	دلایل انتخاب راهبرد
SO	SO ₁	ارائه آموزش‌های کاربردی به شهروندان برای مهار پاندمی‌هایی نظیر کرونا با تکیه بر زیرساخت‌های مطلوب ارتباطی و اطلاع‌رسانی موجود.
	SO ₂	آمادگی قابل قبول شهروندان نظیر درخواست برای اعمال شفافیت همه‌جانبه از سوی مسئولین و نیز مسئولیت‌پذیری بالای آنها جهت پیاده‌سازی تدریجی ساختار غیرمتمرکز مدیریت شهری در کلانشهر تبریز.
	SO ₃	اجرای اقدامات قانونی مقابله با پاندمی‌هایی نظیر کرونا با تکیه بر شمار زیاد شهروندان تحصیل کرده در نقش الگو برای شهروندان بی‌سواد یا کم‌سواد.
	SO ₄	آگاه‌سازی شهروندان از حقوق شهروندی و جلوگیری از افزایش فرصت‌طلبی و زیاده‌خواهی افراد موجود و ناعادل موجود در ساختار مدیریت شهری با تکیه بر زیرساخت‌های مطلوب ارتباطی و اطلاع‌رسانی.
	SO ₅	استفاده از ویژگی‌های مثبت شهروندان (به دنبال شفافیت بودن، مسئولیت‌پذیری بودن، آگاه بودن و غیره) برای استفاده حداکثری از ظرفیت تفکر مسئولین شهری.
WO	WO ₁	بهره‌مندی از شیوه‌های ارتباطی و اطلاع‌رسانی سریع و آسان (اینترنت، فضای مجازی، تلویزیون و غیره) به منظور ارائه اطلاعات به‌روز به شهروندان در رابطه با تصمیمات، اقدامات، شیوه‌نامه‌های موثر در مهار بیماری و برگزاری مناظرات میان شهرداری، شورای شهر و شهروندان در این خصوص.
	WO ₂	بهره‌مندی از پتانسیل‌های مبتنی بر عدالت موجود در شهر در راستای دسترسی برابر تمامی شهروندان به امکانات مالی، خدمات بهداشتی و غیره.
	WO ₃	تزریق تفکر آموزش محوری به اعضای جامعه قبل، در حین و پس از وقوع بحران‌هایی نظیر کرونا
	WO ₄	حرکت تدریجی به سمت پیاده‌سازی ساختار غیرمتمرکز مدیریت شهری در تبریز.
	WO ₅	بهره‌گیری از رواج بینش پاسخگویی در میان مدیران شهری برای پذیرش

		مسئولیت تصمیمات و اقدامات انجام شده در راستای مدیریت شرایط و مهار پاندمی های مشابه کرونا.		
S ₁	T ₇ , T ₈ , T ₁₇	بهره برداری از بستر اینترنت و فضای مجازی به عنوان ابزار و نیروی کاربردی (مکمل قابل قبول آموزش حضوری) جهت آموزش موثر و همه جانبه شهروندان در قبل، حین و پس از وقوع بحران هایی نظیر کرونا.	ST ₁	ST
S ₃ , S ₄ , S ₅	T ₃ , T ₄ , T ₅ , T ₉ , T ₁₀ , T ₁₁ , T ₁₂ , T ₁₃ , T ₁₄	بسترسازی با بهرهمندی از ویژگی های مثبت شهروندان (به دنبال شفافیت بودن، مسئولیت پذیری بودن، آگاه بودن، تمایل به مشارکت داشتن و غیره) در راستای حرکت به سمت پیاده سازی ساختارهای غیرمتمرکز مدیریت شهری.	ST ₂	
S ₁	T ₁₅	خنثی نمودن اهداف و برنامه های مخرب و مغرضانه برخی از رسانه های داخلی و خارجی.	ST ₃	
S ₁ , S ₃	T ₆	بهرهمندی از پتانسیل های بالفعل موجود در راستای بکارگیری تجارب موفق مدیریت شهری کشورهای دیگر برای مهار موثر بحران هایی نظیر کرونا.	ST ₄	
W ₁ , W ₂ , W ₃ , W ₇ , W ₁₂ , W ₁₅ , W ₂₁ , W ₂₂ , W ₂₄ , W ₂₅ , W ₂₆ , W ₂₃ , W ₂₇	T ₃ , T ₄ , T ₅ , T ₇ , T ₈ , T ₉ , T ₁₀ , T ₁₁ , T ₁₃ , T ₁₇	حفظ ثبات نسبی عملکرد و رویکرد مدیریت شهری به لحاظ مواردی نظیر عدالت محوری، آموزش محوری، شفافیت، مسئولیت پذیری و پاسخگویی و غیره به جای تکامل همه جانبه آن.	WT ₁	WT
W ₁₀ , W ₁₁	T ₁₀ , T ₁₁	افزایش سطوح هم افزایی و همکاری میان تمامی سازمان های دخیل در امر مدیریت شهری با هدف استفاده حداکثری از منابع بالفعل موجود در راستای کنترل نسبی بحران هایی نظیر کرونا و بازیابی نسبی شرایط در دوران پس از آن.	WT ₂	
W ₄ , W ₁₃ , W ₁₆ , W ₁₈	T ₁₄	تعدیل سطح مشکلات ناشی از عدم پذیرش اصل شمولیت مردم (عدم شناسایی نیازهای واقعی، عدم ارائه خدمات مناسب با نیاز و در نتیجه کمبود یا هدر رفت منابع، عدم مدیریت موثر بحران و غیره) و فرصت بخشی به آن ها از طریق تدوین و اجرای برنامه های مشارکتی.	WT ₃	
W ₈ , W ₁₉ , W ₂₀	T ₁ , T ₁₀ , T ₁₁ , T ₁₆	ارتقاء میزان آگاهی و ایجاد یک تفکر استراتژیک در میان شهروندان در خصوص مزایای رویکرد مشارکتی حکمروایی شهری در مهار و کنترل بحران هایی نظیر کرونا و بهبود شرایط در دوران پس از آن.	WT ₄	
W ₉	T ₂	اجرای برخی تصمیمات مرتبط با بهداشت عمومی شهروندان از سوی مدیریت شهری با تکیه بر امکانات درآمدزایی بالفعل.	WT ₅	

۴.۳. اولویت‌بندی راهبردهای موثر بر حکمروایی شهری در دوران پسا کرونا در کلانشهر تبریز

بررسی ماتریس QSPM به این پرسش پاسخ می‌دهد که کدام یک از راهبردهای WT باید در اولویت قرار بگیرند؟ برای تدوین این ماتریس، راهبردهایی که می‌بایست اولویت‌بندی شوند در ردیف بالا قرار گرفتند و در ادامه پس از نوشتن قوت‌ها و ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها در یک ستون، وزن نرمال شده هر عامل (جدول ۲ و ۳) در ستون بعدی درج گردیدند. نمره جذابیت (۱) بدون جذابیت، ۲ = تاحدی جذاب، ۳ = دارای جذابیت معقول و ۴ = بسیار جذاب (جذابیت هر راهبرد را در مجموعه‌ای از راهبردها نشان می‌دهد که برای تعیین آن بایستی عوامل درونی و بیرونی به لحاظ نقششان در موفقیت سیستم مورد ارزیابی قرار گیرند. جمع نمره جذابیت از حاصل ضرب وزن نرمال شده در نمره‌های جذابیت بدست می‌آید که بمنظور اولویت‌بندی راهبردها، جمع نمره جذابیت تمامی عوامل درونی و بیرونی مرتبط با هر راهبرد با یکدیگر جمع شده و مقایسه می‌گردند. ماتریس QSPM (جدول ۵) نشان داد که از راهبردهای WT، اولویت با راهبرد WT₄ با نمره جذابیت (۶/۸۷۷۳۴۳) می‌باشد و راهبرد WT₃ با نمره جذابیت (۶/۷۱۰۲۳۷)، راهبرد WT₂ با نمره جذابیت (۶/۵۵۹۶۹۸)، راهبرد WT₁ با نمره جذابیت (۶/۰۷۶۰۳۹) و راهبرد WT₅ با نمره جذابیت (۵/۶۳۶۲۵) به ترتیب در اولویت‌های دوم تا پنجم قرار می‌گیرند.

مدیریت شهری تبریز به لحاظ عواملی نظیر عدالت‌محوری، آموزش‌محوری و غیره در وضعیت نسبتاً مطلوبی قرار دارد که در همین راستا راهبرد WT₁ ضمن تأکید بر لزوم حفظ ثبات وضعیت موجود به ارتقاء عدالت توزیعی در سطح تبریز برای متمایل نمودن وضعیت ثبات نسبی به سمت وضعیت مطلوب برای همه شهروندان اذعان می‌نماید. راهبردهای WT₂ و WT₅ از طریق ابزارهای ارتقاء همکاری میان تمامی ارکان دخیل در مدیریت شهری، استفاده حداکثری از منابع موجود و نیز تکیه بر امکانات درآمدزایی بالفعل به صورت مستقل بر کنترل موثرتر بحران‌های شهری تأکید می‌نمایند، در چنین شرایطی شهروندان و مدیران شهری با مشاهده اثرات رویکردهای مدیریت مشارکتی در بهبود و بازیابی شرایط بحرانی، برای تحقق حکمروایی شهری در تبریز تلاش می‌نمایند. راهبرد WT₃ بر پذیرش اصل شمولیت مردم و نیز درگیر کردن آن‌ها در فرایند مدیریت شهری بویژه در زمان بروز بحران تأکید می‌کند که در چنین شرایطی ضمن شناسایی نیازهای واقعی، در کوتاه‌ترین زمان امکانات و خدمات مورد نیاز شهروندان در دسترس آن‌ها قرار می‌گیرد و بحران با کمترین هزینه به صورت کارآمدتر کنترل می‌گردد. راهبرد WT₄ از طریق آگاهی‌بخشی به شهروندان در خصوص پتانسیل رویکردهای مدیریت مشارکتی در کنترل مطلوب‌تر بحران‌های نوظهور شهری و بازیابی شرایط پس از آن، منجر به افزایش مطالبه عمومی جهت استقرار رویکرد حکمروایی شهری می‌شود.

جدول ۵. ماتریس QSPM

راهبردهای گروه WT											
WT ₅		WT ₄		WT ₃		WT ₂		WT ₁		عوامل تعیین کننده و وزن نرمال شده	
جمع نمره جذابیت	نمره جذابیت	جمع نمره جذابیت	نمره جذابیت	جمع نمره جذابیت	نمره جذابیت	جمع نمره جذابیت	نمره جذابیت	جمع نمره جذابیت	نمره جذابیت		
										وزن نرمال شده	قوت
۰/۰۷۴۱۸۵	۲	۰/۱۴۸۳۷	۴	۰/۱۴۸۳۷	۴	۰/۱۱۱۲۷۸	۳	۰/۰۷۴۱۸۵	۲	۰/۰۳۷۰۹۳	S ₁
۰/۰۷۵۲۷۶	۲	۰/۱۱۲۹۱۴	۳	۰/۰۳۷۶۳۸	۱	۰/۱۱۲۹۱۴	۳	۰/۱۱۲۹۱۴	۳	۰/۰۳۷۶۳۸	S ₂
۰/۰۸۶۴۵۸	۲	۰/۱۲۹۶۸۸	۳	۰/۱۷۲۹۱۷	۴	۰/۰۸۶۴۵۸	۲	۰/۰۸۶۴۵۸	۲	۰/۰۴۳۲۲۹	S ₃
۰/۱۱۸۶۴۲	۳	۰/۱۱۸۶۴۲	۳	۰/۱۵۸۱۸۹	۴	۰/۱۱۸۶۴۲	۳	۰/۱۱۸۶۴۲	۳	۰/۰۳۹۵۴۷	S ₄
۰/۱۱۴۹۶	۳	۰/۱۱۴۹۶	۳	۰/۱۵۳۲۸	۴	۰/۱۱۴۹۶	۳	۰/۱۱۴۹۶	۳	۰/۰۳۸۳۲	S ₅
										وزن نرمال شده	ضعف
۰/۱۰۹۶۴۱	۴	۰/۰۸۲۲۳۱	۳	۰/۰۵۴۸۲۱	۲	۰/۰۵۴۸۲۱	۲	۰/۰۸۲۲۳۱	۳	۰/۰۲۷۴۱	W ₁
۰/۰۷۶۳۶۷	۲	۰/۰۷۶۳۶۷	۲	۰/۰۷۶۳۶۷	۲	۰/۱۱۴۵۵۱	۳	۰/۱۱۴۵۵۱	۳	۰/۰۳۸۱۸۴	W ₂
۰/۰۹۳۲۷۷	۳	۰/۱۲۴۳۶۹	۴	۰/۱۲۴۳۶۹	۴	۰/۰۹۳۲۷۷	۳	۰/۰۹۳۲۷۷	۳	۰/۰۳۱۰۹۲	W ₃
۰/۰۳۵۰۴۷	۱	۰/۱۴۰۱۸۸	۴	۰/۱۴۰۱۸۸	۴	۰/۱۴۰۱۸۸	۴	۰/۰۷۰۰۹۴	۲	۰/۰۳۵۰۴۷	W ₄
۰/۰۳۶۸۲	۱	۰/۱۱۰۴۶	۳	۰/۰۷۳۶۴	۲	۰/۰۳۶۸۲	۱	۰/۰۳۶۸۲	۱	۰/۰۳۶۸۲	W ₅
۰/۱۰۴۷۳۲	۴	۰/۰۲۶۱۸۳	۱	۰/۰۷۸۵۴۹	۳	۰/۰۷۸۵۴۹	۳	۰/۰۷۸۵۴۹	۳	۰/۰۲۶۱۸۳	W ₆
۰/۰۹۰۰۰۴	۳	۰/۰۶۰۰۰۳	۲	۰/۰۹۰۰۰۴	۳	۰/۰۹۰۰۰۴	۳	۰/۰۹۰۰۰۴	۳	۰/۰۳۰۰۰۱	W ₇
۰/۰۸۳۸۶۷	۳	۰/۱۱۱۸۲۳	۴	۰/۱۱۱۸۲۳	۴	۰/۰۵۵۹۱۲	۲	۰/۰۵۵۹۱۲	۲	۰/۰۲۷۹۵۶	W ₈
۰/۱۱۳۴۶	۴	۰/۰۸۵۰۹۵	۳	۰/۰۵۶۷۳	۲	۰/۱۱۳۴۶	۴	۰/۰۵۶۷۳	۲	۰/۰۲۸۳۶۵	W ₉
۰/۱۲۱۶۴۲	۴	۰/۱۲۱۶۴۲	۴	۰/۰۹۱۲۳۱	۳	۰/۱۲۱۶۴۲	۴	۰/۰۹۱۲۳۱	۳	۰/۰۳۰۴۱	W ₁₀
۰/۱۲۹۲۷۹	۴	۰/۱۲۹۲۷۹	۴	۰/۰۹۶۹۵۹	۳	۰/۱۲۹۲۷۹	۴	۰/۰۹۶۹۵۹	۳	۰/۰۳۲۳۲	W ₁₁
۰/۰۳۱۳۶۵	1	۰/۱۲۵۴۶	۴	۰/۰۶۲۷۳	۲	۰/۰۹۴۰۹۵	۳	۰/۰۶۲۷۳	۲	۰/۰۳۱۳۶۵	W ₁₂
۰/۰۷۶۵۰۳	۳	۰/۰۷۶۵۰۳	۳	۰/۱۰۲۰۰۵	۴	۰/۰۷۶۵۰۳	۳	۰/۰۷۶۵۰۳	۳	۰/۰۲۵۵۰۱	W ₁₃
۰/۰۸۰۵۹۵	۳	۰/۰۸۰۵۹۵	۳	۰/۱۰۷۴۵۹	۴	۰/۰۸۰۵۹۵	۳	۰/۰۸۰۵۹۵	۳	۰/۰۲۶۸۶۵	W ₁₄
۰/۱۰۵۹۵۹	۳	۰/۰۷۰۶۴	۲	۰/۱۰۵۹۵۹	۳	۰/۱۴۱۲۷۹	۳	۰/۱۰۵۹۵۹	۳	۰/۰۳۵۳۲	W ₁₅
۰/۰۸۱۴۱۳	3	۰/۱۰۸۵۵	۴	۰/۰۸۱۴۱۳	۳	۰/۱۰۸۵۵	۴	۰/۰۸۱۴۱۳	۳	۰/۰۲۷۱۳۸	W ₁₆
۰/۰۷۴۸۶۷	۳	۰/۰۹۹۸۲۳	۴	۰/۰۹۹۸۲۳	۴	۰/۰۹۹۸۲۳	۴	۰/۰۷۴۸۶۷	۳	۰/۰۲۴۹۵۶	W ₁₇
۰/۰۶۵۰۴۸	۳	۰/۰۸۶۷۳۱	۴	۰/۰۸۶۷۳۱	۴	۰/۰۸۶۷۳۱	۴	۰/۰۶۵۰۴۸	۳	۰/۰۲۱۶۸۳	W ₁₈
۰/۱۱۳۴۶	۴	۰/۱۱۳۴۶	۴	۰/۱۱۳۴۶	۴	۰/۰۵۶۷۳	۲	۰/۰۵۶۷۳	۲	۰/۰۲۸۳۶۵	W ₁₉

۰/۱۱۷۸۲۴	۴	۰/۱۱۷۸۲۴	۴	۰/۰۸۸۳۶۸	۳	۰/۰۵۸۹۱۲	۲	۰/۰۵۸۹۱۲	۲	۰/۰۲۹۴۵۶	W ₂₀
۰/۰۹۸۵۹۵	۳	۰/۰۹۸۵۹۵	۳	۰/۱۳۱۴۶۱	۴	۰/۱۳۱۴۶۱	۴	۰/۰۹۸۵۹۵	۳	۰/۰۳۲۸۶۵	W ₂₁
۰/۰۵۸۳۶۶	۲	۰/۰۵۸۳۶۶	۲	۰/۰۸۷۵۴۹	۳	۰/۱۱۶۷۳۳	۴	۰/۰۸۷۵۴۹	۳	۰/۰۲۹۱۸۳	W ₂₂
۰/۰۸۴۲۷۷	۳	۰/۰۸۴۲۷۷	۳	۰/۰۸۴۲۷۷	۳	۰/۰۸۴۲۷۷	۳	۰/۰۸۴۲۷۷	۳	۰/۰۲۸۰۹۲	W ₂₃
۰/۰۵۸۰۹۴	۲	۰/۰۸۷۱۴	۳	۰/۰۸۷۱۴	۳	۰/۰۸۷۱۴	۳	۰/۰۸۷۱۴	۳	۰/۰۲۹۰۴۷	W ₂₄
۰/۰۶۲۷۳	۲	۰/۰۹۴۰۹۵	۳	۰/۰۹۴۰۹۵	۳	۰/۰۹۴۰۹۵	۳	۰/۰۹۴۰۹۵	۳	۰/۰۳۱۳۶۵	W ₂₅
۰/۰۸۶۷۳۱	۳	۰/۱۱۵۶۴۲	۴	۰/۱۱۵۶۴۲	۴	۰/۰۸۶۷۳۱	۳	۰/۰۸۶۷۳۱	۳	۰/۰۲۸۹۱	W ₂₆
۰/۰۹۰۸۲۲	۳	۰/۱۲۱۰۹۶	۴	۰/۱۲۱۰۹۶	۴	۰/۱۲۱۰۹۶	۳	۰/۰۹۰۸۲۲	۳	۰/۰۳۰۲۷۴	W ₂₇
										وزن نرمال شده	فرصت
۰/۰۸۰۸۶۳	۲	۰/۱۶۱۷۲۵	۴	۰/۱۲۱۲۹۴	۳	۰/۱۶۱۷۲۵	۴	۰/۱۶۱۷۲۵	۴	۰/۰۴۰۴۳۱	O ₁
۰/۰۹۲۷۷۹	۲	۰/۱۸۵۵۵۸	۴	۰/۱۸۵۵۵۸	۴	۰/۱۳۹۱۶۹	۳	۰/۱۸۵۵۵۸	۴	۰/۰۴۶۳۹	O ₂
۰/۰۷۷۷۴۲	۲	۰/۱۵۵۴۸۳	۴	۰/۱۵۵۴۸۳	۴	۰/۱۵۵۴۸۳	۴	۰/۱۵۵۴۸۳	۴	۰/۰۳۸۸۷۱	O ₃
۰/۱۷۸۱۸۱	۴	۰/۱۳۳۶۳۶	۳	۰/۰۸۹۰۹۱	۲	۰/۰۸۹۰۹۱	۲	۰/۱۷۸۱۸۱	۴	۰/۰۴۴۵۴۵	O ₄
۰/۰۸۶۲۵۳	۲	۰/۱۷۲۵۰۷	۴	۰/۱۷۲۵۰۷	۴	۰/۱۷۲۵۰۷	۴	۰/۱۷۲۵۰۷	۴	۰/۰۴۳۱۲۷	O ₅
۰/۱۱۸۳۱۵	۳	۰/۱۵۷۷۵۳	۴	۰/۱۵۷۷۵۳	۴	۰/۱۵۷۷۵۳	۴	۰/۱۵۷۷۵۳	۴	۰/۰۳۹۴۳۸	O ₆
۰/۱۵۱۹۳۶	۳	۰/۲۰۲۵۸۲	۴	۰/۲۰۲۵۸۲	۴	۰/۲۰۲۵۸۲	۴	۰/۲۰۲۵۸۲	۴	۰/۰۵۰۶۴۵	O ₇
۰/۱۵۶۱۹۲	۳	۰/۲۰۸۲۵۶	۴	۰/۲۰۸۲۵۶	۴	۰/۲۰۸۲۵۶	۴	۰/۲۰۸۲۵۶	۴	۰/۰۵۲۰۶۴	O ₈
۰/۰۸۲۸۴۹	۲	۰/۳۷۲۸۱۹	۹	۰/۱۶۵۶۹۷	۴	۰/۱۶۵۶۹۷	۴	۰/۱۶۵۶۹۷	۴	۰/۰۴۱۴۲۴	O ₉
۰/۱۴۲۹۹۹	۳	۰/۱۴۲۹۹۹	۳	۰/۱۹۰۶۶۵	۴	۰/۱۹۰۶۶۵	۴	۰/۱۹۰۶۶۵	۴	۰/۰۴۷۶۶۶	O ₁₀
										وزن نرمال شده	تهدید
۰/۱۲۶۵۴۳	۴	۰/۱۲۶۵۴۳	۴	۰/۱۲۶۵۴۳	۴	۰/۱۲۶۵۴۳	۴	۰/۰۹۴۹۰۷	۳	۰/۰۳۱۶۳۶	T ₁
۰/۱۰۴۹۷۹	۴	۰/۰۷۸۷۳۵	۳	۰/۰۷۸۷۳۵	۳	۰/۰۷۸۷۳۵	۳	۰/۰۵۲۴۹	۲	۰/۰۲۶۲۴۵	T ₂
۰/۱۴۸۶۷۴	۴	۰/۱۴۸۶۷۴	۴	۰/۱۴۸۶۷۴	۴	۰/۱۴۸۶۷۴	۴	۰/۱۱۱۵۰۵	۳	۰/۰۳۷۱۶۸	T ₃
۰/۰۶۴۱۲۳	۲	۰/۰۶۴۱۲۳	۲	۰/۰۹۶۱۸۴	۳	۰/۰۹۶۱۸۴	۳	۰/۰۶۴۱۲۳	۲	۰/۰۳۲۰۶۱	T ₄
۰/۱۲۵۹۷۵	۴	۰/۱۲۵۹۷۵	۴	۰/۱۲۵۹۷۵	۴	۰/۱۲۵۹۷۵	۴	۰/۱۲۵۹۷۵	۴	۰/۰۳۱۴۹۴	T ₅
۰/۰۹۶۱۸۴	۳	۰/۱۲۸۲۴۵	۴	۰/۰۶۴۱۲۳	۲	۰/۰۹۶۱۸۴	۳	۰/۰۹۶۱۸۴	۳	۰/۰۳۲۰۶۱	T ₆
۰/۰۶۸۹۴۶	۲	۰/۰۶۸۹۴۶	۲	۰/۱۰۳۴۱۹	۳	۰/۱۰۳۴۱۹	۳	۰/۰۶۸۹۴۶	۲	۰/۰۳۴۴۷۳	T ₇
۰/۰۶۳۷۰۴	۲	۰/۱۲۵۴۰۸	۴	۰/۱۲۵۴۰۸	۴	۰/۰۹۴۰۵۶	۳	۰/۰۹۴۰۵۶	۳	۰/۰۳۱۳۵۲	T ₈
۰/۰۹۴۹۰۷	۳	۰/۰۹۴۹۰۷	۳	۰/۰۹۴۹۰۷	۳	۰/۱۲۶۵۴۳	۴	۰/۰۹۴۹۰۷	۳	۰/۰۳۱۶۳۶	T ₉
۰/۱۲۷۶۷۸	۴	۰/۰۹۵۷۵۸	۳	۰/۰۹۵۷۵۸	۳	۰/۱۲۷۶۷۸	۴	۰/۱۲۷۶۷۸	۴	۰/۰۳۱۹۱۹	T ₁₀
۰/۱۴۹۲۴۱	۴	۰/۰۷۴۶۲۱	۲	۰/۰۷۴۶۲۱	۲	۰/۱۱۱۹۳۱	۳	۰/۱۱۱۹۳۱	۳	۰/۰۳۷۳۱	T ₁₁
۰/۱۱۲۹۲۴	۴	۰/۰۸۴۶۹۳	۳	۰/۰۸۴۶۹۳	۳	۰/۱۱۲۹۲۴	۴	۰/۰۸۴۶۹۳	۳	۰/۰۲۸۲۳۱	T ₁₂
۰/۱۲۸۸۱۳	۴	۰/۱۲۸۸۱۳	۴	۰/۱۲۸۸۱۳	۴	۰/۱۲۸۸۱۳	۴	۰/۰۹۶۶۰۹	۳	۰/۰۳۲۲۰۳	T ₁₃
۰/۰۹۱۰۷۷	۳	۰/۱۲۱۴۳۶	۴	۰/۱۲۱۴۳۶	۴	۰/۰۹۱۰۷۷	۳	۰/۱۲۱۴۳۶	۴	۰/۰۳۰۳۵۹	T ₁₄

۰/۰۳۵۶۰۸	۱	۰/۰۷۱۲۱۶	۲	۰/۰۷۱۲۱۶	۲	۰/۰۳۵۶۰۸	۱	۰/۰۳۵۶۰۸	۱	۰/۰۳۵۶۰۸	T ₁₅
۰/۰۷۰۹۳۲	۲	۰/۱۰۶۳۹۸	۳	۰/۱۴۱۸۶۴	۴	۰/۱۰۶۳۹۸	۳	۰/۱۰۶۳۹۸	۳	۰/۰۳۵۴۶۶	T ₁₆
۰/۱۰۸۵۲۶	۳	۰/۱۰۸۵۲۶	۳	۰/۱۴۴۷۰۱	۴	۰/۱۰۸۵۲۶	۳	۰/۱۴۴۷۰۱	۴	۰/۰۳۶۱۷۵	T ₁₇
۵/۶۳۶۲۴۸	۱۶۹	۶/۸۷۷۳۴۳	۲۰۱	۶/۷۱۰۲۳۷	۱۹۷	۶/۵۵۹۶۹۸	۱۹۳	۶/۰۷۶۰۳۹	۱۷۶	جمع نمره	

۴. بحث

علی‌رغم گسترش بحران‌های نوظهور شهری و آشکار شدن ضرورت گذار از رویکردهای سنتی به الگوهای نوین مدیریت شهری، حکمروایی شهری در کلانشهر تبریز همچنان در مراحل اولیه تکامل قرار دارد. نتایج حاصل از تحلیل ماتریس‌های IFE و EFE نشان داد که غلبه ضعف‌های درونی و ناتوانی در بهره‌برداری مؤثر از فرصت‌های بیرونی، مهم‌ترین مانع تحقق حکمروایی شهری در دوران پسا کرونا می‌باشد. این وضعیت را می‌توان ناشی از فقدان زیرساخت‌های نهادی نوین، محدودیت ابزارهای اجرایی، ضعف مشارکت سازمان‌یافته شهروندان و ناکارآمدی سازوکارهای تصمیم‌گیری دانست که در شرایط پیچیده پسا کرونا تشدید شده‌اند.

مقایسه نتایج پژوهش حاضر با ادبیات پیشین نشان می‌دهد که تأکید بر نوآوری نهادی و اتخاذ رویکردهای مشارکتی، یکی از الزامات اساسی مدیریت مؤثر بحران‌های نوظهور شهری است. از آنجا که حکمروایی شهری مبتنی بر مشارکت سازمان‌های جمعی، گروه‌های اجتماعی، بازیگران غیردولتی و ذینفعان متعدد است، این رویکرد زمینه واکنش‌های هماهنگ‌تر و کارآمدتر در مواجهه با بحران‌هایی نظیر پاندمی کرونا را فراهم می‌سازد. در همین راستا، نتایج پژوهش‌های دو و تان (۲۰۲۲)، اونیشی و همکاران (۲۰۲۰) و مک‌گوریک و همکاران (۲۰۲۰) نیز بر نقش کلیدی حکمروایی شهری در ارتقاء تاب‌آوری و مدیریت اثربخش بحران‌های نوظهور تأکید دارند که با یافته‌های پژوهش حاضر همسو می‌باشد.

نتایج مستخرج از مدل SWOT و تحلیل ماتریس IE نشان داد که کلانشهر تبریز در شرایط فعلی، به دلیل ضعف‌های ساختاری و فشار تهدیدهای محیطی، در موقعیتی قرار دارد که اولویت نخست آن اجرای راهبردهای تدافعی (WT) می‌باشد. این یافته بیانگر آن است که تحقق حکمروایی شهری در دوران پسا کرونا، پیش از هرگونه حرکت توسعه‌محور، نیازمند کاهش ضعف‌ها، اصلاح ساختارهای مدیریتی و پرهیز از تهدیدهای بیرونی است. در گام بعدی، راهبردهای رقابتی (ST) می‌توانند با بهره‌گیری هدفمند از ظرفیت‌های موجود، زمینه عبور تدریجی از وضعیت تدافعی را فراهم نمایند.

در این چارچوب، نتایج حاصل از اولویت‌بندی راهبردها در ماتریس QSPM نیز نشان داد که راهبردهای مبتنی بر ارتقاء آگاهی شهروندان، تقویت مشارکت عمومی و افزایش همکاری نهادی، بالاترین جذابیت را دارا هستند. این امر بیانگر آن است که یکی از ریشه‌های اصلی ضعف حکمروایی شهری در تبریز، پایین

بودن سطح مشارکت آگاهانه و مطالبه‌گری عمومی می‌باشد؛ موضوعی که بدون توجه به آن، استقرار پایدار حکمروایی شهری امکان‌پذیر نخواهد بود.

در نهایت، یافته‌های پژوهش حاضر با نتایج مطالعات رهنما، مافی و اسدی (۱۳۸۹) در خصوص ضرورت توجه به راهبردهای تدافعی، پژوهش ارغان و بهروزی (۱۳۹۸) در زمینه ارتقاء جایگاه شوراها و افزایش مشارکت عمومی، و پژوهش توکلی‌نیا، ایمانی جاجرمی و یداله‌نیا (۱۴۰۰) در خصوص اهمیت راهبردهای رقابتی، همسو می‌باشد. این همسویی نشان می‌دهد که مدیریت شهری تبریز در مسیر تحقق حکمروایی شهری در دوران پساکرونا، ناگزیر از اتخاذ رویکردی اصلاح‌محور، مشارکتی و مرحله‌ای است.

۵. نتیجه‌گیری

هدف این مقاله تحلیل و تعیین موقعیت حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز و ارائه راهبردهای کاربردی با تکیه بر نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها برای تحقق حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز می‌باشد. یافته‌ها نشان می‌دهد که اگرچه مسیر دستیابی به اهداف پژوهش با ضعف‌ها و تهدیدهای اساسی مواجه می‌باشد اما در این میان قوت‌ها و فرصت‌هایی را نیز در اختیار دارد. بررسی‌ها نشان می‌دهد که کلانشهر تبریز در ارتباط با حکمروایی شهری در دوران پساکرونا، از نظر عوامل درونی دچار ضعف می‌باشد (نمره نهایی = ۱/۶۹)، همچنین به لحاظ عوامل بیرونی نیز در وضعیت نامناسبی قرار دارد (نمره نهایی عوامل بیرونی = ۱/۱۳) و نتوانسته از فرصت‌ها بهره‌برداری کرده و از تهدیدها دوری نماید، بنابراین می‌توان اذعان نمود که تبریز عملکرد مطلوبی در برابر عوامل بیرونی از خود نشان نداده است. برای پاسخ به سوال اول پژوهش، ماتریس IE مورد بررسی قرار گرفت، نتایج این ماتریس نشان می‌دهد که حکمروایی شهری در دوران پساکرونا در کلانشهر تبریز، موقعیت مناسبی ندارد چراکه راهبردهای تدافعی (WT) در اولویت اول قرار گرفته‌اند. در ادامه برای پاسخ به سوال دوم پژوهش، ماتریس QSPM بررسی شد، نتایج حاکی از آن است که از میان پنج راهبرد WT، اولویت با راهبرد «ارتقاء میزان آگاهی و ایجاد یک تفکر استراتژیک در میان شهروندان در خصوص مزایای رویکرد مشارکتی حکمروایی شهری در مهار و کنترل بحران‌هایی نظیر کرونا و بهبود شرایط در دوران پس از آن» می‌باشد و راهبردهای «تعدیل سطح مشکلات ناشی از عدم پذیرش اصل شمولیت مردم (عدم شناسایی نیازهای واقعی، عدم ارائه خدمات مناسب با نیاز و در نتیجه کمبود یا هدر رفت منابع، عدم مدیریت موثر بحران و غیره) و فرصت بخشی به آن‌ها از طریق تدوین و اجرای برنامه‌های مشارکتی»، «افزایش سطوح هم‌افزایی و همکاری میان تمامی سازمان‌های دخیل در امر مدیریت شهری با هدف استفاده حداکثری از منابع بالفعل موجود در راستای کنترل نسبی بحران‌هایی نظیر کرونا و بازیابی نسبی شرایط در دوران پس از آن»، «حفظ ثبات نسبی عملکرد و رویکرد مدیریت شهری به لحاظ مواردی نظیر عدالت‌محوری، آموزش‌محوری، شفافیت، مسئولیت‌پذیری و پاسخگویی و غیره به جای

تکامل همه‌جانبه آن» و «اجرای برخی تصمیمات مرتبط با بهداشت عمومی شهروندان از سوی مدیریت شهری با تکیه بر امکانات درآمدزایی بالفعل» به ترتیب در اولویت‌های دوم تا پنجم قرار می‌گیرند. در همین راستا با توجه به نتایج تحلیل راهبردی و اولویت‌بندی راهبردهای مدیریتی، در ادامه پیشنهادهای کاربردی و علمی مرتبط با هر یک از این راهبردها برای مطالعات و اقدامات آینده ارائه می‌شود:

بررسی تاثیر برنامه‌های آموزشی و اطلاع‌رسانی بر افزایش مشارکت و مطالبه‌گری شهری، و نقش رسانه‌ها و نهادهای اجتماعی در تقویت سرمایه اجتماعی.

انجام پژوهش‌هایی با رویکرد کیفی و مشارکتی برای شناسایی نیازهای واقعی شهروندان و طراحی مدل‌های مشارکت متناسب با بافت فرهنگی و اجتماعی تبریز.

انجام مطالعات موردی و شبکه‌ای در مورد سازوکارهای بهبود هماهنگی بین سازمان‌های مختلف و ارزیابی کارایی مدل‌های مدیریت یکپارچه شهری.

تحلیل فرآیندهای موجود مدیریت شهری با تمرکز بر عدالت توزیعی، پاسخگویی و شفافیت، و ارائه راهکارهایی برای حفظ و ارتقاء این شاخص‌ها در مواجهه با بحران‌های آتی.

انجام پژوهش‌های اقتصادی-مدیریتی برای بهینه‌سازی استفاده از منابع درآمدی شهرداری و ارزیابی تاثیر آن بر بهبود خدمات بهداشت شهری و تاب‌آوری در بحران‌ها.

لازم به ذکر می‌باشد که پژوهش حاضر با رویکرد تحلیلی-کمی در رابطه با حکمروایی شهری در کلانشهر تبریز انجام شده است که محدود به شرایط زمانی خاص دوران پساکرونا می‌باشد. به همین دلیل، تغییرات احتمالی در محیط سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در آینده می‌تواند بر اعتبار و تعمیم‌پذیری نتایج تاثیرگذار باشد. همچنین تمرکز بر کلانشهر تبریز و تحلیل در سطح کلان، امکان بررسی دقیق‌تر تفاوت‌ها و ویژگی‌های مناطق مختلف شهری و دیدگاه‌های متنوع ذی‌نفعان را محدود کرده است. علاوه بر این، محدودیت منابع داده‌ای و دسترسی به اطلاعات عمیق‌تر مدیریتی ممکن است برخی ابعاد پیچیده‌تر حکمروایی شهری را پوشش ندهد.

کتاب نامه

۱. ارغان، ع. و بهروزی، ح. (۱۳۹۸). بررسی جایگاه حکمروایی شایسته شهری جهت برنامه‌ریزی راهبردی مناسب با استفاده از مدل SOWT (مطالعه موردی: شهر قائم‌شهر). شباک، ۵(۴۶)، ۲۷-۴۰.
۲. استاد محمودنیا، ع. ر.، زیاری، ی.، و سرور، ر. (۱۴۰۰). تبیین نقش حکمروایی خوب بر تاب‌آوری شهری (مطالعه موردی: محله امیریه ناحیه ۲، منطقه ۱۱ تهران). مطالعات جغرافیایی مناطق کوهستانی، ۲(۳)، ۱۵۷-۱۴۱.

۳. اندستا، ف. و روستایی، ش. (۱۴۰۰). ارزیابی عوامل مؤثر بر اجرای حکمروایی شهری مشارکتی (برنامه NBN) در منطقه ۲ کلانشهر تبریز. *جغرافیا و برنامه‌ریزی*، ۲۵ (۷۶)، ۴۳-۵۵.
۴. پیری، ع. (۱۳۹۵). جایگاه حکمروایی مطلوب شهری در کاهش میزان جدایی‌گزینی فضایی (مطالعه موردی: کلانشهر تبریز). *جغرافیا و توسعه فضای شهری*، ۳ (۱)، ۱۲۱-۱۳۲.
۵. توکلی‌نیا، ج.، ایمانی جاجرمی، ح.، و یداله‌نیا، ح. (۱۴۰۰). تحلیل جایگاه حکمروایی خوب در عملکرد مدیریت شهری (مطالعه موردی: شهر بابل). *آمایش محیط*، ۵۳، ۱۰۸-۸۵.
۶. حسینی، ع.، رمضان‌پور، ح. و آشوری، ح. (۱۳۹۹). تحلیل شاخص‌های حکمروایی شهری و تأثیر آن بر کیفیت مکان (مطالعه موردی: شهر آذر شهر). *پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری*، ۸ (۴)، ۸۱۳-۸۳۱.
۷. حسینی، ه. (۱۳۹۹). تدوین الگوی ساختاری تفسیری حکمرانی مطلوب شهری در زمان شیوع پاندمی کرونا. *اقتصاد و مدیریت شهری*، ۹ (۳۴)، ۸۵-۹۹.
۸. حیدری، م. ت. و همکاران. (۱۴۰۰). تبیین اثرات حکمروایی مطلوب شهری بر تاب‌آوری اجتماعی شهروندان در برابر اپیدمی کووید-۱۹ (مطالعه موردی: شهر تبریز). *شهر پایدار*، ۴ (۴)، ۱۷-۳۳.
۹. خیمجانی، ش. و همکاران. (۱۴۰۱). تحلیل تطبیقی حکمروایی خوب شهری (مطالعه موردی: مناطق ۲ و ۱۰ شهر تهران). *جغرافیا*، ۲۰ (۷۲)، ۷۹-۹۴.
۱۰. رحمتی دلیر، ث. و ملک حسینی، ع. (۱۳۹۸). بررسی میزان انطباق‌پذیری مدیریت شهری ایران با اصول حکمروایی خوب شهری (مطالعه موردی: شهر کنگاور). *مطالعات هنر/اسلامی*، ۳۳ (۱۵)، ۱۶۴-۱۸۹.
۱۱. رهنما، م. ح.، مافی، ع. و اسدی، ر. (۱۳۸۹). تحلیل جایگاه حکمروایی خوب شهری در مشهد با الگوی SWOT. *جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای*، ۱۵، ۱۹۷-۲۲۴.
۱۲. روستایی، ش.، پورمحمدی، م. ر. و قنبری، ح. (۱۳۹۶). بررسی نقش ساختار حکمروایی خوب شهری در ایجاد شهرهای هوشمند (مطالعه موردی: شهرداری تبریز). *پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، ۳۱ (۸)، ۱۴۶-۱۲۳.
۱۳. روشنایی، ح.، احمدیان، م. ع. و خوارزمی، ا. ع. (۱۴۰۲). تحلیل مقایسه‌ای وضع موجود و مطلوب شاخص‌های حکمروایی خوب شهری در شهر جدید گلپه‌ار از دیدگاه شهروندان و مدیران. *جغرافیا و توسعه فضای شهری*، ۱۵، ۱-۱۷.
۱۴. زیاری، ک. ا. و کانونی، ر. (۱۴۰۰). تحلیل ساختاری تاب‌آوری اجتماعی در چارچوب حکمروایی شایسته شهری با رویکرد آینده‌پژوهی (مطالعه موردی: شهر اردبیل). *برنامه‌ریزی و آمایش فضا*، ۲۵ (۳)، ۱-۳۳.
۱۵. سروشان، غ. ر. و همکاران. (۱۴۰۰). تبیین وضعیت شاخص‌های حکمروایی مطلوب شهری در شهر تهران. *جغرافیا*، ۷۰ (۱۹)، ۱۳۵-۱۵۱.
۱۶. سروشان، غ. ر. و همکاران. (۱۴۰۱). بررسی تأثیر حکمروایی شهری بر تاب‌آوری شهرها (مطالعه موردی: شهر تهران). *پژوهش‌های کاربردی علوم جغرافیا*، ۶۷ (۲۲)، ۴۱۳-۴۳۷.
۱۷. شاهینی‌فر، م. و چاره‌جو، ف. (۱۳۹۷). ارزیابی شاخص‌های مؤثر در تحقق حکمروایی خوب شهری در کلانشهرها (مطالعه موردی: شهر کرمانشاه). *جغرافیا و توسعه فضای شهری*، ۵ (۲)، ۲۰۱-۲۱۹.

۱۸. علیزاده، ک.، و روشنایی، ح. (۱۳۹۶). نقش حکمروایی خوب در برندسازی شهری. *جغرافیا و توسعه فضای شهری*، ۴(۱)، ۱۱۵-۱۳۷.
۱۹. فیروزی، م. ع.، و همکاران. (۱۳۹۷). شناخت و ارزیابی تأثیر مؤلفه‌های حکمروایی شهری از منظر رویکرد مدیریت دانش مطالعه‌ای در کلانشهر تبریز. *آمایش جغرافیایی فضا*، ۳۷(۱۰)، ۷۳-۹۰.
۲۰. کاظمیان، غ. ر.، و همکاران. (۱۳۹۸). آسیب‌شناسی شکل‌گیری حکمروایی محلی در ایران با روش نظریه‌پردازی داده‌بنیاد ساخت‌گرا. *جغرافیا و توسعه فضای شهری*، ۶(۱)، ۶۳-۸۰.
۲۱. نیازی، ح.، و محمدزاده، ر. (۱۳۸۸). بررسی عوارض زیست‌محیطی و انسانی ترافیک درون‌شهری تبریز. *جغرافیا و برنامه‌ریزی*، ۱۵(۳۴)، ۱۹۱-۲۱۶.
22. Du, Sh., & Tan, H. (2020). Location Is Back: The Influence of COVID-19 on Chinese Cities and Urban Governance. *Sustainability*, 3347(14), 1-13.
23. He, J., & Zhang, Y. (2022). Urban epidemic governance: An event system analysis of the outbreak and control of COVID-19 in Wuhan China. *Urban Studies*, 8 (2), 1-23.
24. Keil, R., & Ali, H. (2007). Governing the Sick City: Urban Governance in the Age of Emerging Infectious Disease. *Antipode*, 11(20), 1-28.
25. McGuirk, P., Dowling, R., Maalsen, S., & Baker, T. (2020). Urban governance innovation and COVID-19. *Geographical Research*, 7(32), 1-8.
26. Munyede, P., & Machengete, V.P. (2020). Rethinking citizen participation and local governance in post corona viruse pandemic era in Zimbabwe. *Multidisciplinary Research*, 2(2), 1-16.
27. Onyishi, Ch. J., UP Ejike-Alieji, A., Kelechukwu Ajaero, Ch., Chukwuka Mbaegbu, C., Chukwuebuka Ezeibe, Ch., Udemezue Onyebueke, V., Oluchukwu Mbah, P., & Chidi Nzeadibe, Th. (2020). COVID-19 Pandemic and Informal Urban Governance in Africa: A Political Economy Perspective. *Asian and African Studies*, 21(4), 1-25.
28. Sharifi, A., & Khavarian-Garmsir, A. R. (2020). The COVID-19 pandemic: Impacts on cities and major lessons for urban planning, design and management. *Science of the Total Environment*, 7(49), 1-14.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

Journal of Geography and Urban Space Development Vol. 12, No.4 (Winter 2026) – Serial Number 31

Identifying the Components of Inclusive City Development with an Emphasis on Citizenship Rights (Case Study: Qaen City/ South Khorasan province)

Morteza Keshavarzi Valdani¹

Assistant Professor of Islamic Jurisprudence Department, Bozorgmehr University of Qaenat, Qaen, Iran

Ahmad Asadi

Associate Professor of Geography & Urban Planning, Bozorgmehr University of Qaenat, Qaen, Iran

Received: 2 April 2024

Accepted: 26 September 2024

PP.116-135

Abstract

The increase in urbanization, the dissatisfaction of deprived and vulnerable people in cities and the increasing concern of international institutions in order to reduce inequalities have led to the formation of new approaches in urban planning such as the inclusive city. The inclusive city approach is aimed at equal distribution of resources and facilities among all city residents and the realization of citizen's rights, seeking to establish justice in urban areas. Considering the impact of inclusive city planning on the realization of citizenship rights, the present research was written with the aim of identifying the components of inclusive city development in Qaen city with emphasis on citizenship rights. In this regard, the research method is applied in terms of its objective and in terms of analytical-exploratory nature, and in order to analyze the data, were used structural equations based on variance with partial least squares method in Smart-pls software. The statistical population of the research also includes managers and city officials and university elites, and due to the unknown number of the statistical population, the sample size was determined using Cohen's method of 90 people. The findings of the research show that the highest impact on the realization of the inclusive city of Qaen with emphasis on citizenship rights related to civil, social, political and cultural components, with coefficients of 0.791, 0.724, 0.639 and 0.579 respectively. Among the sub-components, the most effective is related to the same implementation of laws for everyone, taking into account different strata and groups of society, creating opportunities for progress in life for everyone in different economic, social and personal dimensions, freedom of expression and opinion, and creating a basis for the formation of communities and the associations are for different classes and guilds in the field of pursuing their rights.

Keywords: Urban development, Inclusive city, Citizenship rights, Partial least squares method, Qaen city.

¹. Corresponding author. Email: keshavarzvm@buqaen.ac.ir

Extended Abstract

1. Introduction

Concurrent with the global advancement of urbanization and the utilization of its associated benefits, governments are confronted with a variety of problems and challenges in establishing social justice and enhancing citizens' rights in alignment with the fulfillment of citizenship rights. These challenges become particularly acute when vulnerable and marginalized groups are involved, as this issue is directly linked to the quality of governance exercised by governments.

Simultaneously, as these challenges intensify in urban areas, certain themes, concepts, and labels—such as inclusive cities, resilient cities, and sustainable cities—have gained considerable popularity. Each of these concepts is accompanied by distinct theoretical perspectives, empirical foundations, political orientations, and normative interpretations. Frequently, these notions are employed as urban brands serving political and commercial purposes.

Among them, the inclusive city represents an integrated approach that encompasses sustainability, resilience, accessibility, and cost-effective solutions aimed at addressing the challenges confronting underprivileged and vulnerable urban populations. This approach places particular emphasis on citizenship rights, enabling local governments and civil society organizations to draw upon its core principles to foster the development of human capital and ensure the long-term sustainability of cities.

Given the necessity of applying innovative approaches in contemporary urban planning and their significant influence on achieving sustainable development and citizenship rights, the primary objective of the present study is to formulate a model of the inclusive city for the city of Qaen, with special emphasis on indicators of citizenship rights.

2. Method

Given that the present study seeks to advance applied knowledge in the formulation of an inclusive city model grounded in citizenship rights indicators, it is classified as applied in terms of purpose and analytical-exploratory in terms of nature.

The research process commenced with a documentary review to identify the key components influencing the realization of an inclusive city, with particular emphasis on citizenship rights. Subsequently, the relative impact of each component was evaluated and analyzed through structured inquiries directed at urban managers and officials, as well as academic experts.

For data analysis, variance-based structural equation modeling was employed, utilizing the partial least squares (PLS) approach implemented in SmartPLS software.

It should be noted that, due to the absence of a clearly defined statistical population size, the required sample volume was determined using Cohen's guidelines (commonly referring to power analysis tables or conventions for effect size, significance level, and desired power—typically set at a 95% confidence level. Accordingly, a sample size of 90 participants was established. The sampling procedure followed a snowball technique.

3. Results

The research findings indicate that, unfortunately, the urban management system in the city of Qaen does not possess the necessary effectiveness for the realization of an inclusive city and citizenship rights. The centralized approach in the city's administrative system, coupled with the lack of stakeholder participation, has led to the formation of a vertical urban governance structure. Furthermore, the absence of economic diversity, spatial imbalances in the distribution of services and benefits, and the failure to consider the rights of various social groups in different plans and programs are regarded as fundamental obstacles to achieving an inclusive

city and citizenship rights in Qaen.

In this regard, based on the findings, the components with the greatest impact on the realization of an inclusive city in Qaen—with emphasis on citizenship rights—are the civil, social, political, and cultural components, with coefficients of 0.791, 0.724, 0.639, and 0.579, respectively. Among the sub-components, the highest levels of influence pertain to: equal enforcement of laws for all, taking into account various strata and groups in society; creating opportunities for advancement in life for everyone across economic, social, and individual dimensions; freedom of expression and belief; and creating conditions for the formation of associations and organizations by different strata and occupational groups to pursue their rights.

4. Discussion and Conclusion

In the contemporary era, given the increasing inequalities at the urban level, the inclusive city approach has been proposed by international organizations as well as various scholars. This approach seeks to achieve a sustainable society through the equitable spatial distribution of services, benefits, resources, and facilities for all social strata, age groups, and genders. Furthermore, this approach, with an emphasis on the realization of citizens' rights, aims to enhance mental well-being and the quality of life in cities. Investigations in the city of Qaen reveal that this city suffers from fundamental deficiencies and barriers across various dimensions in achieving an inclusive city and, consequently, citizenship rights. Functional fragmentation among urban organizations, lack of transparency in programs, absence of appropriate horizontal and vertical relationships within the urban management system, and the lack of a holistic and comprehensive perspective have resulted in inadequate administration of the city and planning toward inclusivity. The dominance of a technocratic approach in the urban management system of Qaen has led to the prevalence of centralization, causing inter-organizational coordination and participation between urban organizations and citizens to be overlooked. Moreover, the failure to utilize flexible and forward-looking plans, inadequate identification and analysis of various variables, and insufficient capacity-building and feasibility assessments constitute other existing deficiencies in the city of Qaen. Therefore, it is necessary for the urban management system of Qaen to lay the groundwork for the development of an inclusive city and citizenship rights by creating equal opportunities for advancement in life for all across various dimensions, improving the quality of distribution of different services, diversifying the economy, eliminating discrimination among citizens in the enforcement of laws, emphasizing the public interest in various plans and programs, and benefiting from the participation and perspectives of citizens in city administration.

Keywords: Citizenship rights, Inclusive City, Partial least squares method, Qaen city, Urban development.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال دوازدهم، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۴، شماره پیاپی ۳۱

شناسایی مؤلفه‌های توسعه‌ی شهر فراگیر با تأکید بر حقوق شهروندی (مطالعه موردی: شهر قائن / استان خراسان جنوبی)^۱

مرتضی کشاورزی ولدانی^۲ (استادیار فقه و حقوق اسلامی، دانشگاه بزرگمهر قائنات، قائن، ایران، نویسنده مسئول)

keshavarzvm@buqaen.ac.ir

احمد اسدی (دانشیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه بزرگمهر قائنات، قائن، ایران)

asadi@buqaen.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۴۰۳/۰۷/۰۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۱/۱۴

صص ۱۳۵-۱۱۶

چکیده

افزایش شهرنشینی، نارضایتی افراد محروم و آسیب‌پذیر در شهرها و افزایش نگرانی نهادهای بین‌المللی به‌منظور کاهش نابرابری‌ها، موجب شکل‌گیری رویکردهای نوین در برنامه‌ریزی شهری مانند شهر فراگیر گردیده است. رویکرد شهر فراگیر با هدف توزیع برابر منابع و امکانات میان همه‌ی ساکنان شهر و تحقق حقوق شهروندی به‌دنبال برقراری عدالت در مناطق شهری می‌باشد. با توجه به تأثیر برنامه‌ریزی شهر فراگیر در تحقق حقوق شهروندی، پژوهش حاضر با هدف شناسایی مؤلفه‌های توسعه‌ی شهر فراگیر در شهر قائن با تأکید بر حقوق شهروندی نگارش شده است. در این راستا، روش تحقیق از نظر هدف کاربردی و از نظر ماهیت تحلیلی-اکتشافی می‌باشد که به‌منظور تجزیه و تحلیل داده‌ها نیز از معادلات ساختاری مبتنی بر واریانس با روش حداقل مربعات جزئی در نرم‌افزار Smart-pls استفاده شده است. جامعه‌ی آماری تحقیق نیز شامل مدیران و مسئولان شهری و نخبگان دانشگاهی است که با توجه به مشخص نبودن تعداد جامعه‌ی آماری، حجم نمونه با استفاده از روش کوهن ۹۰ نفر تعیین گردیده است. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که به ترتیب بیشترین اثرگذاری بر تحقق شهر فراگیر قائن با تأکید بر حقوق شهروندی مربوط به مؤلفه‌های مدنی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی، با ضرایب ۰/۷۹۱، ۰/۷۲۴، ۰/۶۳۹ و ۰/۵۷۹ می‌باشد. در بین مؤلفه‌های فرعی نیز بیشترین اثرگذاری مورد مربوط به مؤلفه‌های اجرای یکسان قوانین برای همه با درنظرگیری اقشار و گروه‌های مختلف جامعه، ایجاد فرصت پیشرفت در زندگی برای همه در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی و فردی، آزادی بیان و عقیده و ایجاد زمینه‌ای برای تشکیل اجتماعات و انجمن‌ها برای اقشار و اصناف مختلف در زمینه‌ی پیگیری حقوق خود است.

کلیدواژه‌ها: توسعه‌ی شهری، حقوق شهروندی، شهر فراگیر، شهر قائن، مدل حداقل مربعات جزئی.

۱. مقدمه

^۱ مقاله‌ی حاضر مستخرج از طرح پژوهی با عنوان شهر فراگیر الگویی برای تحقق حقوق شهروندی (مطالعه موردی: شهر قائن / استان خراسان جنوبی) تحت حمایت دانشگاه بزرگمهر قائنات می‌باشد.

همگام با توسعه‌ی شهرنشینی در جهان و بهره‌مندی از مزایای آن، دولت‌ها با مشکلات و چالش‌های مختلفی در زمینه‌ی ایجاد عدالت اجتماعی و ارتقاء حقوق شهروندان در راستای تأمین حقوق شهروندی مواجه می‌باشند. این چالش‌ها زمانی اوج می‌گیرند که پای گروه‌های خاص و آسیب‌پذیر در میان باشد، چراکه این امر ارتباط مستقیمی با میزان حکمروانی مطلوب از طرف دولت‌ها دارد (گرچی ازندیانی و شیرزاد نظری، ۱۳۹۷، ص. ۱۳۸). همچنین همزمان با اوج‌گیری این چالش‌ها در مناطق شهری، برخی مضامین، مفاهیم و برجسب‌ها مانند شهرهای فراگیر، شهرهای تاب‌آور و شهرهای پایدار محبوبیت خاصی پیدا کرده‌اند. هر یک از این مفاهیم با دیدگاه‌های نظری خاص، زمینه‌های تجربی، جهت‌گیری‌های سیاسی و تفاسیر هنجاری همراه است (ما^۱ و همکاران، ۲۰۱۹، ص. ۲). این مفاهیم اغلب به‌عنوان برندهای شهری برای اهداف سیاسی و تجاری استفاده می‌شوند (اشیوس و ادلنبوس^۲، ۲۰۰۹، ص. ۲۷۳). در این بین، شهر فراگیر، رویکردی یکپارچه است که شامل پایداری، تاب‌آوری، قابلیت دسترسی و راه‌حل‌های مقرون به صرفه در راستای رویایی با چالش‌هایی است که پیش روی گروه‌های فقیر و آسیب‌پذیر شهری قرار دارد. این امر از طریق افزایش دسترسی آنها به خدمات و زیرساخت‌های شهری از طریق سرمایه‌گذاری‌های هدفمند صورت می‌گیرد (فورام^۳ و همکاران، ۲۰۱۹، ص. ۵۲). از طرفی این رویکرد، یک مکانیزم تحول‌نهادی را تشویق می‌کند که کلیه‌ی مؤسسات و ذی‌نفعان «دولت، بخش خصوصی و جامعه‌ی مدنی» را که توانایی ارائه‌ی سیستم‌هایی برای ارائه‌ی خدمات همه‌شمول را دارند، گرد هم می‌آورد. درواقع شهر فراگیر شبکه‌ی گسترده‌ای به‌منظور دخیل کردن افراد فقیر، بی‌کار و غیر حقوق‌بگیر را در پروژه‌ها و برنامه‌های سرمایه‌گذاری شهری برای بهبود زندگی آنها ایجاد می‌کند (سینگرو و لینفیلد^۴، ۲۰۱۷، ص. ۳). همچنین در این رویکرد تأکید بر حقوق شهروندی مدنظر می‌باشد (خیاط‌زاده-ماهانی^۵ و همکاران، ۲۰۲۰، ص. ۲۶۹۷) تا دولت‌های محلی و سازمان‌های اجتماعی با بهره‌گیری از مضامین این رویکرد مقدمات توسعه‌ی سرمایه‌های انسانی و پایداری شهرها را فراهم سازند (فرناندز نونز^۶ و همکاران، ۲۰۲۲، ص. ۲).

به‌طور کلی می‌توان عنوان کرد که شهر فراگیر و حقوق شهروندی از مفاهیم مهم در ادبیات برنامه‌ریزی شهری محسوب می‌شوند که مطالعات متعددی در این زمینه‌ها انجام گرفته است. زنگنه و همکاران (۱۳۹۶)، در تحقیقی به تحلیل رابطه‌ی آگاهی از حقوق شهری بر شهروندی فعال پرداخته‌اند. سلامی و مظهری (۱۳۹۹)، حقوق کودکان در حوزه‌ی حقوق شهری با تأکید بر کنوانسیون حقوق کودک را مورد ارزیابی قرار داده‌اند. سلامی و مظهری (۱۴۰۰)، در پژوهشی به بررسی تکالیف مدیریت شهری در تحقق حقوق زیست‌محیطی شهروندان پرداخته‌اند. اسدزاده و همکاران (۱۴۰۱)، در پژوهشی خود وضعیت کلان‌شهر تهران را بر مبنای شاخص‌های شهر فراگیر مورد تحلیل قرار داده‌اند. الساندریا^۷ (۲۰۱۶)، در مطالعه‌ی خود

1. Ma

2. Eshuis and Edelenbos

3. Phoram

4. Singru and Lindfield

5. Khayatzaheh-Mahani

6. Fernandez Núñez

7. Alessandria

استراتژی ها، تجربیات و دستورالعمل های شهر فراگیر را بررسی کرده است. خو^۱ و همکاران (۲۰۲۰)، در تحقیق شهر تاریخی جورج تاون^۲، پنانگ^۳ را از منظر شهر خلاق فراگیر، مورد بررسی قرار داده اند. کارنمولا^۴ و همکاران (۲۰۲۱)، در پژوهشی رابطه ی شهرهای فراگیر و پایداری اجتماعی بررسی نموده اند. ندرهند^۵ و همکاران (۲۰۲۳)، در پژوهشی بازآفرینی شهر از دیدگاه حیات گرایی شهری مبتنی بر برنامه ریزی عدالت محور و دربرگیرنده ی حقوق مختلف شهروندان را مورد بررسی قرار داده اند.

بنابراین می توان بیان داشت که پیشینه ی تجربی حول محور بررسی شهر فراگیر و شاخص های آن، چالش های دستیابی به شهر فراگیری و ارتباط شهر فراگیری با مؤلفه های مختلف بوده و شناسایی مؤلفه های توسعه ی شهر فراگیر در زمینه ی حقوق شهروندی به عنوان یکی از ارکان های توسعه ی شهر فراگیر خلأ پژوهش های گذشته بوده است.

با بررسی ادبیات نظری نیز می توان بیان داشت که افزایش شهرنشینی، نارضایتی افراد محروم و آسیب پذیر در شهرها، افزایش نگرانی و آگاهی نهادهای بین المللی به منظور کاهش نابرابری و همچنین ظهور اندیشه های برنامه ریزی مشارکتی و ناکارآمدی رویکردهای متداول برنامه ریزی، از مهم ترین دلایل شروع گفتمان شهر فراگیر در ادبیات برنامه ریزی هستند (شه^۶ و همکاران، ۲۰۱۵، ص. ۳). سازمان ها و نهادهای بزرگ بین المللی مانند سازمان ملل و بانک جهانی، به منظور ارائه ی راه حل جامع و مشترک برای خروج از این چالش ها اسناد، دستورالعمل ها و راهبردهای مختلفی را ارائه کرده اند که از مهم ترین آن ها می توان به دستورالعمل ۲۰۳۰ یا همان سند اهداف توسعه ی پایدار اشاره کرد که با حضور ۱۹۴ کشور در سپتامبر سال ۲۰۱۵ با هدف درک حقوق همه ی انسان ها به تصویب رسید (گونگ و لیو^۷، ۲۰۱۷، ص. ۱۲). این دستورالعمل شامل ۱۷ محور اصلی توسعه ی پایدار است که هر محور متناظر با یک هدف کلان است و از ۱۶۹ هدف خرد تشکیل می شود که باید تا سال ۲۰۳۰ محقق شوند. یازدهمین محور در این سند به طور مستقیم به موضوع شهرها و جوامع پایدار اشاره می کند که یکی از مهم ترین اهداف خرد آن دستیابی به جوامع فراگیر است (رینی^۸، ۲۰۱۶، ص. ۸). از سوی دیگر در سال ۲۰۱۶، پس از برگزاری کنفرانس هیئات ۹۳، دستورالعمل جدیدی برای دستیابی به توسعه ی پایدار شهری با اجماع رهبران سیاسی جهان به تصویب رسید. یکی از مهمترین تصمیم گیری های صورت گرفته در این نشست، اطمینان از دسترسی همه ی شهروندان به خدمات اساسی و اولیه ی زندگی در شهرها است (پارنل^{۱۰}، ۲۰۱۶، ص. ۵۳۰). بنابراین می توان عنوان کرد که شهر فراگیر همسو با اهداف توسعه ی پایدار می باشد و در گفتمان های بین المللی مختلف مورد تأکید قرار گرفته است

1. Khoo
2. George Town
3. Penang
4. Carnemolla
5. Nederhand
6. Shah
7. Gong and Lyu
8. Rini
9. HABITAT III
10. Parnell

(چلیوتیس^۱، ۲۰۲۰، ص. ۲؛ میچال و سیلویا^۲، ۲۰۱۹، ص. ۷۶). همچنین شهر فراگیر از لایه‌های مختلف شامل خدمات شهر، فناوری، زیرساخت‌ها و سیستم‌های مدیریتی تشکیل شده است (یگیتکانلار و لی^۳، ۲۰۱۴، ص. ۱۰۵).

در اسناد فرادست شهری و فراشهری ایران نیز، به ضرورت دستیابی به جامعه‌ای یکپارچه، منسجم و برخوردار از عدالت اجتماعی تأکید ویژه‌ای شده است. به عبارتی شهرهای کشور برای رویارویی با چالش‌های موجود خود، باید به سوی توزیع عادلانه‌ی مزایا و فرصت‌های ناشی از توسعه‌ی میان‌همه‌ی شهروندان خود و تحقق حقوق شهروندی گام بردارند (رحیم‌زاد مدنی و همکاران، ۱۴۰۰، ص. ۹۵). بنابراین می‌توان گفت که مفهوم شهر فراگیر رابطه‌ی متقابلی با حقوق شهروندی دارد و این موضوع در پژوهش‌های مختلف مورد تأیید قرار گرفته است (آتاندا و اوزتورک^۴، ۲۰۲۰، ص. ۶۲؛ چیو^۵، ۲۰۰۶، ص. ۱۷؛ دمپسی^۶ و همکاران، ۲۰۱۱، ص. ۲۹۰).

در راستای حقوق شهروندی (شهری) نیز می‌توان گفت که این رشته شاخه‌ای از حقوق عمومی است که به حقوق اساسی شهروندان در ابعاد محلی می‌پردازد و روابط آنها را با مدیران و نهادهای حاکمیتی شهری از جمله شهرداری، شورای شهر و سایر ادارات مرتبط تنظیم می‌نماید (مظهری، ۱۳۹۴، ص. ۱۵). بنابراین دامنه و گستره‌ی حقوق شهری شامل برنامه‌ریزی و مدیریت شهری است و طیف وسیعی از فعالیت‌های مربوط به شهرسازی، معماری، توسعه‌ی شهری، اقتصاد شهری، سیاست شهری و فرهنگ شهری را تحت پوشش قرار می‌دهد (سازمان ملل^۷، ۲۰۱۲، ص. ۱). از نظر ژان ژاک روسو^۸ مفهوم شهروندی به معنای ترجیح خیر و صلاح عمومی بر منافع خصوصی است و براین اساس شهروند ایده‌آل کسی است که بتواند مصلحت عموم را اداره کند و منافع عمومی را بر منافع فردی ترجیح دهد (بشیریه، ۱۳۹۹، ص. ۲۲۶). به‌منظور تحقق مفهوم شهروندی، برخورداری شهروندان از حقوق شهری یا حقوق شهروندی الزامی است (خُنگ^۹ و همکاران، ۲۰۱۹، ص. ۳۳۵). همچنین می‌توان عنوان کرد که حقوق شهروندی مجموعه حقوقی است که افراد به اعتبار موقعیت شهروندی خود دارا می‌باشند و مجموعه قواعدی است که بر موقعیت آنان در جامعه حکومت می‌کند (نیوولینک^{۱۰} و همکاران، ۲۰۱۹، ص. ۲۷۶). از این‌رو تعریف «حقوق شهروندی» یک مفهوم نسبتاً وسیعی است که شامل حقوق مدنی و سیاسی، اقتصادی و اجتماعی و فردی می‌باشد (شولز^{۱۱} و همکاران، ۲۰۱۸، ص. ۳). مارشال^{۱۲} سه نوع حقوق را مرتبط با رشد شهروندی تشخیص می‌دهد. نخست؛ حقوق مدنی

1. Cheliotis

2. Michał and Sylwia

3. Yigitcanlar and Lee

4. Atanda and Ozturk

5. Chiu

6. Dempsey

7. United Nation

8. Jean Jacques Rousseau

9. Khong

10. Nieuwelink

11. Schulz

12. Marshal

که شامل آزادی فردی در برابر تجاوز غیرقانونی دولت به مالکیت خصوصی، آزادی بیان و اندیشه، مالکیت و عدالت است. دوم؛ حقوق سیاسی که به حق برخورداری از رأی و حق مشارکت در قدرت و تصمیم گیری های سیاسی مربوط می شود. سوم؛ حقوق اجتماعی که دربرگیرنده ی مجموع حقوق مربوط به رفاه و خدمات اجتماعی، حق اشتغال، حق آموزش و حق برخورداری از بیمه های اجتماعی است (سام آرام و برزگر پاریزی، ۱۳۹۵، ص. ۸۰). کاستلز و دیویدسون^۱ نیز علاوه بر مورد تأیید قرار دادن دیدگاه مارشال، حقوق فرهنگی را به حقوق اساسی شهروندی اضافه کرده اند. طبق نظر ایشان حقوق فرهنگی طیف گسترده ای از حقوق است و احترام به تنوع فرهنگی شهروندان، توجه به عامه ی مردم، مشارکت در فرهنگ عمومی جامعه و داشتن فرصت برای تغییر آن، حق آموزش و حق انسان برای دستیابی به فرهنگ در تمام ابعاد را دربر می گیرد (کاستلز و دیویدسون، ۱۳۸۲، ص. ۳۷).

در نهایت می توان گفت که با توجه به ضرورت کاربری رویکردهای نوین در برنامه ریزی شهرهای امروزی و تأثیر این رویکردها در تحقق توسعه ی پایدار و حقوق شهروندی، هدف از تحقیق حاضر تدوین الگوی شهر فراگیر در شهر قائن با تأکید بر شاخص های حقوق شهروندی می باشد. شهر قائن دومین شهر بزرگ استان خراسان جنوبی محسوب می گردد که بر اساس اطلاعات سرشماری مرکز آمار ایران در سال ۱۳۹۵، ۲۳۲۳ نفر جمعیت داشته و طی دوره ی ۵۰ ساله (۱۳۹۵-۱۳۴۵) شاهد ۶/۵ برابر شدن جمعیت خود بوده است. این شهر با توجه به نقش خود در سلسله مراتب شهرها (به عنوان شهر کوچک) نیازمند برنامه ریزی در ابعاد مختلف به ویژه شهر فراگیر می باشد تا ضمن ارتقاء کیفیت زندگی و رفاه ذهنی شهروندان و دستیابی به توسعه ی پایدار، مانع از مهاجرت ساکنان شهر به شهرهای میانی، بزرگ و کلان شهر مشهد گردیده و همچنین جاذب مهاجران باشد. در این راستا، پاسخگویی به سؤال زیر اساس کار پژوهش حاضر می باشد:

- مهم ترین مؤلفه های تأثیرگذار بر تحقق الگوی شهر فراگیر در قائن با تأکید بر حقوق شهروندی کدامند؟

۲. روش شناسی

با توجه به اینکه تحقیق حاضر به دنبال توسعه ی دانش کاربردی در زمینه ی تدوین الگوی شهر فراگیر بر مبنای شاخص های حقوق شهروندی است، لذا تحقیق حاضر از نظر هدف کاربردی و از نظر ماهیت تحلیلی-اکتشافی می باشد. در این تحقیق ابتدا از طریق مطالعات اسنادی مؤلفه های تأثیرگذار بر تحقق شهر فراگیر با تأکید بر حقوق شهروندی شناسایی، سپس با پرسشگری از مدیران و مسئولان شهری و نخبگان دانشگاهی میزان تأثیرگذاری هرکدام از مؤلفه ها مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته است. به منظور تجزیه و تحلیل داده ها نیز از معادلات ساختاری مبتنی بر واریانس با روش حداقل مربعات جزئی در نرم افزار Smart-pls استفاده شده است. قابل ذکر است با توجه به مشخص نبودن تعداد جامعه ی آماری، حجم نمونه با استفاده از روش

1. Stephen Castles and Alastair Davidson

کوهن^۱ در سطح اطمینان ۹۵ درصد، ۹۰ نفر تعیین گردیده که نحوه‌ی دسترسی به آنها بر مبنای روش گلوله برفی می‌باشد.

فرمول کوهن:

رابطه‌ی (۱):

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

در این فرمول Z یک مقدار ثابت است که به فاصله‌ی اطمینان و سطح خطا (α) بستگی دارد. با توجه به تعیین فاصله‌ی اطمینان ۹۵ درصد بنابراین d برابر ۰/۰۵ و Z برابر با ۱/۹۶ می‌باشد. S نیز واریانس نمونه‌ی اولیه می‌باشد که با پرسشگری از ۲۰ نمونه‌ی اولیه از حجم نمونه به دست می‌آید. بر مبنای محاسبات صورت گرفته واریانس نمونه‌ی اولیه ۰/۲۴۲ به دست آمده و با جاگذاری در فرمول فوق حجم نمونه ۹۰ نفر برآورد شده است.

$$n = (3/8416 \times 0/0585) \div 0/0025 = 90$$

لازم به ذکر است که قلمرو این پژوهش در ابعاد زمانی و مکانی به پاییز و زمستان ۱۴۰۲ در شهر قائن مربوط می‌باشد. همچنین برای سهولت کار تمام متغیرهای موجود در پژوهش کدبندی شده‌اند. این متغیرها با توجه به مبانی نظری تحقیق انتخاب شده‌اند.

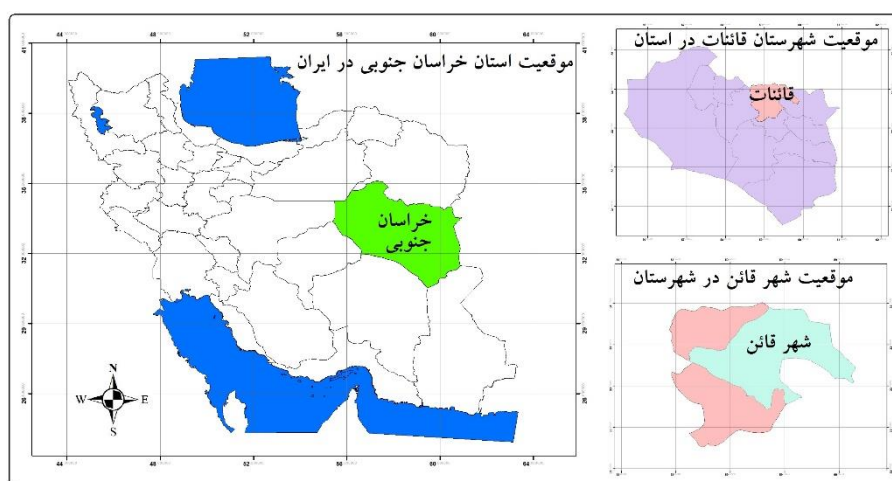
جدول ۱. مؤلفه‌های تأثیرگذار بر تحقق شهر فراگیر با تأکید بر حقوق شهروندی

مؤلفه‌ها	گویه‌ها
اجتماعی S	ایجاد فرصت پیشرفت در زندگی برای همه در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی و فردی S1، تأکید بر تجربه، توانایی و تخصص در استخدام افراد و جلوگیری از رابطه‌مندی در این حوزه S2، ارتقاء کیفیت خدمات مختلف آموزشی، بهداشتی-درمانی، تفریحی و ... در شهر و توزیع متعادل آنها S3، تنوع‌بخشی به اقتصاد به منظور تحقق درآمدهای مکفی برای شهروندان S4.
سیاسی P	ایجاد زمینه‌ای برای تشکیل اجتماعات و انجمن‌ها برای اقشار و اصناف مختلف در زمینه‌ی پیگیری حقوق خود P1، اعطای آزادی عمل به احزاب و گروه‌های سیاسی P2، داشتن حق رأی شهروندان در ابعاد مختلف مدیریتی شهر و بهره‌مندی از دیدگاه‌ها و ترجیحات آنها P3، ارائه‌ی دقیق اخبار و اطلاعات سیاسی و همچنین اطلاعات انواع طرح‌ها و برنامه‌های شهری به شهروندان P4.
مدنی C	آزادی بیان و عقیده CR1، عدم تبعیض بین شهروندان برای ارائه‌ی خدمات CR2، اجرای یکسان قوانین برای همه با در نظرگیری اقشار و گروه‌های مختلف جامعه CR3، امکان نامزد شدن در پست‌های سیاسی برای همگان CR4.
فرهنگی CU	ایجاد زمینه‌های برگزاری مراسم مذهبی برای ادیان مختلف (مسلمانان و غیرمسلمانان) CU1، عدم گسست اجتماعی - فرهنگی بین قومیت‌های مختلف CU2، عدم تبعیض بین اقلیت‌ها و اکثریت‌ها و همچنین در نظرگیری منافع گروه‌های آسیب‌پذیر CU3، در نظرگیری مصلحت عمومی نسبت به مصلحت فردی یا گروه خاص CU4.

مأخذ: (بشیری، ۱۳۹۹؛ مظهری، ۱۳۹۴؛ کاستلز و دیویدسون، ۱۳۸۲؛ آتاند و اوزتورک، ۲۰۲۰؛ الساندرا، ۲۰۱۶؛ خوو، ۲۰۲۰؛

شولز، ۲۰۱۸).

در راستای قلمرو پژوهش نیز می توان گفت که شهر قائن مرکز شهرستان قائنات و دومین شهر بزرگ استان خراسان جنوبی محسوب می گردد که بر اساس اطلاعات سرشماری مرکز آمار ایران در سال ۱۳۹۵ دارای ۴۲۳۲۳ نفر جمعیت بوده است. بر اساس آخرین یافته های باستان شناسی، سابقه ی سکونت در شهر قائن به دوران پارینه سنگی میانی (حدود ۳۰ هزار سال قبل) می رسد. این شهر بین ۵۹ درجه و ۱۲ دقیقه تا ۵۹ درجه و ۱۴ دقیقه ی طول شرقی و ۳۳ درجه و ۴۲ دقیقه تا ۳۳ درجه و ۴۵ دقیقه ی عرض شمالی واقع است. همچنین قائن بر روی دشتی هموار در ارتفاع ۱۴۴۰ متر از سطح دریا قرار داشته و فاصله ی آن از بیرجند مرکز استان خراسان جنوبی ۱۰۵ کیلومتر است.



شکل ۱. موقعیت جغرافیایی شهر قائن

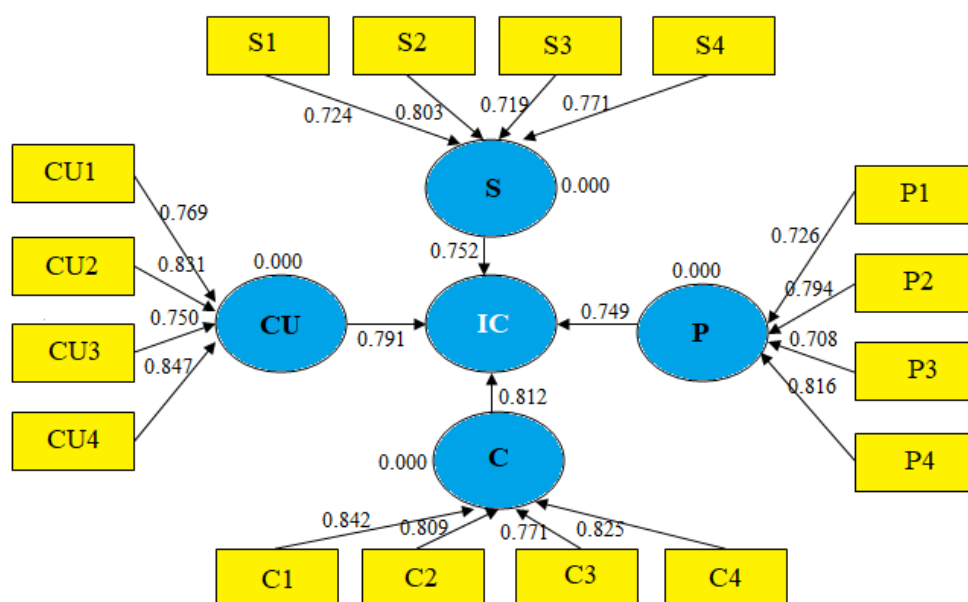
۳. یافته ها

به منظور شناسایی مؤلفه های تأثیرگذار بر تحقق شهر فراگیر با تأکید بر حقوق شهروندی از معادلات ساختاری مبتنی بر واریانس با روش حداقل مربعات جزئی در نرم افزار Smart-pls استفاده شده است. در روش حداقل مربعات جزئی (PLS) ابتدا پایایی و روایی متغیرها محاسبه می شود. در این راستا، ضریب سنتی برای بررسی پایایی متغیرها ضریب آلفای کرونباخ است. اما چون این ضریب کمی سختگیرانه است، در تحقیقاتی که از معادلات ساختاری مبتنی بر واریانس استفاده می کنند، می توان از ضریب ترکیبی نیز استفاده نمود. تفاوتی ندارد که از کدام ضریب استفاده می شود در هر صورت مقدار قابل قبول برای این دو ضریب حداقل ۰/۷ است. در این تحقیق هر دو ضریب آلفای کرونباخ و ضریب ترکیبی برای بررسی پایایی متغیرها مورد بررسی قرار گرفته است.

جدول ۲. خروجی الگوریتم PLS در آزمون پایایی مدل‌های اندازه‌گیری

مؤلفه‌ها	ضریب ترکیبی	آلفای کرونباخ
S	۰/۷۸۱۴۹۱	۰/۷۵۹۳۷۵
P	۰/۷۴۵۴۷۲	۰/۸۰۳۴۱۱
C	۰/۸۲۲۶۰۵	۰/۷۶۱۵۹۶
CU	۰/۷۴۶۱۴۹	۰/۸۱۱۴۱۷

همان‌طور که در جدول شماره ۲ مشخص است مقادیر آلفای کرونباخ و ضریب ترکیبی برای تمامی متغیرها بالاتر از ۰/۷ می‌باشد که به معنی پایایی مناسب متغیرها است.



شکل ۲. آزمون پایایی مدل‌های اندازه‌گیری (بار عاملی)

همان‌طور که در شکل شماره ۲ قابل مشاهده است، تمامی مؤلفه‌ها دارای بار عاملی بالاتر از مقدار حداقلی ۰/۷ هستند که بیانگر پایایی مناسب مؤلفه‌ها است.

همچنین برای ارزیابی روایی در مدل‌های حداقل مربعات جزئی باید هم روایی همگرا و هم روایی افتراقی را مورد محاسبه قرار داد. در روش حداقل مربعات جزئی از متوسط واریانس استخراج‌شده (AVE) برای محاسبه‌ی روایی همگرا استفاده می‌شود. مقدار حداقلی برای روایی همگرای مناسب برای هر متغیر ۰/۵ است (جدول شماره ۳). همچنین برای بررسی روایی افتراقی مؤلفه‌ها باید از جذر متوسط واریانس استخراج‌شده برای هر متغیر استفاده نمود. محاسبه‌ی جذر متوسط واریانس استخراج‌شده برای هر متغیر به روش دستی می‌باشد (جدول شماره ۳) و جذر به‌دست آمده باید از ضریب همبستگی آن متغیر با سایر متغیرها بیشتر باشد.

جدول ۳. روایی همگرایی متغیرها (متوسط واریانس استخراج شده) و جذر متوسط واریانس استخراج شده

مؤلفه ها	AEV	جذر AEV
S	۰/۶۹۴۹۳۱	۰/۸۳۳۶۲۵
P	۰/۷۱۵۴۰۵	۰/۸۴۵۸۱۶
C	۰/۷۶۴۸۲۶	۰/۸۷۴۵۴۳
CU	۰/۵۸۱۴۵۷	۰/۷۶۲۵۳۳

جدول شماره ۳ نشان می دهد مقدار متوسط واریانس استخراج شده برای متغیرهای اصلی این تحقیق بین ۱/۰۰۰ و ۰/۵۸۱ است که از مقدار حداقلی ۰/۵ بیشتر است که نشانگر روایی همگرایی مناسب متغیرها است. همچنین در بررسی روایی افتراقی متغیرها که به عنوان روایی تقاطعی متغیرها هم یاد می شود، بار عاملی هر گویه (متغیر آشکار) با سازه ی خود (متغیر پنهان)، بایستی حداقل ۰/۱ بیشتر از بار عاملی آن گویه بر سازه ی دیگر باشد. خروجی ها در این خصوص نشان می دهد که بار عاملی هر گویه (متغیر آشکار) با سازه ی خود (متغیر پنهان)، حداقل ۰/۱ بیشتر از بار عاملی آن گویه بر سازه ی دیگر است.

نهایتاً جهت بررسی روایی افتراقی، از ماتریس همبستگی متغیرهای پنهان/سازه و جذر متوسط واریانس استخراج شده استفاده می شود. در این ماتریس جذر به دست آمده (جدول ۴) جایگزین اعداد قطر ماتریس می شود، در این ماتریس باید اعداد جذر بیشتر از همبستگی سازه با سازه باشد.

جدول ۴. ماتریس همبستگی و جذر متوسط واریانس استخراج شده

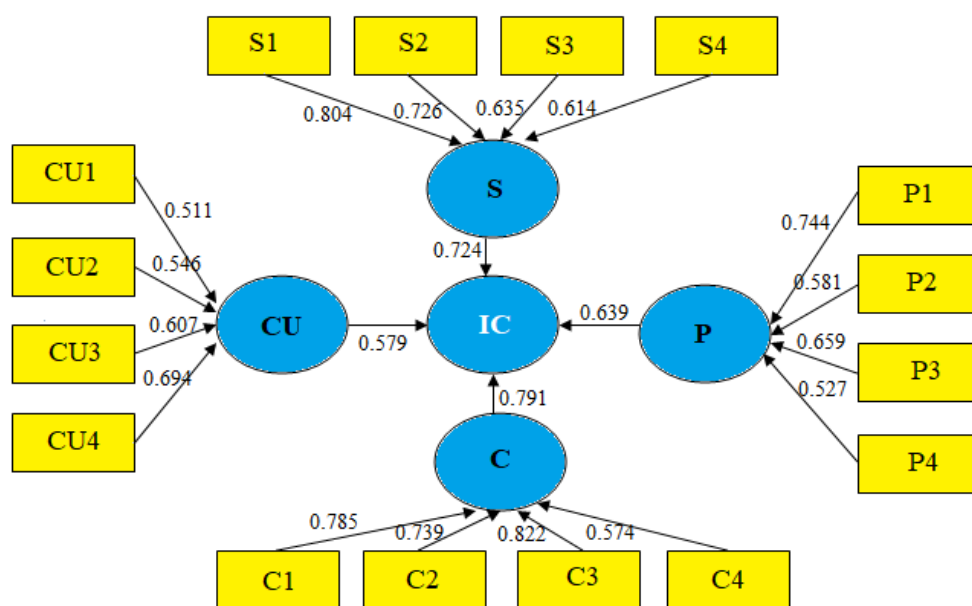
مؤلفه ها	S	P	C	CU
S	۰/۸۲			
P	۰/۱۹	۰/۷۴		
C	۰/۲۷	۰/۴۱	۰/۷۱	
CU	۰/۳۹	۰/۲۳	۰/۴۷	۰/۸۷

همان طور که در جدول شماره ۴ قابل مشاهده است، مقدار جذر متوسط واریانس استخراج شده برای تمامی سازه ها (متغیرهای پنهان) از ضریب همبستگی آن با سایر سازه ها بیشتر است که نشان دهنده ی روایی افتراقی مناسب سازه ها (متغیرهای پنهان) می باشد.

پس از ارزیابی پایایی و روایی مدل ساختاری مورد آزمون قرار می گیرد. مدل ساختاری مدلی است که در آن روابط بین متغیرهای مکنون و وابسته مورد توجه قرار می گیرد. یک مدل معادلات ساختاری از چندین مدل اندازه گیری و فقط یک مدل ساختاری تشکیل می شود؛ در آزمون مدل ساختاری معیارهای زیر را بررسی می کنیم:

- شاخص ضریب تعیین (R^2) متغیرهای مکنون درون زوا؛
- ضرایب مسیر (بتا) و معناداری آن.

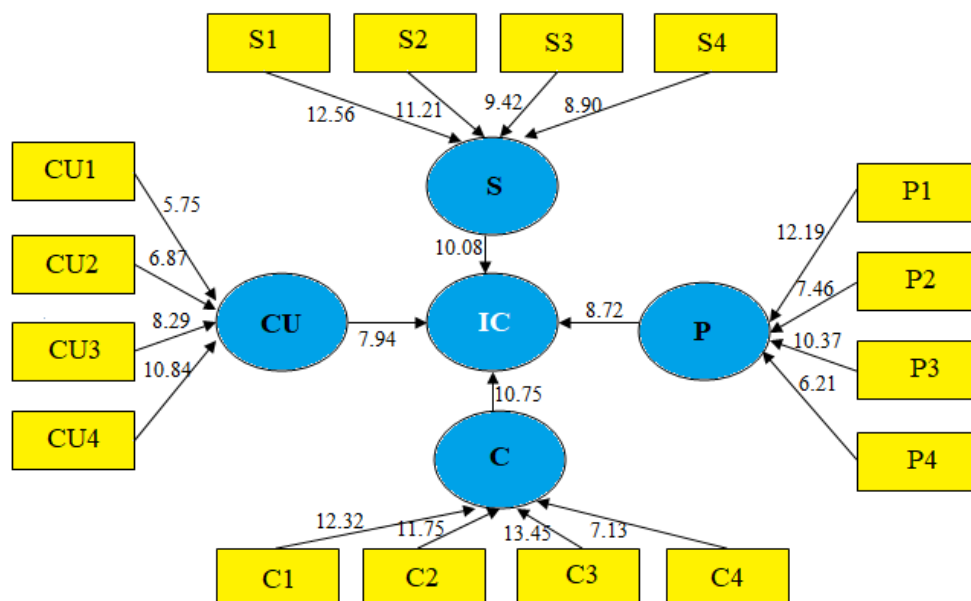
در این بخش از تحقیق ضرایب استانداردشدهی مسیرهای مربوط به فرضیه‌ها مورد بررسی قرار می‌گیرد (اثرگذاری متغیر مستقل بر متغیر وابسته). برای محاسبه‌ی ضرایب استاندارد مسیر بین متغیرها باید از الگوریتم پی‌ال‌اس استفاده نمود. ضرایب استانداردشده بین متغیر مستقل و وابسته نشان می‌دهد که متغیر مستقل این میزان درصد از تغییرات متغیر وابسته را تبیین می‌کند. شکل شماره ۳ ضرایب استانداردشدهی مسیرهای مربوط به هر یک از فرضیه‌ها را نشان می‌دهد.



شکل ۳. اثرگذاری متغیرهای مستقل بر روی متغیرهای وابسته (ضرایب استانداردشده)

شکل شماره ۳ نشان می‌دهد که به ترتیب بیشترین اثرگذاری بر تحقق شهر فراگیر قائلان با تأکید بر حقوق شهروندی مربوط به مؤلفه‌های مدنی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی، با ضرایب ۰/۷۹۱، ۰/۷۲۴، ۰/۶۳۹ و ۰/۵۷۹ می‌باشد. بیشترین اثرگذاری در بین مؤلفه‌های فرعی مورد بررسی نیز مربوط به اجرای یکسان قوانین برای همه با درنظرگیری اقشار و گروه‌های مختلف جامعه، ایجاد فرصت پیشرفت در زندگی برای همه در ابعاد مختلف اقتصادی، اجتماعی و فردی، آزادی بیان و عقیده و ایجاد زمینه‌ای برای تشکیل اجتماعات و انجمن‌ها برای اقشار و اصناف مختلف در زمینه‌ی پیگیری حقوق خود است.

همچنین در مدل پی‌ال‌اس جهت بررسی معنی‌داری روابط بین متغیرها یعنی معنی‌دار بودن اثرگذاری متغیرهای مستقل بر متغیرهای وابسته از مقدار آماره‌ی تی به‌دست آمده از خروجی مدل استفاده می‌شود. به‌گونه‌ای که مقدار آماره‌ی تی بزرگتر از ۱/۹۶ برای معنی‌داری در سطح ۹۵ درصد و مقدار آماره‌ی بزرگتر از ۲/۵۸ برای معنی‌داری در سطح ۹۹ درصد اطمینان مورد قبول می‌باشد (شکل شماره ۴).



شکل ۴. آزمون مدل ساختاری

مقدار آماری تی در مدل تحقیق برای متغیرها نشان می دهد همه ی ۱۶ متغیری که اثرگذاری آنها بر متغیر تحقق شهر فراگیر بر مبنای حقوق شهروندی در قائلن مورد بررسی قرار گرفته، دارای ارزش آماری بالاتری از ۲/۵۸ بوده و در سطح اطمینان ۹۹ درصد رابطی متغیرهای مورد بررسی معنی دار می باشد.

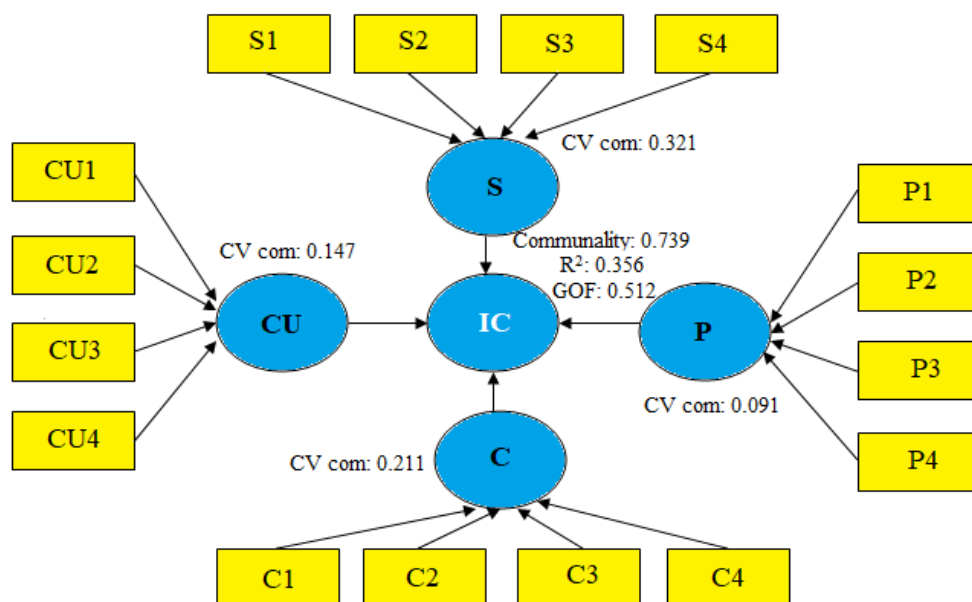
در جدول ۵ و شکل شماره ۴ که مربوط به نتایج مدل است، آنچه که مهم است مقدار آماری متغیرها و در واقع مقدار آماری اثرگذاری متغیر مستقل بر متغیر وابسته است. رابطی که در آن مقدار آماری به دست آمده بزرگتر از ۱/۹۶ باشد، تأیید می شوند و رابطی که مقدار آماری آنها کمتر از ۱/۹۶ باشد مورد تأیید واقع نمی شوند.

جدول ۵. آزمون مدل ساختاری (ضرایب مسیر میانگین، انحراف معیار، مقادیر تی)

مسیر	ضرایب مسیر	انحراف معیار	آماره تی	نتایج آزمون
S->IC	۰/۷۲۴۳۹۸	۰/۰۴۸۷۶۱	۱۰/۰۸۳۷۱۵	تأیید
P->IC	۰/۶۳۹۰۶۷	۰/۰۳۹۵۴۸	۸/۷۲۴۹۲۸	تأیید
C->IC	۰/۷۹۱۴۵۱	۰/۰۵۷۸۸۲	۱۰/۷۵۲۹۰۱	تأیید
CU->IC	۰/۵۷۹۲۴۶	۰/۰۴۳۶۵۹	۷/۹۴۰۵۸۲	تأیید

سومین مرحله در روش حداقل مربعات جزئی (PLS) بررسی کیفیت مدل های اندازه گیری و ساختاری است. در این راستا، از آزمون ارزیابی مدل اندازه گیری انعکاسی به منظور سنجش اعتبار اشتراک استفاده می شود. چنانچه مقدار $1-SSE/SSO$ که در واقع همان CV com مربوط به شکل ۵ است، مثبت باشد، کیفیت

ابزار اندازه‌گیری مناسب است. این شاخص درواقع توانایی مدل مسیر را در پیش‌بینی متغیرهای مشاهده‌پذیر از طریق متغیر پنهان متناظرشان می‌سنجد. شکل شماره ۵ آزمون کیفیت مدل‌های اندازه‌گیری و ساختاری را نشان می‌دهد.



شکل ۵. آزمون کیفیت مدل‌های اندازه‌گیری و ساختاری

با توجه خروجی الگوریتم PLS که در شکل شماره ۵ و جدول شماره ۶ ارائه شده است و مقادیر مثبتی را نشان می‌دهند، می‌توان گفت که مقادیر محاسبه‌شده در حد بالایی قابل قبول می‌باشند. در نتیجه مدل اندازه‌گیری از کیفیت خوبی برخوردار بوده و مدل توانایی پیش‌بینی را داراست.

جدول ۶. خروجی آزمون کیفیت مدل‌های اندازه‌گیری و ساختاری

مؤلفه‌ها	1-SSE/SSO
S	۰/۳۲۱۷۴۱
P	۰/۰۹۱۵۶۳
C	۰/۲۱۱۱۴۵
CU	۰/۱۴۷۵۱۹

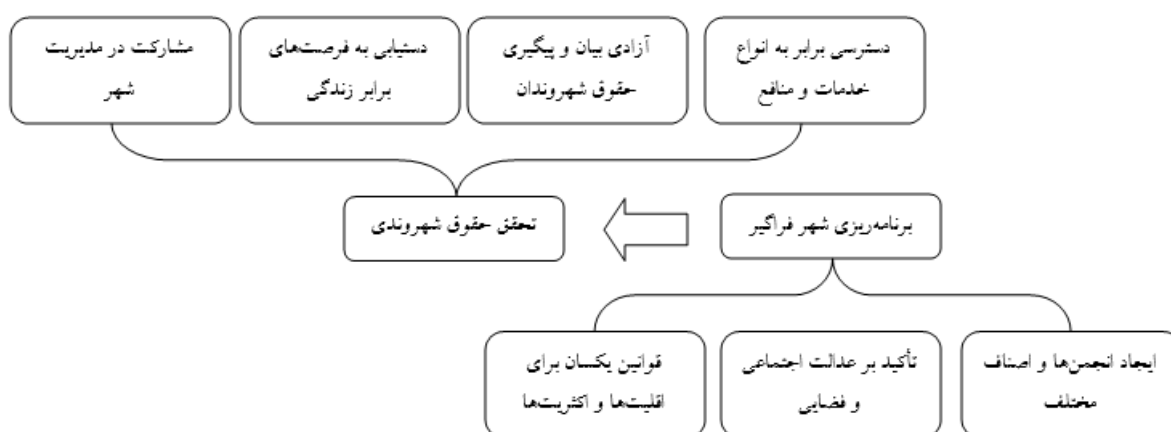
درنهایت آخرین مرحله بررسی براز مدل می‌باشد. در مدل‌سازی حداقل مربعات جزئی، شاخصی به نام نیکویی برازش پیشنهاد شده است. این شاخص هر دو مدل اندازه‌گیری و ساختاری را مدنظر قرار می‌دهد و

به عنوان معیاری برای سنجش عملکرد کلی مدل به کار می رود. این شاخص به صورت میانگین R^2 و متوسط مقادیر اشتراکی محاسبه می شود:

$$Gof \sqrt{communality \times R^2} =$$

حدود این شاخص بین صفر و یک بوده و سه مقدار ۰/۰۱، ۰/۲۵ و ۰/۳۶ را به ترتیب به عنوان مقادیر ضعیف، متوسط و قوی برای GOF معرفی نموده اند. متوسط مقادیر اشتراکی این مدل ۰/۷۳۹ و میانگین R^2 برابر با ۰/۳۵۶ است، نهایتاً شاخص GOF این مدل مقدار ۰/۵۱۲ به دست آمده است که از مطلوبیت کلی مدل حکایت دارد.

با توجه به نتایج به دست آمده می توان گفت که در شهر قائن متأسفانه نظام مدیریت شهری اثربخشی لازم را به منظور تحقق شهر فراگیر و حقوق شهروندی دارا نمی باشد. رویکرد متمرکز در نظام مدیریتی شهر و عدم بهره مندی از مشارکت ذی نفعان منجر به شکل گیری نظام اداره کننده ی شهر به صورت عمودی گردیده است. از طرفی عدم وجود تنوع اقتصادی، عدم تعادل فضایی در توزیع خدمات و منافع و در نظر نگرفتن حقوق اقشار مختلف در انواع طرح ها و برنامه ها از موانع اساسی تحقق شهر فراگیر و حقوق شهروندی در قائن محسوب می شود. در این راستا می توان الگوی تحقق شهر فراگیر قائن با تأکید بر حقوق شهروندی را به شرح شکل شماره ۶ نمایش داد.



شکل ۶. الگوی تحقق شهر فراگیر با تأکید بر حقوق شهروندی در قائن

۴. بحث

شهر فراگیر یکی از الگوهای مهم برنامه‌ریزی شهری است که به‌طور مستقیم با حقوق شهروندی مرتبط است. در این راستا، گیلبرت^۱ (۲۰۲۱)، معتقد است که شهر فراگیر می‌تواند مقدمات تحقق حقوق شهروندی را میسر سازد. همچنین صاحب‌نظران مختلف اصولی را به‌منظور تحقق شهر فراگیر و به تبع آن حقوق شهروندی مطرح کرده‌اند. کندینگ^۲ و همکاران (۲۰۱۴)، بررسی نیازهای گروه‌های سنی مختلف و ترجیحات شهروندان در نظام مدیریت شهری، جوی^۳ و همکاران (۲۰۲۰)، بهره‌مندی از مشارکت شهروندان در نظام اداره‌ی شهر، محارب^۴ و همکاران (۲۰۱۹)، حمایت مناسب مالی، اجتماعی و بهداشتی از اقشار آسیب‌پذیر و ساتیسی^۵ (۲۰۱۹)، همه‌شمولی فضاهای شهری را از عوامل تأثیرگذار بر تحقق شهر فراگیر و حقوق شهروندی عنوان کرده‌اند. بنابراین به‌منظور تحقق شهر فراگیر و حقوق شهروندی نیاز به مدیریت یکپارچه و سیستمی و همچنین قوانین و مقررات اثربخش احساس می‌گردد.

بنابراین می‌توان بیان داشت که شهر فراگیر به‌واسطه‌ی تأکید بر ابعاد مختلف حقوق شهروندی قابلیت اجرایی دارد. در این راستا، مهمترین مؤلفه‌ها در بُعد اجتماعی شامل برابری در فرصت‌های مختلف، تنوع‌بخشی به اقتصاد و ارتقاء کیفیت خدمات مختلف، در بُعد سیاسی شامل داشتن حق رأی، شکل‌گیری انجمن‌ها و اجتماعات مختلف و اعطای آزادی عمل به احزاب و گروه‌های سیاسی، در بُعد مدنی شامل عدم تبعیض و اجرای یکسان قوانین برای همه و آزادی بیان و عقیده و در بُعد فرهنگی شامل عدم تبعیض بین اقلیت‌ها و اکثریت‌ها و همچنین درنظرگیری منافع گروه‌های آسیب‌پذیر و تأکید بر مصلحت عمومی می‌باشند.

بررسی تطبیقی نتایج پژوهش با پیشینه‌ی مطالعاتی نیز حاکی از آن است که از منظر تأثیر همه‌شمولی فضاهای شهری بر حقوق شهروندی نتایج همسو با پژوهش سلامی و مظه‌ری (۱۳۹۹)، از منظر حق مشارکت و تشکیل انجمن‌ها همسو با پژوهش سلامی و مظه‌ری (۱۴۰۰) و از منظر تأکید بر حقوق مدنی در شهرهای فراگیر همسو با پژوهش کارنمولا و همکاران (۲۰۲۱) می‌باشد. همچنین تفاوت پژوهش حاضر با پیشینه‌ی مطالعاتی تأکید بر حقوق اجتماعی، سیاسی، مدنی و فرهنگی در الگوی شهر فراگیر بوده است.

۵. نتیجه‌گیری

در عصر حاضر با توجه به افزایش نابرابری‌ها در سطح شهرها، رویکردی به‌عنوان شهر فراگیر توسط سازمان‌های بین‌المللی و همچنین صاحب‌نظران مختلف مطرح گردیده است که به‌دنبال دستیابی به جامعه‌ای پایدار از طریق توزیع فضایی متعادل خدمات، منافع، منابع و امکانات برای تمامی اقشار و گروه‌های سنی و جنسی می‌باشد. همچنین این رویکرد با تأکید بر تحقق حقوق شهروندان به‌دنبال ارتقاء رفاه ذهنی و کیفیت زندگی شهرها است. بررسی در شهر قائن نشان می‌دهد که این شهر در ابعاد مختلف دارای کاستی‌ها

1. Gilbert
2. Kending
3. Joy
4. Mohareb
5. Satispi

و موانع اساسی برای تحقق شهر فراگیر و به تبع آن حقوق شهروندی است. تفرق عملکردی در سازمان های شهری، عدم شفافیت در برنامه ها، عدم وجود روابط افقی و عمودی مناسب در سیستم مدیریت شهری و همچنین نبود دیدگاه کل نگر و همه جانبه نگر باعث گردیده که اداره ی شهر و برنامه ریزی در راستای فراگیر بودن آن به طور مناسب انجام نگیرد. حاکمیت رویکرد تکنوکرات گرا در نظام مدیریت شهری قائلان باعث گردیده که تمرکزگرایی بر سیستم غلبه داشته و هماهنگی و مشارکت بین سازمانی و سازمان های شهری با مردم نادیده گرفته شود. همچنین عدم بهره مندی از طرح های انعطاف پذیر و آینده نگر، عدم موضوع شناسی مناسب متغیرهای مختلف و عدم ظرفیت سنجی و امکان سنجی مناسب از سایر کاستی های موجود در شهر قائلان می باشد. در این راستا، نتایج نشان می دهد که ترتیب بیشترین اثرگذاری بر تحقق شهر فراگیر قائلان با تأکید بر حقوق شهروندی مربوط به مؤلفه های مدنی، اجتماعی، سیاسی و فرهنگی، با ضرایب ۰/۷۹۱، ۰/۷۲۴، ۰/۶۳۹ و ۰/۵۷۹ است. بنابراین نیاز است نظام مدیریت شهری قائلان با تأکید بر متغیرهای فرعی تر این مؤلفه ها و ایجاد زمینه ها و فرصت های برابر پیشرفت زندگی برای همه در ابعاد مختلف، ارتقاء کیفیت توزیع انواع خدمات، تنوع بخشی به اقتصاد، عدم تبعیض بین شهروندان در اجرای قوانین، تأکید بر مصلحت عمومی در انواع طرح ها و برنامه ها و بهره مندی از مشارکت و دیدگاه شهروندان در اداره ی شهر مقدمات توسعه ی شهر فراگیر و حقوق شهروندی را مهیا سازد. بدین منظور نیاز به تغییرات اساسی در ابعاد مختلف به شرح زیر ضروری است:

- بهره مندی از رویکردهای نوین در برنامه ریزی و مدیریت شهری و همچنین استفاده از برنامه های موفق جهانی و بومی سازی آنها.
- ایجاد نهادهای حامی از اقشار کم درآمد و آسیب پذیر و مسئولیت پذیری و پاسخگویی مدیران و مسئولان نسبت به عملکرد خود.
- بهره مندی از استعداد های بومی در نظام مدیریت شهر.
- بازاندیشی در قوانین و مقررات با در نظر گیری اقلیت ها و اکثریت ها.
- ارتقاء فضاهای مختلف شهری به منظور پاسخگویی به نیازهای زمانی-مکانی و همه شمولی آنها.
- ایجاد سازوکاری به منظور توزیع بهینه ی منافع و امکانات در بین اقشار مختلف.

کتاب نامه

۱. اسدزاده، ه.، حاتمی، ا.، و ساسانپور، ف. (۱۴۰۱). سنجش وضعیت کلان شهر تهران بر مبنای شاخص های شهر فراگیر. تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۲۲ (۶۷)، ۳۰۱-۳۱۶.
۲. بشریه، ح. (۱۳۹۹). آموزش دانش سیاسی. تهران: نشر نگاه معاصر.

۳. رحیم‌زاد مدنی، ک.، رفیعیان، م.، و داداش‌پور، ه. (۱۴۰۰). تحلیل فضایی دسترسی‌پذیری گروه‌های آسیب‌پذیر به خدمات عمومی با رویکرد شهر فراگیر (مطالعه‌ی موردی: کلان‌شهر تهران). پژوهش‌های جغرافیای برنامه‌ریزی شهری، ۹(۱)، ۹۳-۱۱۷.
۴. زنگنه، ی.، هنرمندی علمداری، ن.، و زنگنه، م. (۱۳۹۶). تحلیلی بر رابطه‌ی آگاهی از حقوق شهری بر شهروندی فعال (مطالعه موردی: مناطق ۱ و ۵ شهرداری مشهد). برنامه‌ریزی و آمایش فضا، ۲۲(۴)، ۱۹۰-۱۶۵.
۵. سام‌آرام، ع.، وبرزگر پاریزی، ف. (۱۳۹۵). بررسی احساس برخورداری از حقوق شهروندی و عوامل اجتماعی مؤثر بر آن در بین جوانان ۱۵-۲۹ ساله‌ی شهر سیرجان. برنامه‌ریزی رفاه و توسعه‌ی اجتماعی، ۷(۲۷)، ۱۱۶-۷۵.
۶. سلامی، ش.، و مظهری، م. (۱۳۹۹). حقوق کودکان در حوزه‌ی حقوق شهری در پرتو کنوانسیون حقوق کودک. حقوق کودک، ۲(۶)، ۴۲-۱۱.
۷. سلامی، ش.، و مظهری، م. (۱۴۰۰). تکالیف مدیریت شهری در تحقق حقوق زیست‌محیطی شهروندان (با نگاهی به مصوبات شورای شهر تهران). دانشنامه‌های حقوقی، ۴(۱۱)، ۸۴-۱۱۱.
۸. کاستلز، ا.، و دیویدسون، آ. (۱۳۸۲). شهروندی و مهاجرت، جهانی‌شدن و سیاست تعلق. ترجمه‌ی فرامز تقی‌لو. تهران: پژوهشکده مطالعات راهبردی.
۹. گرجی ازندریانی، ع.ا.، و شیرزاد نظری، ز. (۱۳۹۷). جایگاه حقوق معلولین در حوزه‌ی حقوق شهری. مطالعات راهبردی سیاست‌گذاری عمومی، ۸(۲۶)، ۱۶۳-۱۳۷.
۱۰. مظهری، م. (۱۳۹۴). حقوق شهری. تبریز: انتشارات یانار.
11. Alessandria, F. (2016). Inclusive City, Strategies, Experiences and Guidelines. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 223, 6-10.
12. Atanda, J. O., & Ozturk, A. (2020). Social criteria of sustainable development in relation to green building assessment tools. *Environment, Development and Sustainability*, 22 (1), 61-87.
13. Carnemolla, P., Robinson, S., & Lay, K. (2021). Towards inclusive cities and social sustainability: A scoping review of initiatives to support the inclusion of people with intellectual disability in civic and social activities. *City, Culture and Society*, 25, 1-13.
14. Cheliotis, k. (2020). An agent-based model of public space use. *Computers, Environment and Urban Systems*, 81, 1-12.
15. Chiu, R. L. (2003). 12 *Social sustainability, sustainable development and housing development*. In *Housing and social change: East-west perspectives* (Vol. 221) Routledge.
16. Dempsey, N., Bramley, G., Power, S., & Brown, C. (2011). The social dimension of sustainable development: Defining urban social sustainability. *Sustainable Development*, 19(5), 289-300.
17. Eshuis, J., & Edelenbos, J. (2009). Branding in urban regeneration. *Journal of Urban Regeneration & Renewal*, 2(3), 272-282.
18. Fernandez Núñez, M.B., Campos Suzman, L., Maneja, R., Bach, A., Marquet, O., Anguelovski, I., & Knobel, P. (2022). Gender and sex differences in urban greenness' mental health benefits: a systematic review. *Health Place*, 76, 1-9.
19. Gilbert, H. (2021). Children's everyday freedoms: Local government policies on children and sustainable mobility in two Australian states. *Journal of Transport Geography*, 71, 116-129.
20. Gong, W., & Lyu, H. (2017). *Sustainable City Indexing: Towards the Creation of an Assessment Framework for Inclusive and Sustainable Urban-Industrial Development*. United Nations Industrial Development Organization (UNIDO).

21. Joy, M., Marier, P., & Séguin, A.-M. (2020). *Age Friendly Cities: A panacea for aging in place?* In V. Billette, P. Marier, & A-M Séguin (Eds.). *Getting Wise about Getting Old: Debunking Myths about Aging* (pp. 64–72). Vancouver: University of British Columbia Press.
22. Kendig, H., Elias, A. M., Majwijiw, P., & Anstey, K. (2014). Developing age-friendly cities and communities in Australia. *Journal of Aging and Health*, 26(8), 1390–1414.
23. Khayatzaadeh-Mahani, A., Wittevrongel, K., Nicholas, D. B., & Zwicker, J. D. (2020). Prioritizing barriers and solutions to improve employment for persons with developmental disabilities. *Disability & Rehabilitation*, 42(19), 2696–2706.
24. Khong, T. D. H., Saito, E., & Gillies, R. M. (2019). Key issues in productive classroom talk and interventions. *Educational Review*, 71(3), 334–349.
25. Khoo, S. L. (2020). Towards an inclusive creative city: How ready is the Historic City of George Town, Penang? *City, Culture and Society*, 23, 1-9.
26. Ma, W., Schraven, D., de Bruijne, M., de Jong, M., & Lu, H. (2019). Tracing the origins of place branding research: A bibliometric study of concepts in use (1980–2018). *Sustainability*, 11, 1-13.
27. 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.
28. Mohareb, N., Elsamahy, E., & Felix, M. (2019). A child-friendly city: a youth creative vision of reclaiming interstitial spaces in El Mina (Tripoli, Lebanon). *Creativity Studies*, 12(1), 102-118.
29. Nederhand, J., Avelino, F., Awad, I., De Jong, P., Duijn, M., Edelenbos, J., Engelbert, J., Fransen, J., Schiller, M., & Van Stapele, N. (2023). Reclaiming the city from an urban vitalism perspective: critically reflecting smart, inclusive, resilient and sustainable just city labels. *Cities*, 137, 1-11.
30. Nieuwelink, H., Dekker, P., & Ten Dam, G. (2019). Compensating or reproducing? Students from different educational tracks and the role of school in experiencing democratic citizenship. *Cambridge Journal of Education*, 49(3), 275–292.
31. Parnell, S. (2016). Defining a Global Urban Development Agenda. *World Development*, 78, 529-540.
32. Phoram, S., Hamilton, E., Armendaris, F., & Lee, H. (2019). *World Inclusive Cities Approach Paper*. World Bank Group: Washington, DC, USA.
33. Rini, R. (2016). Inclusive Cities: The New Issue in Urban Development. *Proceedings of the 1st International Conference on Geography and Education (ICGE 2016)*.
34. Satispi, E. (2019). Policy Development of the Child-Friendly City: Case Study of South Tangerang City Regional Government. *International Journal of Social and Administrative Sciences*, 3(2), 105–112.
35. Schulz, W., Ainley, J., Fraillon, J., Losito, B., Agrusti, G., & Friedman, T. (2018). *Becoming Citizens in a Changing world: IEA International civic and citizenship education study 2016 International report*. International Association for the Evaluation of Educational Achievement.
36. Shah, P., Hamilton, E., Armendaris, F., & Lee, H. (2015). *World-Inclusive Cities Approach Paper*. Washington, D.C.: World Bank Group.
37. Singru, R.N., & Lindfield, M.R. (2017). *Enabling inclusive cities: Tool Kit for Inclusive Urban Development Mandaluyong City*. Philippines: Asian Development Bank.
38. United Nations. (2012). A framework for advancing environmental and social sustainability in the United Nations system. Geneva: United Nations. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2738sustainabilityfinalweb-.pdf>.
39. Yigitcanlar, T., & Lee, S.H. (2014). Korean ubiquitous-eco-city: A smart-sustainable urban form or a branding hoax? *Technological Forecasting and Social Change*, 89, 100–114.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

Journal of Geography and Urban Space Development Vol. 12, No.4 (Winter 2026) – Serial Number 31

Recognizing the Sense of Spirituality in the Cognitive Process (case study: Historic Bazaar of Tabriz)

Elmira Karimipour

**PhD Candidate of Islamic Architecture, Faculty of Architecture and Urban Planning, Tabriz
University of Islamic Arts, Tabriz, Iran**

Parisa Hashempour¹

**Professor of architecture, Faculty Member of Faculty of Architecture and Urban Planning, Tabriz
University of Islamic Art, Tabriz, Iran**

Received: 15 April 2024

Accepted: 10 September 2024

PP.136-157

DOI: 10.22067/jgusd.2024.87638.1412
Scientific-Research Article

Abstract

The sense of spirituality is the owner of a meaningful communication experience with oneself, others, the world and the higher power and architecture, like a bridge from the spiritual realm, communicates with the mental space of a person and brings him to know. The research with the aim of controlling the sense of spirituality in the body of architecture, followed the process of recognizing this sense of the audience in a space with a non-religious use, and the historical market of Tabriz with various types of functions was investigated in order to answer the question that "the sense of spirituality in the transition from stages How is the feeling to the recognition by the audience?". In this regard, the research was carried out in a qualitative format, a combination of basic and exploratory research in two stages of theoretical and practical research. The theoretical exploration was done in a descriptive- analytical way, collecting library information, and then the practical exploration was done in an exploratory way, with a phenomenological method through a semi-structured interview at four levels (emotion, perception, reasoning and intuition) with snowball sampling until reaching theoretical saturation (10 people). The descriptive qualitative analysis of the data was done by Van Manen's method through coding in three stages, open, central and selective. As a result, people's experience was determined by 5 internal profiles, including intersubjectivity (in relation to others), holiness (in relation to God), diversity, historicism and sense of place (in relation to the world and others).

Keywords: sense of spirituality, experience of space, levels of knowledge, historic market of Tabriz, Phenomenological

¹ . Corresponding author. Email: hashempour.p@gmail.com

Extended Abstract

1. Introduction

Many scholars have argued that the primary means to overcome undesirable emotional states lies in strengthening the sense of spirituality, which fosters inner peace and understanding of life's purpose. Given that the sense of spirituality constitutes a meaningful experience of connection with oneself, others, the world, and God, this study aims to examine how this sense is cognitively processed in users of non-religious spaces. The historical bazaar of Tabriz, characterized by diverse functions, was selected to address the research question: "How is the sense of spirituality perceived and processed by users, from initial feelings to higher cognition?"

2. Method

The research was conducted in a qualitative framework, combining basic (fundamental) and exploratory investigation in two stages: theoretical exploration and practical exploration. The theoretical exploration, carried out in a descriptive-analytical manner, involved the collection of library-based information. Subsequently, the practical exploration was performed exploratory using a phenomenological approach through semi-structured interviews at four levels (feeling, perception, reasoning, and intuition) with snowball sampling until theoretical saturation was achieved (10 participants). The qualitative interpretive analysis of the data was conducted following Van Manen's method through coding in three stages: open, axial, and selective.

3. Results

The spiritual experience of visitors to the historical bazaar of Tabriz emerges through five primary themes: intersubjectivity, sanctity, diversity, historicity, and sense of place. While prior narratives are transformed into mental schemata, sensory perceptions are predominantly visual and movement-based. Imaginal knowledge, conveying abstract meanings, acts as a mediator between sensory input and rational understanding. Consequently, a shared sensory perception can generate multiple imaginal interpretations, each leading to distinct rational insights grounded in secondary concepts. Although most spiritual experiences are grounded in interactions with the world and others, the attainment of intuitive knowledge remains dependent on sacred elements within introspective spaces.

4. Discussion and Conclusion

The findings indicate that the sense of spirituality extends beyond traditional religious settings. In the context of the Tabriz Bazaar, intersubjectivity and a sense of place—facilitated through interactions with others and the environment—generate cognitive experiences that go beyond mere sensory perception, supporting prior research on social experiences in non-religious environments. Spatial spirituality can therefore develop independently of religious symbols. Within the theme of sanctity, the perception of a higher power occurs through spiritual intuition, while formal intuition provides a sense of presence and social trust, which differs from Javadi-Amoli (2006) and aligns with Nosrati Naroui (2022). Imaginal schemata serve as mediators between rational and intuitive knowledge, and spiritual experiences tend to endure over time, primarily rooted in secondary concepts. Limitations of this study include its focus on a single site and its reliance on subjective experiences. Future research should investigate

spirituality in other non-religious contexts such as educational , therapeutic, or artistic settings; incorporate mixed-method approaches combining qualitative and quantitative data, including neurophysiological measures; examine the influence of cultural and belief systems; and test the applicability of the conceptual model across diverse environments.

Keywords: Tabriz Historical Bazaar, Spatial Experience, Sense of Spirituality, Cognitive Hierarchy.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال دوازدهم، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۴، شماره پیاپی ۳۱

شناسایی مؤلفه‌های توسعه‌ی شهر فراگیر با تأکید بر حقوق شهروندی بازشناسی حس معنویت در فرایند شناخت (نمونه موردی: بازار تاریخی تبریز)

المیرا کریمی‌پور (دانشجوی دکتری معماری اسلامی، دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران، نویسنده مسئول)

e.karimipour@tabriziau.ac.ir

پریسا هاشم‌پور (استاد تمام معماری، عضو هیئت علمی دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه هنر اسلامی تبریز، تبریز، ایران)

p.hashempour@tabriziau.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۴۰۳/۰۶/۲۰

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۱/۲۷

صص ۱۳۶-۱۵۷

چکیده

حس معنویت، منسوب شدن به حقیقت ذاتی و مطلق در برابر امورمادی، ظاهری و صوری است. در واقع این امر قابلیت جلوه‌گری در محسوسات بی‌شماری دارد تا انسان با احساس تأثیر عمیق و ابتهاج، صاحب یک تجربه ارتباط معنادار با خود، دیگران، جهان و قدرت برتر شود که بصورت واکنش‌ها، روایات و اعمال بیان می‌شود. تجربه احساسات، از طریق تجربه در فضا ایجاد می‌شود و معماری با ظهور واقعیت سه جهان جسمانی، خیالی و عقلی، همچون پلی از قلمرو معنوی با فضای ذهنی فرد ارتباط برقرار می‌کند و او را به شناخت می‌رساند. پژوهش با هدف تحکیم حس معنویت در کالبد معماری، به دنبال فرایند شناخت این حس مخاطب در فضایی با کاربری غیرمذهبی بود که بازار تاریخی تبریز با انواع عملکردهای مختلف، موردبررسی قرار گرفت تا درصدد پاسخگویی به این پرسش برآید که «حس معنویت در گذار از مراحل احساس تا شناخت توسط مخاطب، چگونه است؟». در این راستا، پژوهش در قالب کیفی، ترکیبی از تحقیق بنیادی و اکتشافی در دو مرحله کاوش نظری و عملی صورت گرفت. کاوش نظری به صورت توصیفی تحلیلی، به جمع‌آوری اطلاعات کتابخانه‌ای پرداخته و سپس کاوش عملی به صورت اکتشافی، با روش پدیدارشناختی از طریق مصاحبه نیمه‌ساختاری در چهار سطح (احساس، ادراک، تعقل و شهود) با نمونه‌گیری گلوله‌برفی تا رسیدن به اشباع نظری (۱۰ نفر)، صورت گرفت. تحلیل کیفی تفسیری داده‌ها به روش ون منن از طریق کدگذاری در سه مرحله باز، محوری و گزینشی انجام شد. در نتیجه، تجربه افراد توسط ۵ درونمایه اعم از بینادذهنیت (در ارتباط با دیگران)، تقدس‌گرایی (در ارتباط با خداوند)، تنوع‌گرایی، تاریخ‌گرایی و حس مکان (در ارتباط با جهان و دیگران) مشخص گردید.

کلیدواژه‌ها: بازار تاریخی تبریز، تجربه فضا، حس معنویت، مراتب شناخت.

۱. مقدمه

اغلب اندیشمندان، تنها راه پایان دادن به حالت های نفسانی نامطلوب ناشی از تمرکز صرف بر عقلانیت ابزاری و غفلت از امور قدسی، را در تحکیم معنویت گرایی و حس معنویت می دانند (اخوان ارمکی و نعلچی، ۱۳۹۳، ص. ۱۴۶-۱۵۹). حس معنویت، منسوب شدن به حقیقت ذاتی و مطلق در برابر امور مادی و صوری است (جمعه زاده و همکاران، ۱۳۹۵، ص. ۲۱۸؛ معین، ۱۳۵۴) و لزوماً وابسته به دین خاصی نیست؛ افراد ممکن است آن را از طریق مذهب یا کاوش شخصی و ارتباط با جهان طبیعی تجربه کنند که منجر به آرامش درونی و شناخت هدف زندگی می شود (سینگ، ۲۰۲۳، ص. ۱۰).

تجربه احساسات از طریق حضور و تجربه در فضا شکل می گیرد (لی، ۲۰۲۲، ص. ۱۲) و معماری، به عنوان ابزاری قوی، می تواند به «قلمرو معنوی درونی» سفر کرده و با «فضای ذهنی درونی» فرد ارتباط برقرار کند (هریس، ۲۰۱۵). شناخت مخاطب برای تحقق این ارتباط ضروری است (صالحی و همکاران، ۱۳۹۴، ص. ۱۱۴)، چرا که در ورای کالبد مادی، اندیشه هایی پنهان شده که نیازمند درک مشخصه های «اندیشه» هستند (پورمند، ۱۳۸۶).

این پژوهش با هدف بررسی فرایند تحکیم حس معنویت در معماری، بازار تاریخی تبریز را به عنوان نمونه مورد مطالعه قرار داده تا پاسخ دهد: «حس معنویت در گذار از مرحله احساس تا شناخت توسط مخاطب چگونه است؟». روش تحقیق، پدیدارشناسی با تمرکز بر تجربه زیسته افراد در بازار است.

پیشینه تحقیق به دو بخش فرایندشناخت و حس معنویت تقسیم می شود: در بخش اول (فرایندشناخت)، مرتضوی (۱۳۸۰) معتقد است ادراک فرایندی برون ذهنی و شناخت فرایندی درون ذهنی است که تحت تأثیر تجارب پیشین، عوامل روانشناختی و شخصیتی افراد شکل می گیرد. اکبری و فلامکی (۱۳۹۵) بر پدیدارشناسی به عنوان روش شناخت محسوسات و ادراکات حسی تأکید دارند. کاویانی (۱۳۹۴) بیان می کند که شناخت انسان از ادراک حسی تا فراادراک امتداد می یابد، حالتی که در علوم شناختی کمتر جایگاهی دارد. نارویی نصرتی (۱۴۰۱) دریافت که ملاصدرا معتقد است انسان علاوه بر ادراکات حسی، دارای ادراک شهودی، نقلی، و حیانی و عقلی است که ادراک شهودی و عقلی پایه دیگر ادراکات حسی هستند. اشرافی و نقی زاده (۱۳۹۴) نشان دادند که دریافت صور ممکن است با واسطه (از طریق حواس) یا بی واسطه (ادراک شهودی) باشد.

در بخش دوم مطالعات (حس معنویت)، ملکی و همکاران، ۱۳۹۹؛ مهدوی نژاد و همکاران، ۱۳۹۷؛ عماد و همکاران، ۱۴۰۱، عمدتاً به میزان تأثیر مولفه ها بر مخاطب پرداختند، اما روند نحوه تأثیر حس معنویت از مرحله احساس تا شناخت را بررسی نکردند. این پژوهش، حس معنویت را در همین مسیر مطالعه می کند و آن را تجربه ای ارتباط معنادار با خود، دیگران، جهان و قدرت برتر می داند (مهدوی نژاد و همکاران، ۱۳۹۷، ص. ۶۵؛ حیدری و همکاران، ۱۳۹۳).

این پژوهش با هدف تحکیم حس معنویت در کالبد معماری، به دنبال فرایند شناخت این حس، توسط مخاطب می باشد که بر این اساس، بازار تاریخی تبریز به عنوان نمونه مورد بررسی انتخاب گردید تا درصدد

پاسخگویی به این پرسش برآید که «حس معنویت در گذار از مراحل احساس تا شناخت توسط مخاطب در بازار تاریخی تبریز، چگونه است؟». برای این منظور، پس از بررسی ادبیات نظری پژوهش، روش تحقیق بصورت پدیدارشناسی در بازار تاریخی تبریز به عنوان نمونه موردی، صورت می پذیرد که در بخش روش تحقیق به تفصیل بیان می گردد.

۲. روش شناسی

پژوهش ترکیبی از تحقیق بنیادی و اکتشافی است که به صورت کیفی در دو مرحله کاوش نظری و عملی می باشد. در مرحله کاوش نظری تحقیق کیفی به صورت توصیفی-تحلیلی، به جمع آوری اطلاعات کتابخانه ای پرداخته و سپس در مرحله کاوش عملی به صورت اکتشافی، با روش پدیدارشناختی از طریق مصاحبه نیمه ساختاری بر پایه چهار سوال محوری از جمع بندی مبانی نظری تا رسیدن به اشباع نظری (سیدمن، ۱۳۹۵، ص. ۹۳)، توسط ۱۰ نفر (از میان گروه در دسترس (کسبه، گردشگران و سایر کاربران)، در مراحل زمانی مختلف (بین ساعت ۹ تا ۱۷)، از دو جنس زن و مرد، در بازه سنی شامل جوان تا کهنسال در مکان های مختلف بازار) ادامه یافت (شکل ۳).

۱.۲. حس معنویت

حس معنویت، منسوب به حقیقت ذاتی و مطلق است و زمینه ای برای حیات طیبه فراهم می کند (عماد و همکاران، ۱۴۰۱، ص. ۱۹۹). معنویت می تواند تجربه ای سکولار یا دینی باشد (اسماعیلی و سین کلیر، ۲۰۲۱) و با مجموعه ای از جنبه های فکری، اخلاقی، فرهنگی و عاطفی انسان ارتباط دارد (باسو و همکاران، ۲۰۱۹). این سفر شخصی و فردی شامل تجربه فضایی است که کیفیت فیزیکی آن به «احساسات ماورایی و معانی معنوی» تبدیل می شود (پالاسما، ۲۰۱۵، ص. ۱۹) و گفتگویی ظریف با فرد ایجاد می کند (والتون، ۲۰۱۵). برای دستیابی به چگونگی خلق فضاهای متعالی در معماری، نخست باید کیفیت ادراکی این فضاها شناخته شود (پالاسما^۱، ۲۰۱۰). از دیدگاه پالاسما، این فضاها واجد تجربه هایی هستند که در آنها کیفیت های فیزیکی به «احساسات ماورایی و معانی معنوی باردار متافیزیکی واقعیت» تبدیل می شوند (پالاسما^۲، ۲۰۱۵، ص. ۱۹). چنین معماری ای نوعی گفت و گوی غیرمستقیم اما ظریف در سطح فردی ایجاد می کند که می تواند حس وحدت با محیط پیرامون را در فرد برانگیزد (اسماعیلی و سین کلیر، ۲۰۲۱).

در نتیجه ی این تجربه متعالی، فرد به درون خویش رجوع کرده و با روح خود ارتباط برقرار می کند (والتون^۳، ۲۰۱۵). از این منظر، حس معنویت به عنوان تجربه ای از ارتباط معنادار با خود، دیگران، جهان و قدرت برتر تعریف می شود که در قالب واکنش ها، روایات و اعمال بروز می یابد (مهدی نژاد و همکاران، ۱۳۹۷، ص. ۶۵).

1. Pallasmaa

2. Pallasmaa

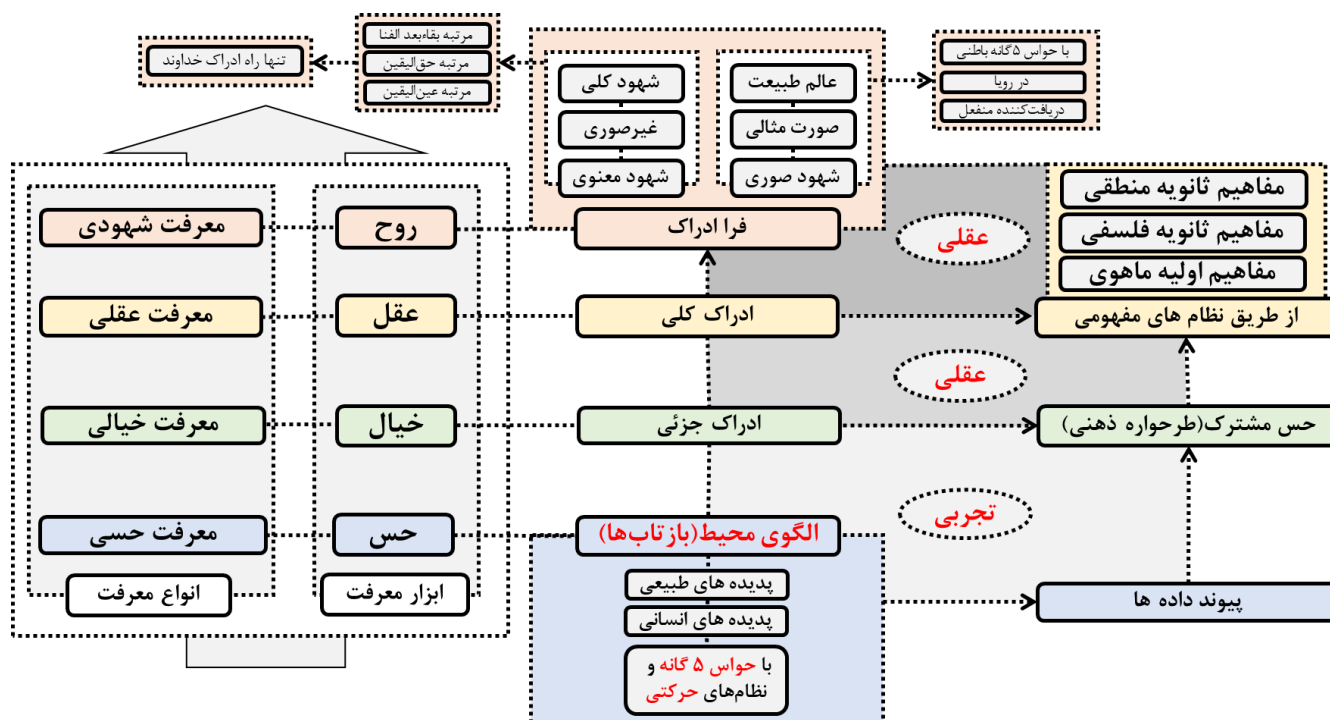
3. Walton

این تجربه می‌تواند در محسوسات گوناگون جلوه‌گر شود و با ایجاد تأثیر عمیق و ابتهاج، انسان را به تجربه اوج و پرورش درونی رهنمون سازد (حیدری و همکاران، ۱۳۹۳). بر این اساس، پژوهش حاضر به بررسی این تجربه از مرحله رویارویی فرد با محسوسات تا بروز واکنش، رفتار و اعمال می‌پردازد که مستلزم تحلیل فرایند شناخت انسان است.

۲.۲. فرایند شناخت

انسان برای ادراک، از چهار منبع استفاده می‌کند (شکل ۱) که علم حضوری معیار شناخت هر پدیده است (جوادی‌آملی، ۱۳۷۶، ص. ۴۵۷):

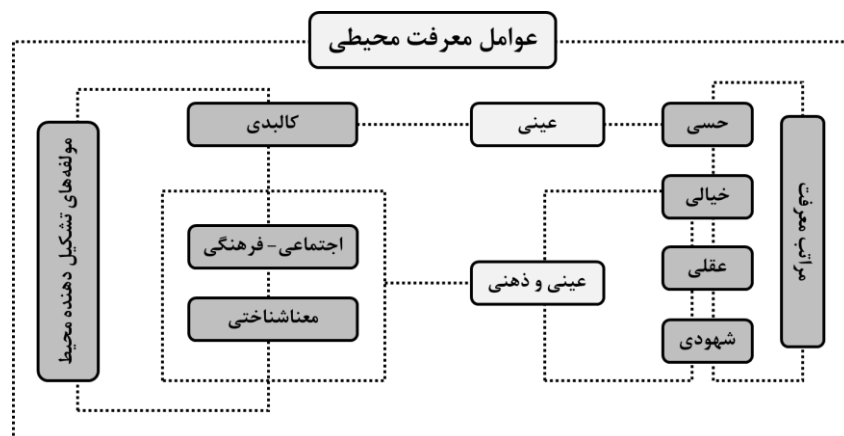
۱. معرفت حسی: ابزار معرفت، حس است و ادراک از طریق حضور در محیط و تعامل با حواس پنج‌گانه و نظام‌های حرکتی حاصل می‌شود (بری، ۲۰۱۲؛ والتون، ۲۰۱۵؛ خداپناهی، ۱۳۸۲). ارتباط با محیط شامل پدیده‌های طبیعی و انسانی است و ادراک از طریق حرکت در فضا-زمان شکل می‌گیرد (چینگ، ۱۳۷۳؛ صالحی و همکاران، ۱۳۹۴، ص. ۱۲۰-۱۲۱).
۲. معرفت خیالی: ابزار معرفت، خیال است و پس از قطع ارتباط با اشیاء، تصاویر حفظ شده در ذهن منعکس می‌شوند (احمدوند، ۱۳۸۳، ص. ۲۲۱-۲۲۷). ادراک خیالی مبتنی بر تحرک‌های ذهنی و پیوند داده‌هاست و با طرحواره‌های ذهنی شکل می‌گیرد (شاه چراغی، ۱۳۹۱، ص. ۱۶۱-۱۶۲).
۳. معرفت عقلی: ابزار معرفت، عقل است و ادراک کلی برای عقل از مجموع اطلاعات جزئی حاصل می‌شود. مفاهیم اولیه از طریق حواس دریافت می‌شوند و مفاهیم ثانویه فلسفی و منطقی در مرحله بعد ایجاد می‌شوند (ملاصدرا، ۱۹۸۱، ص. ۳۳۱-۳۳۹).
۴. معرفت شهودی: ابزار معرفت، روح است و فراادراک شامل شهود سوری، شهود معنوی و غیرسوری است. دریافت‌کننده در شهود سوری منفعل است و صورت مثالی در عالم طبیعت قابل تجربه است. کشف معنوی و تنها راه ادراک خداوند از طریق شهود معنوی رخ می‌دهد و دارای ۳ مرتبه است: مرتبه عین‌الیقین (مشاهده عیان و بی‌واسطه حقیقت در عین دوگانگی سوژه و ابژه)، مرتبه حق‌الیقین (برداشتن کامل حجاب و فانی شدن مشهود به عالم متصل) و مرتبه بقاء بعد الفنا که مرتبه اتحاد و وحدت است (قیصری، بی‌تا، ص. ۱۰۷-۱۱۱؛ آشتیانی، ۱۳۶۵، ص. ۵۴۴-۵۶۰). همچنین از نظر عرفای اسلامی، در مراتبی از شهود امکان خطا وجود دارد؛ اما مراتب بالاتر خطاناپذیرند. شهود جزئی یا سوری، خطاپذیر و شهود کلی یا معنوی، خطاناپذیرند (قیصری، بی‌تا، ص. ۶۰۵).



شکل ۱. مراتب معرفت در جهان بینی اسلامی

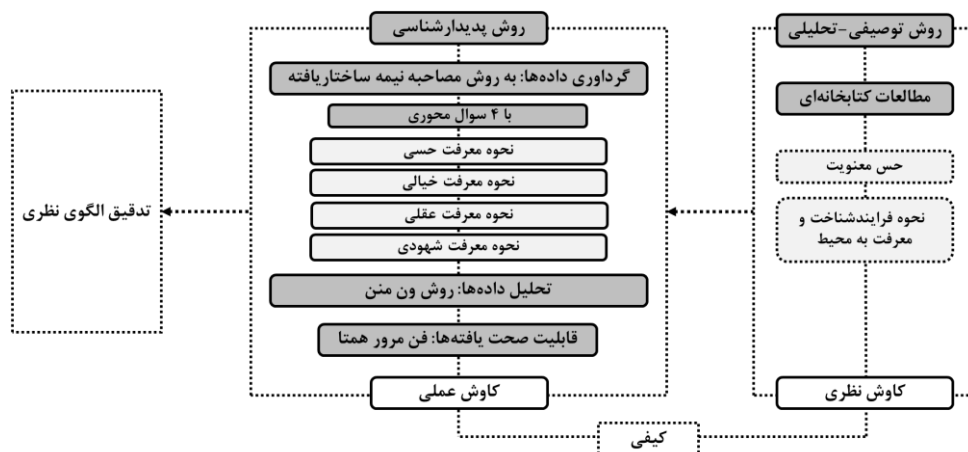
۳.۲. انواع معرفت به محیط

در گونه بندی فضای معماری از دیدگاه اسلامی، فضا به دو دسته آفاقی و انفسی تقسیم می شود. فضای آفاقی با الهام از طبیعت، وجه مادی و تنوع طلب انسان را پاسخ می دهد و عمدتاً در ساحت عمومی و بیرونی نمود دارد؛ در مقابل، فضای انفسی زمینه خلوت و حضور درونی و خودآگاهی انسان را فراهم کرده و بیشتر در فضاهای درونی مورد توجه است (نقره کار، ۱۳۹۲، ص. ۱۰۴-۱۰۹). محیط از طریق مولفه های کالبدی، عملکردی و معنایی شکل می گیرد (فلاح، ۱۳۸۴؛ کاکایی، ۱۳۹۵؛ مویدی، ۱۳۹۳؛ محمدی زارع و قصاب نژاد، ۱۳۹۳؛ رفیعیان و پورمحمدی، ۱۳۹۱) که در تقسیم بندی دقیق تر شامل دو مولفه مصنوع و انسانی است؛ به گونه ای که مولفه مصنوع به ابعاد عملکردی و فرمی و مولفه انسانی به ابعاد اجتماعی-فرهنگی و معناشناختی تفکیک می شود (ستاری فرد، ۱۳۹۴، ص. ۱۵۱). با این حال، پژوهش حاضر بر آن است که مولفه های محیط را می توان بر اساس مراتب معرفت و آگاهی انسان، در چهار بعد احساسی، ادراکی، عقلی و شهودی طبقه بندی کرد؛ به طوری که بعد احساسی ناظر بر مولفه های کالبدی محیط بوده و ابعاد ادراکی، عقلی و شهودی مولفه های اجتماعی-فرهنگی و معناشناختی را در بر می گیرند (شکل ۲).



شکل ۲. عوامل معرفت به محیط

فهم نحوه شناخت افراد در بازار مبتنی بر تجربه زیسته آنان است. برای دستیابی به این تجربه که در پدیدارشناسی از آن به عنوان علم مطالعه تجربیات افراد یاد می‌شود، گردآوری داده‌ها با محوریت مصاحبه و تحلیل کیفی متن مصاحبه‌ها به روش ون منن (ون منن^۱، ۲۰۰۶، ص. ۹۲-۹۳) به صورت فرایند تحلیل درونمایه‌ای انجام گرفت (شکل ۳). جهت صحت یافته‌ها، از فن مرور هم‌تا بهره گرفته شد (سیل^۲، ۱۹۹۹، ص. ۱۴۴-۱۴۵).



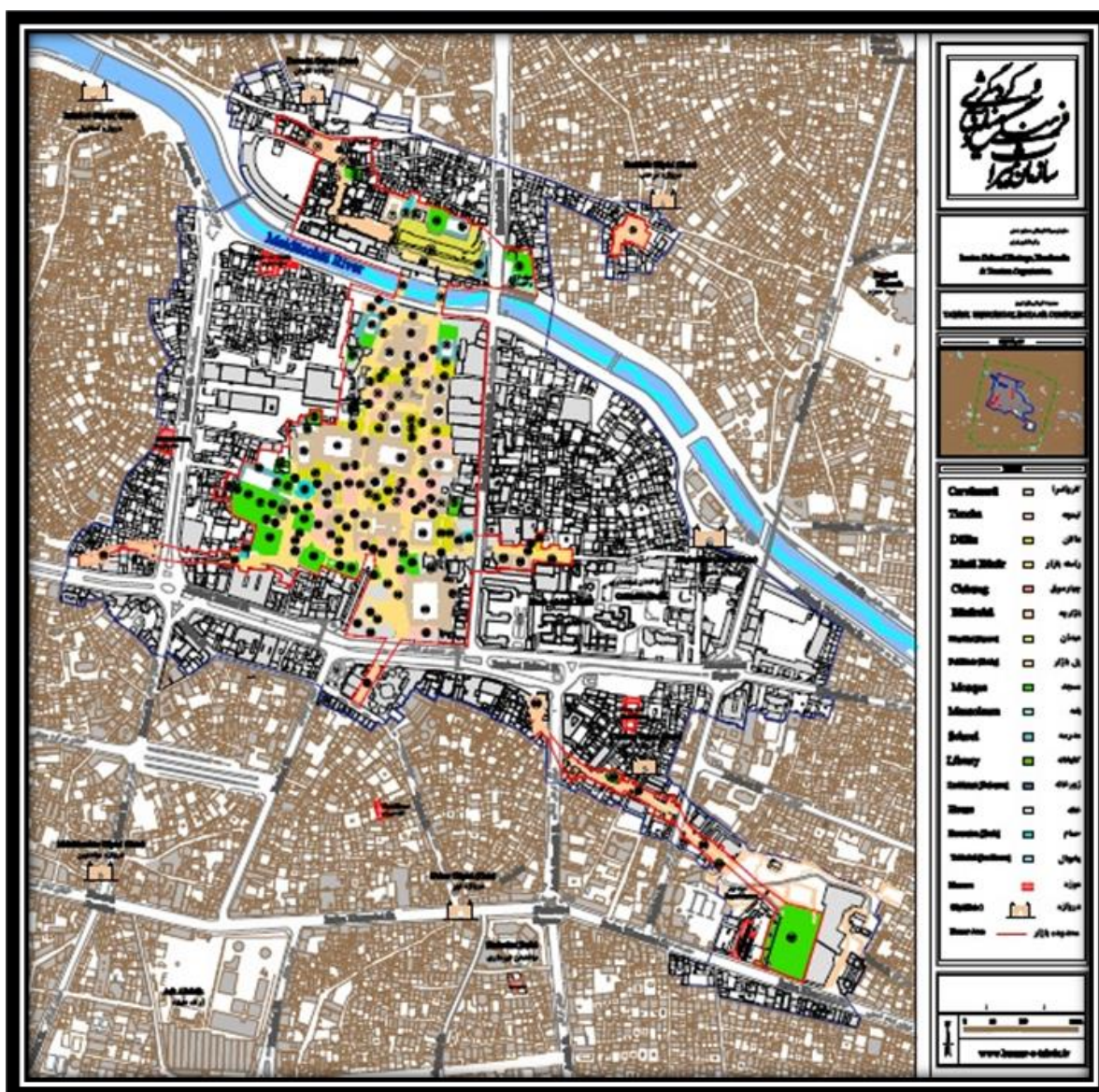
شکل ۳. فرایند روش تحقیق

¹ Van Manen

² Seale

٤.٢. محدوده مورد مطالعه

بازار سنتی تبریز، بزرگترین بازار سرپوشیده جهان (شکل ۴)، با داشتن ۴۲۱ هکتار وسعت (مرصوصی و خانی، ۱۳۸۹، ص. ۱۵۰)، ۵۵۰۰ باب حجره، ۴۰ گونه شغل، ۳۵ باب سرا، ۲۵ باب تیمچه، ۲۰ باب مسجد، ۲۰ باب مسجد، ۲۰ باب راسته و راسته بازار، ۱۱ باب دالان و ۹ باب مدرسه دینی، به عنوان اصلی ترین مرکز داد و ستد مردم تبریز شناخته می شود (قربانی، ۱۳۸۲، ص. ۱۴۵ و ۲۰۰). لذا از یکسو با انواع عملکردهای مختلف و حفظ گذشته تاریخی به عنوان قلب تپنده شهر و از سوی دیگر معانی معنوی به عنوان یکی از مهمترین معانی که در مجموعه بازار تبریز توسط افراد ادراک می شود (حاتمی گلزاری و همکاران، ۱۳۹۹، ص. ۱۸۰)؛ موجب شد تا این پژوهش به عنوان رویکرد علمی به شناخت بازار تاریخی تبریز به عنوان یک فضای ماندگار با هدف معرفت به حقیقت وجودش در ورای کالبد مادی اثر، بپردازد.



شکل ۴: نقشه بازار تاریخی تبریز (منبع: سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری ایران)

۵.۲. نحوه کدگذاری

کدگذاری داده‌ها در سه مرحله کدگذاری باز، محوری و گزینشی که غیرخطی است به صورت رفت و برگشت و مقایسه‌دائم داده‌ها صورت گرفت. فرایند شکل گرفته بدین صورت است که مقولات سطح اول از میان کدگذاری سطر به سطر مصاحبه‌ها استخراج شده و مطابق با الگوی کرسول، به مرور به سطوح بالاتر انتقال می‌یابد (کرسول^۱، ۲۰۱۲). در مرحله اول، ۳۲۵ کد باز شناسایی شده که با ادامه فرایند کدگذاری‌ها، برخی از آنها حذف یا در دیگر کدها ادغام می‌شوند، به نحوی که در مرحله دوم تعداد کدها به ۴۰ کد کاهش یافته و ۱۴ مقوله از ۲۶ کد شناسایی شده است. این مقولات در مرحله آخر در ۵ کد گزینشی قرار می‌گیرند. جهت خلاصه کردن متن پژوهش حاضر، کدهای حاصل شده در جدول ۱ ارائه شده است:

جدول ۱. کدهای استخراج شده از متن مصاحبه‌ها و مقوله‌بندی آن‌ها

ردیف	کدهای باز(زیر مقولات)	مقولات فرعی(سطح اول)	کدهای محوری	کدهای گزینشی	
۱	جمعیت زیاد	پویایی سرزندگی	تعاملات بالا	بیناذهنیت	
	رفت و آمد زیاد				
	برخورد با افراد				
	برخورد با گاری				
	وجود سکوهایی برای استراحت و تماشاکردن	دعوتگری حضورپذیری			
	پذیرایی با چای از بازدیدکنندگان				
	وجود اقشار مختلف مردم(مذهبی،بازاری، گردشگران و...)	همه شمول بودن			
۲	نورپردازی طبیعی(روزن و هورنو)	ارتباط با طبیعت	اشاره به آفرینش خداوند	تقدس گرایی	
	وجود حیاط در توده گذاری ها				
	وجود پرچم های عزاداری	اجرای مناسک مذهبی	حضور خداوند		
	برپایی مراسم محرم				
	وجود مراکز مذهبی همچون مقبر				
	فضایی شبیه بهشت				
	ایجاد سکون و سکوت بیشتر در بعضی فضاها	ایجاد خلوت و قلمرو	فضای انفسی		
	ایجاد حریم بیشتر در بعضی فضاها				
	شلوغی در فضاهایی همچون حیاط ها و راسته ها	وجود فضاهای آفاقی			
	ارتفاع سقف کمتر با نورپردازی روزن شکل				

¹. Creswell

تنوع گرای	تنوع فضایی	وجود فضاهای انفسی	سکون بیشتر در فضاهایی همچون سراها	۳
			ارتفاع بیشتر با نورپردازی بشکل هورنو	
		عرصه بندی فضاها	ایجاد اختلاف سطح	
			وجود درهای چوبی	
		ارزش گذاری های متفاوت فضاها	ترئینات متفاوت در فضاها	
		ایجاد کاوش پذیری	نمایان کردن فضا در توده	
			وجود مسیرهای مختلف	
	تنوع کالایی	تنوع و گستردگی اقسام مختلف از اجناس	هر فضا مختص یک کالای خاص	
	تنوع عملکردی	رفع نیازهای مختلف	وجود فضاهای مذهبی، تفریحی، اقتصادی و ...	
تاریخ گرای	قدمت تاریخی	خاطره انگیزی در طول تاریخ	تجارب زیسته مختلف از بدو ایجاد بازار	۴
			سر زبان ها افتادن در دوره سلجوقی	
			شهرت زیاد در دوره ایلخانی	
			میزبان بازرگانان و تاجران در دوره صفویه	
	دقت نظر گذشتگان در نحوه طرح و اجرا و مصالح	توجه به قابلیت های محیطی هر فضا متناسب با عملکرد	نحوه اجرای سقف فضاهای آفاقی در ترغیب به حرکت	
			نحوه اجرای سقف فضاهای انفسی در ترغیب به سکون	
		مصالح بوم آورد	کاربرد آجر در ساخت	
	نشانه گی و نمادگرایی تاریخی	فرم های گذشتگان	فرم پنجره ها و ترئینات	
	تداوم کاربری در طول تاریخ	عملکرد بازار تا کنون	بازار از قرن چهارم هجری قمری	
حس مکان	حس حضور	قربانیت با فضای مربوطه	اجناس یک شکل و بوی آن ها در مسیر حرکتی	۵
		حس کشش سلسله مراتبی	باریک شدن دالان قبل تر رسیدن به سرا	
		دعوتگری و ایجاد قربانیت	مفروش کردن برخی فضاها	

	نصب پرچم‌های عزاداری یا اعیاد	احترام به آیین مذهبی و اجرای مناسک	تعلق خاطر به مکان	

۳. یافته‌ها

پس از خارج نویسی از متن مصاحبه‌ها، بر اساس روش پژوهش ون‌منن، افراد تجربه‌زیسته خود را با ۵ درونمایه اصلی توصیف کردند که در جدول ۲ نشان داده شده است:

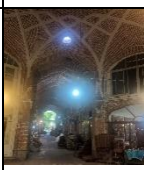
جدول ۲. حس معنویت در مراتب معرفتی

درونمایه	مکان مصاحبه	معرفت حسی (محسوسات)	معرفت خیالی (طرحواره ذهنی)	معرفت عقلی (نظام‌های مفهومی)	معرفت شهودی	
					شهود صوری	شهود معنوی
بینادهنیت حاصل از تعاملات		دیدن افراد زیاد در بازار شنیدن صداهای زیاد برخورد (لمس) به گاری و سایر افراد	حضور در جهانی کوچک	پویایی بازار (تجربه ارتباط معنادار با جهان و دیگران)	_____	_____
		دیدن گوشه‌های دنج سکوماند و لمس کردن بر اثر نشستن روی آن	درک بازار به عنوان فضایی جهت تامین فضای استراحت موقت و ایجاد فضایی جهت به تماشا نشستن بازار و دیگران و ایجاد قربانیت با آنجا	وجود دعوتگری و حضورپذیری بیشتر در بازار (تجربه ارتباط معنادار با جهان و دیگران)	_____	_____
		دیدن سکو در ابتدا و انتهای هر سرا در مسیر حرکتی، جهت نشستن (لمس) و نوشیدن چای				
		دیدن سکوهایی مغروش شده در سرای مظفریه و ملک، جهت نشستن (لمس)				
تقدس گرایی		دیدن اینکه بازار دربرگیرنده تمام اقشار مردم است و نه فقط مذهبی‌ها و حضور پررنگ گردشگران داخلی و خارجی	درکی از یک جامعه کوچک (کل)	همه شمول بودن بازار (تجربه ارتباط معنادار با دیگران)	_____	_____
		دیدن سراهایی در پس دالان‌ها و نور حاصل از چشم‌انداز آن‌ها در طول مسیر حرکتی	وجود فضای برتر	_____	حضور خداوند در پس هر تاریکی (تجربه ارتباط معنادار با خداوند)	_____

_____	ایجاد اعتماد (تجربه ارتباط معنادار با خداوند و دیگران)	ممکن است این فروشنده منصف تر باشد (تجربه ارتباط معنادار با خداوند و دیگران)	نزدیکی فروشنده به مکان مقدس و اعتقاد به نظارت خداوند بر اعمال او	دیدن فروشنده ای در کنار مقبره	
_____	حضور خداوند (تجربه ارتباط معنادار با خداوند)	فضای قدسی	نزدیکی به خداوند در فضایی چون بازار	دیدن مراکز مذهبی همچون مقبره و مسجد در طول مسیر حرکتی بازار	
عین الیقین: آگاهی بی واسطه به خداوند و آیت الله به عنوان واسط	_____	امکان زیارت در فضای بازار (تجربه ارتباط معنادار با خداوند و دیگران)	حضور در محضر خداوند	دیدن و رفتن به داخل فضای مقبره (حرکتی) و لمس کردن ضریح و دیدن و شنیدن دیگران در حال توسل و تمسک	
حق الیقین: اتصال به خداوند					
بقا بعد الفنا: وحدت با خداوند					
_____	نور، نمادی از وجود الهی (تجربه ارتباط معنادار با جهان و خداوند)	ارتباط با طبیعت (تجربه ارتباط معنادار با جهان)	دنبال کردن نور خدا	دیدن روزنه هایی در سقف با حرکت کردن در طول راسته ها و دیدن هورنو در سقف های گنبدی سراها	
وجود الهی (تجربه ارتباط معنادار با خداوند)	تمرکز وجود الهی ناظر بر ما (تجربه ارتباط معنادار با خداوند)		حضور نور خداوند در بالای سر		
_____	حس حضور در بهشت و محضر خداوند (تجربه ارتباط معنادار با خداوند)	امکان آسایش در فضای مربوطه و درونگری (تجربه ارتباط معنادار با خود و جهان)	نمایی از بهشت	دیدن خلوت سرای میرزا جلیل به همراه زیبایی سازه چوبی سقف، تک درخت موجود در وسط و آسمان آبی در بالای آن (تزیینات مفهومی)	

عین‌الیقین: آگاهی بی‌واسطه به خداوند و مناسک به عنوان واسط	حس حضور خداوند در بازار (تجربه ارتباط معنادار با خداوند و دیگران)	حجره‌داران افراد متدینی هستند و حجره‌ها موروثی به آنان رسیده (تجربه ارتباط معنادار با خداوند و دیگران)	اعتقادات جمعی	دیدن و شنیدن برگزاری مراسم و مناسک و کارهای خیر و نیک بصورت جمعی در بازار از گذشته و دائمی بودن مالکیت بازاری‌ها		
حق‌الیقین: اتصال به خداوند						
بقایع‌الفنا: وحدت با خداوند						
_____	_____	تنوع عملکردی (تجربه ارتباط معنادار با جهان و دیگران)	رفع نیازهای متفاوت	دیدن عملکردهای مختلف در بازار همچون دادوستد، اعمال مذهبی، فراغت، بازدید توریست و ... در طول مسیر حرکتی بازار		تنوع گرای
_____	_____	تنوع اجناس و امکان خرید به صرفه‌تر (تجربه ارتباط معنادار با جهان)	ادراک فضایی با تمام امکانات مورد نیاز همراه با قدرت انتخاب و مقایسه و تماشا	دیدن دالان‌ها و سراهای مختلف و اختصاص هر تیمچه، سرا و راسته به محصولی خاص در طول مسیر حرکتی بازار		
_____	_____	حرکت در فضاهای آفاقی (تجربه ارتباط معنادار با جهان)	درکی از ایجاد کشش و دالان بودن	دیدن توالی قوس‌ها در سقف با حرکت کردن در طول راسته‌ها		
_____	_____	ایجاد کاوش‌پذیری (تجربه ارتباط معنادار با جهان)	ترغیب به کشش	دیدن سراهایی در پس دالان‌ها و نور حاصل از چشم‌انداز آن‌ها در طول مسیر حرکتی		
_____	_____	امکان تفرج و استراحت (تجربه ارتباط معنادار با جهان)	فضای باغ مانند	دیدن فضای سبز و لمس هوای آزاد روی پوست در حیاط‌ها		
_____	_____	سکون و ماندگاری بیشتر در فضای انفسی (تجربه ارتباط معنادار با جهان و خود)	حضور در فضایی مهم	دیدن ارتفاع بیشتر سراها (۲ طبقه) و بازشوهایی در دو طبقه گرداگرد سراها		

_____	_____	تاکید بر دو نوع فضای آفاقی و انفسی با ارزش گذاری های متفاوت (تجربه ارتباط معنادار با <u>جهان</u>)	تفاوت قائل شدن در ارزش فضایی و تاکید بر توقف بیشتر در سراها در مقابل راسته ها	دیدن و مقایسه هورنو در سراها و روزن در راسته ها در طول مسیر حرکتی			
_____	_____	تاکید بر ارزش گذاری بیشتر در فضای انفسی (تجربه ارتباط معنادار با <u>جهان و خود</u>)	ارزش هویتی و تاریخی فضا	دیدن تزیینات بیشتر (اعم از کاربردی و مقرنس و ...) در برخی سراها همچون سرای مظفریه، ملک و میرزا جلیل			
_____	_____	تنوع فضایی (آفاقی و انفسی) در کنار هم؛ سراها: فضاهای انفسی حیاط ها و راسته ها: فضاهای آفاقی (تجربه ارتباط معنادار با <u>جهان و دیگران</u>)	درکی از یک جهان در مقیاس کوچکتر	دیدن، لمس کردن و شنیدن هر دونوع فضای شلوغ و خلوت در بازار در طول <u>حرکت در آن</u>			
_____	_____	عرصه بندی و رعایت سلسله مراتب (تجربه ارتباط معنادار با <u>جهان</u>)	حس جدا شدن از جایی به جای دیگر	دیدن و لمس کردن اختلاف سطح در برخی نقاط بازار در طول مسیر حرکتی			
_____	_____			دیدن در چوبی بزرگ در دو طرف سراها و تیمچه ها			
_____	_____	ارزش تاریخی (تجربه ارتباط معنادار با <u>جهان</u>)	تصور فضایی خاطره انگیز قدمت بازار	شنیدن در لحظه	دیدن و شنیدن در خصوص تاریخچه و		تاریخ گرایی
_____	_____			شنیدن در گذشته	قدمت و هویت تاریخی بازار		
_____	_____	توجه گذشتگان به قابلیت های محیطی متناسب با هر فضا (مانند: فضای آفاقی، نیازمند کشش و حرکت) (تجربه ارتباط معنادار با <u>جهان و دیگران</u>)	درک تاریخی بودن از فضا بخاطر طاق های آجری	دیدن توالی قوس ها در سقف با حرکت کردن در طول راسته ها			

_____	_____	توجه گذشتگان به مصالح بوم آورد (تجربه ارتباط معنادار با <u>جهان و دیگران</u>)	حضور در فضایی با هویت تاریخی	<u>دیدن کاربرد آجر در کل بنا</u>		
_____	_____	تاکید بر ارزش تاریخی فضا (تجربه ارتباط معنادار با <u>جهان</u>)	نشانه و نماد	<u>دیدن فرم ها</u> (مانند فرم پنجره ها) و تزئینات (اعم از کاربندی و مقرنس و ..)		
_____	_____	تداوم کاربری در طول تاریخ (تجربه ارتباط معنادار با <u>جهان</u>)	تصور بازار در گذشته تا به الان	<u>دیدن و شنیدن</u> اینکه این بازار از ابتدا همین کاربری را داشته است		
_____	_____	حس حضور در فضای مورد نظر و امکان خرید به صرفه تر (تجربه ارتباط معنادار با <u>جهان</u>)	حس قرابت با اجناس	<u>بوییدن</u> عطرهای مختلف در طول حرکت در هر راسته بازار با توجه به عرضه اجناس (ادویه، چرم و ..)		حس مکان
_____	_____	حس حضور در فضا (تجربه ارتباط معنادار با <u>جهان و دیگران</u>)	درک فضای آشنا با دعوتگری و مهمان نوازی از کاربر فضا	<u>دیدن و پای گذاشتن (لمس) روی فرش</u>		
_____	_____	تعلق خاطر به مکان (تجربه ارتباط معنادار با <u>جهان و دیگران</u>)	حجره داران افراد متدینی هستند و اکثرا این حجره ها ارث آبا و اجدادی آنها است	<u>دیدن حرکتی</u> راسته ها <u>دیدن و شنیدن</u> برگزاری مراسم و مناسک و کارهای خیر و نیک بصورت جمعی در بازار از گذشته؛ و دائمی بودن مالکیت بازاری ها		
_____	_____	ایجاد آمادگی برای حضور در فضایی با ارزش (تجربه ارتباط معنادار با <u>جهان</u>)	حس کشش و ترغیب سلسله مراتبی	<u>دیدن</u> باریک شدن دالان میرزا جلیل در طول مسیر حرکتی قبل از رسیدن به سرای آن		

آنچه از پژوهش حاضر در بازشناسی نحوه شناخت به حس معنویت مخاطبان در بازار تبریز برمی آید، این است که:

* تجربه زیسته آنان توسط ۵ درونمایه اعم از بیناذهنیت از طریق ارتباط با دیگران، تقدس گرایی از طریق ارتباط با خداوند، تنوع گرایی، تاریخ گرایی و حس مکان از طریق ارتباط با جهان و دیگران، منجر به تجربه معنوی مخاطبان خود می شوند.

* بیشترین حواس به کارگرفته در ادراکات حسی شامل دیدن و قابلیت جابه جایی است. همچنین بخشی از علم به قدمت تاریخی بازار حاکی از شنیده ها با حواس شنیدن است که در لحظه حضور در بازار یا در گذشته شنیده شده است که اگر در گذشته شنیده باشد، دیدن بازار، به عنوان ادراک حسی و شنیده های حاکی از قدمت بازار، به طرحواره ذهنی مبدل می شود.

* در تقدس گرایی، ادراک خداوند تنها در مرتبه شهود معنوی صورت گرفته است و شهود صوری تنها به حس حضور خداوند و ایجاد حس اعتماد به افراد در آن فضا منجر گردیده است. همچنین در تقدس گرایی، علاوه بر شهود، عقل هم قابلیت معرفتی دارد؛ اما این معرفت در موضوعاتی چون امکان زیارت و حضور در فضای قدسی (نزدیکی به خداوند) و ارتباط با طبیعت (به عنوان آفرینش خداوند) محدود می شود.

* در بازار با وجود تنوع عملکردی که مبنای عملکردش به روی دادوستد می باشد؛ تنها زیارت از مقبره و اجرای مناسک مذهبی، به شهود معنوی ختم می شود. همچنین بطورکلی شهود (صوری و معنوی) تنها در تقدس گرایی پدیدار شده است.

* طبق بررسی های صورت گرفته، بیشترین ارتباط صورت گرفته در بازار (در بیناذهنیت، تنوع گرایی، تاریخ گرایی و حس مکان)، از جنس ارتباط با جهان و دیگران است. همچنین ارتباط با خداوند تنها در مقوله تقدس گرایی و ارتباط با خود، تنها در فضاهای انفسی دیده می شود.

* طبق جدول ۲، طرحواره ذهنی در مرتبه خیال، همیشه یک تصویر ضبط شده در حافظه (مانند نمایی از بهشت) نیست و گاه یک معنا (معنایی همچون هویت) است که قرابت زیادی با معنای شکل گرفته در معرفت عقلی دارد. لذا مرتبه معرفت خیالی در جهت تکمیل مرتبه معرفت عقلی می باشد که این موضوع (در خصوص معرفت عقلی)، در راستای نظریه روانشناسی محیط می باشد.

* محرک بیرونی می تواند در مرتبه معرفت عقلی به معنایی برسد اما در مرتبه شهود، معنا متفاوت از آن باشد و تنها وجه اشتراک آن ها در مرتبه ادراک خیالی باشد. لذا آنچه که منجر به معرفت عقلی می گردد، معرفت خیالی است و از یک معرفت حسی مشترک، می توان انواع متفاوتی خیال کرد که هر یک به معرفت عقلی متفاوت منجر می شود. برای مثال، دیدن نور حاصل از وجود حیاط در پس دالان (به عنوان ادراک حسی مشترک)، در طرحواره ذهنی وجود فضای برتر، به شهود حضور خداوند در پس هر تاریکی؛ و در طرحواره ذهنی ترغیب به کشش، منجر به کاوش پذیری می گردد.

* طرحواره‌های ذهنی برگرفته از معرفت عقلی در گذشته هستند؛ بدین صورت که برای مثال، دیدن پرچم‌ها و اجرای مناسک مذهبی به معنای اعتقادات جمعی در معرفت خیالی منجر به دانستن این امر در معرفت عقلی می‌شود که حجره‌داران، افراد متدینی هستند و حجره‌ها موروثی به آنان رسیده است. اما وقتی افراد به این امر در معرفت عقلی آگاه شدند، خود این مهم (متدین بودن حجره داران و موروثی بودن حجره‌ها) می‌تواند به یک طرحواره ذهنی تبدیل گردد و به تعلق خاطر به مکان در معرفت عقلی اشاره کند.

* در مرتبه معرفت عقلی، چه زمانی که خیال و عقل به یک معنا اشاره دارند و چه غیر آن؛ درک افراد بر اساس مفاهیم ثانویه (حداقل یک پای مفاهیم در ذهن) است. آن هم بدین خاطر است که مفاهیم اولیه ماهوی، به بدیهیات اشاره می‌کنند که محسوس است و نمی‌توان آن را به عنوان تجربه زیسته که موضوع پژوهش است، به حساب آورد. لذا از آوردن این موضوع در جدول ۲ صرف نظر شده است.

۴. بحث

این پژوهش با فرض این که حس معنویت منحصر به فضاها و مذهبی نیست آغاز شد؛ چراکه ارتباط با خداوند تنها یکی از مسیرهای ایجاد این حس است و سایر مسیرها شامل ارتباط با دیگران، جهان و خود می‌باشند. به همین دلیل، بازار تاریخی تبریز با عملکرد غالب اقتصادی، به عنوان نمونه‌ای از فضاها و غیرمذهبی انتخاب شد تا ظرفیت‌های معنوی در چنین فضاها و بررسی گردد و نمونه‌ای برای پژوهش‌های آینده ارائه شود.

یافته‌ها نشان داد تجربه‌ی معنوی مخاطبان از طریق پنج درون‌مایه اصلی شکل می‌گیرد: بیناذهنیت، تقدس‌گرایی، تنوع‌گرایی، تاریخ‌گرایی و حس مکان. این تنوع درون‌مایه‌ها ناشی از ساختار چندلایه و تاریخی بازار است که امکان تعاملات اجتماعی، حافظه‌ی جمعی، تنوع عملکردی و مواجهه با نشانه‌های قدسی را فراهم می‌کند. این نتایج با پژوهش‌های پیشین که معنویت را صرفاً به نمادهای مذهبی محدود کرده‌اند همسو نیست و نشان می‌دهد تجربه معنوی می‌تواند از رهگذر تعاملات اجتماعی و حس تعلق به مکان نیز پدیدار شود.

دیدن و قابلیت جابه‌جایی بیشترین نقش را در ادراکات حسی دارند؛ شنیده‌ها، چه در لحظه و چه در حافظه‌ی پیشین، از طریق طرحواره‌های ذهنی به تجربه معنوی پیوند می‌خورند. این یافته با نظریه‌های روان‌شناسی محیط و رویکرد اکولوژیک ادراک همسو است که تأکید می‌کنند ادراکات حسی با تجربه‌ی ذهنی پیشین تعامل دارند.

در درون‌مایه تقدس‌گرایی، ادراک خداوند عمدتاً در مرتبه‌ی شهود معنوی تحقق می‌یابد؛ شهود صورتی تنها به حس حضور و ایجاد اعتماد اجتماعی محدود است. عقل نیز نقش معرفتی دارد اما محدود به مفاهیمی مانند زیارت، نزدیکی به خداوند و ارتباط با طبیعت است. این یافته‌ها با دیدگاه جواد‌ی‌آملی (۱۳۸۵) که

معرفت به خداوند را مصون از ادراک حسی و خیالی می دانست، همسو نیست و در مقابل با دیدگاه نصرتی (۱۴۰۱) همخوانی دارد که شهود را پایه دیگر ادراکات می داند.

با وجود تنوع عملکردی بازار، تنها در تقدس گرایی شهود (صوری و معنوی) پدیدار شد. این موضوع نشان می دهد دستیابی به مراتب بالای شهود نیازمند بسترهای معنایی خاص است و فضاهای غیرمذهبی هرچند قادر به ایجاد تجربه معنوی هستند، اما برای رسیدن به شهود کامل، مؤلفه های قدسی ضرورت دارد. بیشترین ارتباط در بازار از نوع ارتباط با جهان و دیگران است؛ ارتباط با خداوند محدود به تقدس گرایی و ارتباط با خود تنها در فضاهای انفسی مشاهده شد. این یافته با گونه بندی فضاهای آفاقی و انفسی در دیدگاه اسلامی همسو است.

طرحواره های ذهنی در مرتبه ی خیال گاه معنایی انتزاعی مانند هویت دارند و نقش واسط میان معرفت حسی و عقلی و حتی شهودی را ایفا می کنند. یک محرک حسی مشترک می تواند از طریق طرحواره های خیالی متفاوت، به معانی عقلی یا شهودی مختلف منجر شود و پیچیدگی فرآیند شناخت و نقش فعال ذهن مخاطب را نشان می دهد.

طرحواره ها ریشه در معرفت عقلی گذشته دارند و پس از آگاهی عقلانی می توانند به طرحواره ای جدید بدل شوند که حس تعلق به مکان را تقویت می کند. این چرخه بازگشتی میان خیال و عقل نشان می دهد تجربه معنوی امری ایستا نیست و در بستر زمان و حافظه فردی و جمعی تداوم می یابد.

در معرفت عقلی، درک افراد عمدتاً مبتنی بر مفاهیم ثانویه است؛ مفاهیم اولیه به بدیهیات محسوس اشاره دارند و قابلیت بازنمایی به عنوان تجربه زیسته را ندارند.

محدودیت ها شامل تمرکز بر یک نمونه، وابستگی داده ها به تجربه های ذهنی و محدودیت تعمیم نتایج است. لذا در مطالعات آینده پیشنهاد می شود:

۱. بررسی حس معنویت در فضاهای آموزشی، درمانی و هنری.
۲. استفاده از روش های ترکیبی (کیفی-کمی) برای سنجش تجربه زیسته و داده های عصب محور.
۳. توجه به تفاوت های فرهنگی و اعتقادی کاربران.
۴. اعتبارسنجی مدل مفهومی در نمونه های فضایی متنوع

۵. نتیجه گیری

از آنجا که حس معنویت یک تجربه ارتباط معنادار با خود، دیگران، جهان و خداوند است؛ پژوهش با هدف تحکیم حس معنویت در کالبد معماری، به دنبال فرایند شناخت این حس در مخاطب فضا با کاربری غیرمذهبی بود. در این راستا بازار تاریخی تبریز با حفظ گذشته تاریخی و انواع عملکردهای مختلف که در ادراک معنوی مخاطب خود موثر است، به عنوان نمونه موردی انتخاب گردید. از آنجا که کشف نحوه معرفت مخاطب از فهم تجربه او، برآمده از نگرش پدیدارشناسانه به بازار است؛ پژوهش با روش

پدیدارشناختی از طریق مصاحبه در چهار مرتبه به ترتیب شامل: احساسی (با حواس ۵ گانه و قابلیت حرکتی)، ادراکی (با طرحواره ذهنی)، عقلی (توسط مفاهیم) و شهودی (صوری و معنوی) بر پایه تعامل مخاطب و بازار، صورت گرفت. بدین ترتیب، تجربه زیسته افراد بر اساس حس معنویت، توسط ۵ درونمایه اعم از بیناذهنیت از طریق ارتباط با دیگران، تقدس گرایی از طریق ارتباط با خداوند، تنوع گرایی، تاریخ گرایی و حس مکان از طریق ارتباط با جهان و دیگران، مشخص گردید. همچنین بیشترین حواس در مرتبه ادراکات حسی، به دیدن و قابلیت جابه جایی اختصاص داده شده است.

کتاب نامه

۱. اخوان‌ارمکی، م.، و نعلچی، م. (۱۳۹۳). سبک زندگی معنوی امام رضا(ع)؛ الگویی برای آرامش روانی. فرهنگ رضوی، ۲(۷)، ۱۴۵-۱۹۵.
۲. اشرافی، ن.، و نقی‌زاده، م. (۱۳۹۴). مقایسه تطبیقی فرایند شناخت و آفرینش با تبیین جایگاه «حقیقت» و «ایده» در هنر و معماری غربی و اسلامی. هویت شهر، ۹(۲۳)، ۳۷-۴۶.
۳. احمدی، ح. (۱۳۶۳). علم‌النفس از دیدگاه دانشمندان اسلامی و تطبیق آن با روان‌شناسی جدید. تهران: دانشگاه علامه طباطبائی.
۴. احمدوند، م.ع. (۱۳۸۳). روان‌شناسی فیزیولوژیک. تهران: دانشگاه پیام نور.
۵. ابن‌سینا. (۱۳۶۳). روان‌شناسی شفا (ا. داناسرشت، مترجم). تهران: پینا.
۶. آشتیانی، ج. (۱۳۶۵). شرح مقدمه قیصری. قم: دفتر تبلیغات اسلامی.
۷. چینگ، ف. (۱۳۷۳). فرم، فضا، نظم (ز. قراگزلو، مترجم). تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
۸. خداپناهی، م.ک. (۱۳۸۲). نوروسایکولوژی و سایکوفیزیولوژی. تهران: سمت.
۹. جوادی‌آملی، ع. (۱۳۷۶). رَحِیقِ مَخْتوم: شرح حکمت متعالیه (جلد ۲). قم: مرکز نشر اسراء.
۱۰. جوادی‌آملی، ع. (۱۳۸۵). حیات عارفانه امام علی(ع). قم: اسراء.
۱۱. حاتمی‌گلزاری، ا.، خوشنویس، ا.م.ک.، بایزیدی، ق.، و حبیبی، ف. (۱۳۹۹). بررسی کیفی ماندگاری معماری مجموعه بازار تبریز از منظر پدیدارشناسی. اندیشه معماری، ۴(۷)، ۱۷۲-۱۸۸.
۱۲. حیدری، ح.، روحانی‌رصاف، ج.، و کاردوست فینی، خ. (۱۳۹۳). جایگاه معنویت و تجارب اوج از دیدگاه آبراهام مزلو. انسان‌پژوهی دینی، ۱۱(۳۱).
۱۳. صالحی، س.، نقی‌زاده، م.، و فرح‌حبیب، ف. (۱۳۹۴). تبیین چگونگی ارتباط هنرمند و مخاطب در اثر معماری به عنوان خالق عامل معرفت. مدیریت شهری، ۴(۴۱)، ۱۰۷-۱۲۴.
۱۴. عماد، ف.، موحد، خ.، تقی‌پور، م.، و حیدری، ع.ا. (۱۴۰۱). بازشناسی اصول ایجاد حس معنویت در بافت پیرامون فضاهای مذهبی. پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، ۱۳(۴۹)، ۱۹۴-۲۰۷.
۱۵. فرغانی، س.م. (۱۳۷۹). مشارق الدراری: شرح تائیه ابن‌فارض. قم: دفتر تبلیغات اسلامی.
۱۶. فنائی‌اشکوری، م. (۱۳۹۰). معرفت شهودی در عرفان اسلامی. پژوهشنامه عرفان، ۳(۵)، ۱۳۷-۱۵۷.
۱۷. قیصری، د. (بی‌تا). شرح فصوص الحکم. قم: بیدارفر.

۱۸. کانت، ا. (۱۳۹۰). *تقد عقل محض* (ب. نظری، مترجم). کرمانشاه: باغ نی.
۱۹. ملاصدرا، ص.م. (۱۹۸۱). *الاسفار الاربعه*. بیروت: داراحیاء التراث العربی.
۲۰. نقره کار، ح. (۱۳۹۲). *حکمت هنر و معماری اسلامی*. تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران.
۲۱. مرصوصی، ن.، و خانی، م.ب. (۱۳۸۹). تحلیل کارکردهای اقتصادی بازار تبریز. *پژوهش های جغرافیای انسانی*، (۷۵).
۲۲. قربانی، ک. (۱۳۸۲). *احیاء و ساماندهی بافت تجاری-سستی شهری (بازار تبریز)*. پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تربیت مدرس.
۲۳. شاه چراغی، آ. (۱۳۹۱). *پارادایم های پردیس*. تهران: جهاددانشگاهی.
۲۴. شجاعی، م.ص. (۱۳۸۶). *نگاهی به شناخت از منظر فلسفه، روان شناسی و اسلام*. معرفت، (۱۱۹).
۲۵. سیدمن، ا. (۱۳۹۵). *مصاحبه به عنوان یک روش پژوهش کیفی*. تهران: مهکامه.
26. Barrie, T. (2012). Sacred space and the mediating roles of architecture. *European Review*, 20(1), 79–94.
27. Basu, J., et al. (2019). Place spirituality in the imaginary locus. *Archive for the Psychology of Religion*, 41(1), 33–37.
28. Campbell, J. (2003). *Myths of light*. Novato, CA: New World Library.
29. Creswell, J. W. (2012). *Qualitative inquiry and research design* (4th ed.). Sage.
30. Esmaili, N., & Sinclair, B. R. (2021). Sacrality, space + self: critical explorations of meaning, relationship + resonance in Islamic architecture. *Conference: Performative Environments: Architectural Research Centers Consortium (ARCC), Tucson, Arizona, USA*.
31. Goldberger, P. (2010). *Architecture, sacred space, and the challenge of the modern*. New Haven, CT: Yale University Press.
32. Harries, K. (2015). Transcending aesthetics. In *Transcending architecture*. London: Routledge.
33. Lee, K. (2022). *The interior experience of architecture*. *Buildings*, 12, 326.
34. Pallasmaa, J. (2015). *Light, silence, and spirituality in architecture and art*. Helsinki: Rakennustieto Publishing.
35. Seale, C. (1999). *The quality of qualitative research*. London: Sage Publications.
36. Singh, P. (2023). Spirituality – a gurbani perspective. *The Sikh Review*, 71(6), 10–14.
37. Van Manen, M. (2006). *Van Manen, M. (2006). Researching lived experience: Human science for an action sensitive pedagogy*. London, ON: The Althouse Press.
38. Walton, T. (2015). Exploring transcendence. In *Transcending architecture: contemporary views on sacred space*. London: Routledge.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

Journal of Geography and Urban Space Development Vol. 12, No.4 (Winter 2026) – Serial Number 31

Identification and Explanation of the Role of Key Actors in the Spatial Organization of the Karaj Metropolitan Region Using Structural Analysis Technique

Abdolreza Azizifard

Ph.D. Candidate of Geography and Urban Planning, Sistan and Baluchestan University

Eisa Ebrahimzadeh¹

*Professor of Geography and Urban Planning, University of Sistan and Baluchestan²

Mojtaba Rafieian

Professor of Urban Planning, Tarbiat Modarres University, Tehran, Iran

Morteza Ghorchi

Assistant Professor, Political Geography Department, Shahid Beheshti University

Received: 19 October 2025

Accepted: 18 March 2026

PP. 158-184

DOI: 10.22067/jgusd.2026.93551.1514
Scientific-Research Article

Abstract

The production of space and place is a political phenomenon and a key concept in geography, closely linked to the social and human dimensions of society. As such, spatial planning requires a deeper understanding of human and social factors and their interests. Metropolitan areas, due to their concentration of power and wealth, possess specific spatial-social complexities, and their spatial organization is directly tied to power structures. This study aims to identify the key actors involved in the spatial organization of the Karaj metropolitan region during 2024–2025 (1403–1404 in the Iranian calendar). Research variables include spatial organization and key actors from governmental- state, governmental-public, private, non -governmental, and household sectors. The research is applied in nature and conducted using a mixed-methods approach (documentary and survey-based) and the MICMAC structural analysis technique. The results indicate that the key actors influencing the spatial organization of the Karaj metropolitan region are primarily from governmental-state institutions, such as the Supreme Council for Urban Planning and Architecture, Ministry of Interior, Governor's Office, Provincial Planning and Development Council, the Iran Urban Regeneration Company, New Towns Development Company, Provincial Department of Roads and Urban Development, Housing Foundation, and the Provincial Management and Planning Organization. Large private landowners also play a critical role. Furthermore, findings show that the decision-making process in Karaj, like other urban areas in Iran, is predominantly top-down, with local institutions and citizens having minimal influence. In this structure, landowners and powerful groups exert significant influence on spatial development through their connections with the state.

Keywords: Key actors, spatial organization, structural analysis, metropolitan region, Karaj

¹. Corresponding Author: Email: iazh@gep.usb.ac.ir

Extended Abstract

1. Introduction

The spatial organization of metropolitan areas constitutes one of the most complex subjects within urban and regional planning. At this scale, space functions as a framework for the interaction of diverse activities, institutions, and decision-making processes. In such contexts, the distribution of power, resources, and responsibilities among a wide range of actors—including governmental bodies, the private sector, and local organizations—plays a decisive role in shaping patterns of spatial growth and development. Consequently, a systematic understanding of the interactions among these actors, as well as the identification of their respective positions and roles, provides a critical foundation for effective policymaking and spatial planning at the macro, meso, and micro levels.

In recent decades, accelerated urbanization, the expansion of metropolitan boundaries, and the increasing concentration of population and activities in peripheral zones have given rise to complex spatial systems characterized by a high degree of interdependence among physical, economic, environmental, and institutional decision-making processes. The Karaj metropolitan region exemplifies this condition. Owing to its proximity to Tehran and its intermediary position within the national settlement system, the region is shaped by both national-level policy interventions and local development dynamics. Consequently, its pattern of spatial organization reflects the interaction of multiple forces operating across different scales of urban and regional governance.

2. Method

The primary objective of this research is to identify and elucidate the roles of key actors in the spatial organization of the Karaj metropolitan region, with particular emphasis on the causal and reciprocal relationships among influential institutions and organizations. To this end, the study adopts an analytical–exploratory approach grounded in the structural analysis method, a well-established tool in futures studies and complex systems analysis that enables the simultaneous examination of interdependencies and influence relationships among multiple factors. Data were collected through a combination of documentary and field-based methods. These included library research, analysis of upper-level urban plans and policy documents, and semi-structured interviews with 25 experts and specialists in urban planning, regional planning, and urban management in Alborz Province. The selected participants possessed not only professional familiarity with the national planning framework but also in-depth knowledge of spatial development processes in Karaj and its surrounding areas. In the initial stage, theoretical review and analysis of higher-level documents led to the identification of 32 variables as preliminary factors influencing the spatial organization of the Karaj metropolitan region. Subsequently, expert judgment was employed through the completion of a cross-impact matrix questionnaire to determine the relationships among these variables. The resulting data were analyzed using MIC MAC software, which calculates the influence and dependence indices of variables. This process facilitated the mapping of system dynamics and, ultimately, the identification of key and strategic variables shaping the metropolitan spatial structure.

3. Results

The findings of the structural analysis indicate that a number of national- and provincial-level institutions play a dominant role in shaping the spatial organization of the Karaj metropolitan region. Key actors include the Supreme Council for Urban Planning and Architecture, the New Towns Development Company, the Iranian Urban Regeneration Company, the Alborz Provincial Governorate, the Agricultural Jihad Organization, the Organization of Industry, Mine and Trade, the Housing Foundation of the Islamic Revolution, and the county governorates. These institutions occupy the highest positions in terms of influence within the system, and their policies and decisions largely determine the overarching trajectory of spatial transformation across the region. In contrast, local-level actors—such as city councils, municipalities, community-based organizations, and certain private investors—function primarily as recipients of influence rather than as active decision-makers.

Beyond formal institutional actors, landowners and landlords emerge as influential stakeholders in processes of physical development and land-use change, particularly within informal spatial dynamics. Operating through informal networks and economic linkages, these groups exert considerable influence over urban decision-making, frequently redirecting or reshaping officially adopted development plans and policy frameworks.

An examination of inter-actor relationships further reveals that the decision-making structure governing the Karaj metropolitan region is highly centralized and predominantly top-down. Policy formulation is largely driven by national and provincial authorities, while the participation of local institutions and participatory mechanisms remains limited. This configuration has contributed to a degree of structural instability within the regional planning system, as heavy reliance on central government decisions—combined with overlapping institutional mandates—has hindered the establishment of a coherent and integrated spatial management framework.

4. Discussion and Conclusion

In general, the findings of the study indicate that governmental and quasi-governmental organizations constitute the primary driving forces in the spatial organization of the Karaj metropolitan region. Owing to their extensive institutional resources, formal authority, and legally sanctioned mandates, these actors exert a decisive influence over the direction and configuration of spatial development.

In terms of relative significance, landowners and major property holders rank next, functioning as key economic stakeholders within the regional system. Through strategic interaction with formal institutions and, at times, by influencing local decision-making processes, they consolidate and reproduce their role in shaping spatial transformations. Accordingly, the spatial system under investigation may be characterized as semi-stable, operating under the simultaneous pressures of top-down institutional directives and bottom-up socio-economic dynamics.

The findings further suggest that enhancing the effectiveness of the planning system and achieving sustainable spatial organization require the institutionalization of stronger mechanisms for cooperation and coordination among diverse actors. In particular, clarifying and redefining the mandates of overlapping institutions, increasing transparency in decision-making processes, and establishing structured participatory frameworks between governmental bodies and local stakeholders constitute essential prerequisites for balanced and sustainable development in the Karaj metropolitan region.

Keywords: key actors, structural analysis, spatial organization, Karaj metropolitan region.



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)

مجله جغرافیا و توسعه فضای شهری، سال دوازدهم، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۴، شماره پیاپی ۳۱

شناسایی و تبیین نقش بازیگران کلیدی سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج با کمک تکنیک تحلیل ساختاری

عبدالرضا عزیزی فرد (دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه سیستان و بلوچستان، زاهدان، ایران)

Reza.azizifard58@gmail.com

عیسی ابراهیم‌زاده آکباد (استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه سیستان و بلوچستان، زاهدان، ایران، نویسنده مسئول)

iazh@gep.usb.ac.ir

مجتبی رفیعیان (استاد شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران)

rafiei_m@modares.ac.ir

مرتضی قورچی (استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران)

m_ghourchi@sbu.ac.ir

تاریخ تصویب: ۱۴۰۴/۱۲/۲۷

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۰۷/۲۷

صص ۱۵۸-۱۸۴

چکیده

تولید فضا و مکان یک پدیده سیاسی و مفهومی کلیدی در جغرافیاست که با ابعاد اجتماعی و انسانی جوامع درآمیخته است. به همین دلیل، برنامه‌ریزی فضایی نیازمند درک عمیق‌تری از عوامل انسانی-اجتماعی و منافع آنها است. در این میان، مناطق کلانشهری، به دلیل تمرکز قدرت و ثروت، دارای پیچیدگی‌های فضایی-اجتماعی ویژه‌ای هستند و سازمان‌یابی فضایی آنها با ساختارهای قدرت در ارتباط مستقیم است. هدف این پژوهش، شناسایی بازیگران کلیدی در سازمان‌یابی فضایی منطقه کلانشهری کرج در بازه زمانی ۱۴۰۳-۱۴۰۴ است. متغیرهای پژوهش شامل سازمان فضایی و بازیگران کلیدی از نهادهای حکومتی-دولتی، حکومتی-عمومی، خصوصی، تشکلهای غیردولتی و خانواده می‌باشد. پژوهش از نوع کاربردی و با روش ترکیبی (اسنادی و پیمایشی) و بهره‌گیری از تکنیک تحلیل ساختاری (MICMAC) انجام شده است. نتایج مدل تحلیل ساختاری نشان داد که بازیگران کلیدی در فرآیند سازمان‌یابی-فضایی منطقه کلانشهری کرج، از زیرمجموعه نهادهای حکومتی-دولتی، شامل شورای عالی شهرسازی و معماری، وزارت کشور، استانداری، شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان، شرکت بازآفرینی شهری ایران، شرکت عمران شهرهای جدید، اداره کل راه و شهرسازی، بنیاد مسکن استان، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان و نیز زمین‌داران بزرگ، که زیرمجموعه بخش خصوصی است، می‌باشند. همچنین، نتایج نشان داد که؛ روند تصمیم‌گیری‌های مدیریتی در منطقه-کلانشهری کرج، همانند دیگر نقاط سکونتگاهی کشور، فرآیندی از بالا به پایین است و نهادهای سطوح محلی و شهروندان در آن ضعیف‌ترین جایگاه را دارند. در این میان، ملاکین و گروه‌های قدرتمند، از طریق دولت در تهیه طرح‌های توسعه و تحولات فضایی، نقش مؤثری ایفا می‌کنند.

کلیدواژه‌ها: بازیگران کلیدی، تحلیل ساختاری، سازمان‌یابی فضایی، منطقه کلانشهری کرج.

۱. مقدمه

لوفور فضا را امری سیاسی و ایدئولوژیک می‌داند (افروغ، ۱۳۹۶، ص. ۱۸۲) و آن را صحنه‌ی اصلی مبارزات سیاسی معاصر معرفی می‌کند (حسین‌الحق^۱، ۲۰۱۲، ص. ۱). چنین نگرشی، فضا را مفهومی پویا و در حال تحول نشان می‌دهد که ساختار آن متأثر از تراکم و شدت نیروهای اجتماعی، اقتصادی و سیاسی است (رفیعیان، ۱۳۷۵، ص. ۵).

فضای هر دوران بازتاب پدیداری شکل‌بندی‌های اجتماعی، اقتصادی و سیاسی خاص آن دوران می‌باشد. این فضا تحت‌تأثیر تاریخ، تصمیم‌سازی‌ها و تحولات اجتماعی، به‌گونه‌ای تکامل می‌یابد که گاه موجب تغییرات مقطعی یا موضعی در ساختار فضایی می‌شود (همان، ص. ۵). بنابراین، با توجه به پیچیدگی فرآیندهای حاکم بر فضا، روند تحولات آن ساده نبوده و عوامل و متغیرهای دخیل فراوانی وجود خواهند داشت که نظام فضایی شهر را در راستای اهداف و منافع خود تحت‌تأثیر قرار می‌دهند (خوجم‌لی و همکاران، ۱۳۹۵، ص. ۹). به‌طوری‌که، نمایش فضا، طرح کلی یک مجموعه پیچیده از متغیرها و سطح قدرت و سیاست را به‌عنوان شاخص‌های مهم ترسیم می‌کند (مسی^۲، ۲۰۰۹، ص. ۱۷). چرا که، سیاست به‌طور گسترده در همه عرصه‌هایی که انسان در آن مشغول تولید و بازتولید زندگی خود است، رخ می‌دهد (مک‌لئود و جونز^۳، ۲۰۱۱، ص. ۲۴۴۶). تا آنجا که فلسفه انتقادی، سیاست را در میان عناصر ناهمگن و متناقض فضا، به‌عنوان یک پارامتر داخلی و بازیگر اصلی برجسته می‌کند (نجار^۴، ۲۰۱۹، ص. ۲۲۰).

بنابراین، روند کلی تولید فضا و مکان، یک رویداد سیاسی است (همان، ص. ۲۲۰) و فضا به‌عنوان یک سازه اجتماعی (مسی، ۱۹۸۷، ص. ۱۱) و چگونگی سازمانیابی آن، از مسائل پرچالشی است که موضوع اختصاصی و کانون توجه علوم مختلف از دیرباز بوده است (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۵، ص. ۱۰۸). در علوم جغرافیایی نیز، فضا به‌مثابه پارادایم و کانون این علم مطرح بوده (لشگری تفرشی و همکاران، ۱۳۹۶، ص. ۵۲)، موضوع کانونی مطالعات شهری است (مشکینی و رحیمی، ۱۳۹۲، ص. ۹۲)، و با ابعاد مختلف زندگی جوامع انسانی درآمیخته است (لشگری تفرشی و همکاران، ۱۳۹۶، ص. ۵۲). در این زمینه، شکل‌دهی، تکامل و تحول فضا، نظام‌مندی و قاعده‌یابی آن، همواره کانون مباحث شهری-منطقه‌ای در دهه‌های اخیر بوده است. به‌طوری‌که، شهرشناسان و شهرپژوهان، همواره درصدد ارائه چارچوبی منطقی و مدلل، جهت دریافت اصول حاکم بر ساختار، کارکرد و تکوین فضا و درک خصیصه‌های آن بوده‌اند، تا از آن طریق بتوانند صورت‌بندی‌های فعلی و جلوه‌های فضایی موجود در چشم‌اندازهای فرهنگی و ریشه‌های آن را تحلیل کرده و با تعمیم چارچوب-های فکری ایجاد شده، روندهای مشابه را پیش‌بینی و احیاناً برنامه‌ریزی نمایند (رفیعیان، ۱۳۷۵، ص. ۶ و ۵).

1. Hossainul Haque

2. Massey

3. MacLeod & Jones

4. Najjar

در این میان، برنامه ریزی نمی تواند به طور مستقل به دنبال ارائه طرح باشد، بلکه هسته اصلی آن با سلسله ی گسترده ای از مشارکت کنندگان و شبکه روابط آنها درهم تنیده است، که هر یک دارای گستره ی متنوعی از گفتمان ها، زیست جهان ها، ارزش ها، تصورات، هویت ها و عواطف خاص خود هستند (هیلیر^۱، ۱۳۹۴، ص. ۱۰). بر این اساس، در مواجهه با فرآیند برنامه ریزی، ناچار به پذیرش سهم بیشتری برای تأثیر انسان و مؤلفه های اجتماعی در فرآیند برنامه ریزی هستیم، و درک عوامل انسانی-اجتماعی و منافع و انگیزه های آنها در سازماندهی کالبدوفضا، ضرورتی گریزناپذیر قلمداد می شود (کاظمیان، ۱۳۸۳، ص. ۳ و ۴). به طوری که، در بسیاری از مباحث سعی شده است تا با تمرکز بر مفهوم فرآیند، نشان دهند که چگونه بازیگران مختلف برای توسعه طرح های فضایی خود، کنش جمعی را شکل می دهند و قدرت جمعی شان را بر فضا تحمیل می کنند (مشکینی و رحیمی، ۱۳۹۲، ص. ۹۰).

بر مبنای مطالب پیش گفته، مناطق کلانشهری را می توان شاخص ترین مثال پیچیدگی توأمان اجتماعی و فضایی دانست، چرا که این مناطق، محل تمرکز ثروت و قدرت بوده و نقش گره گاه فضایی-کالبدی عالی ترین گرایشات، روابط و نیروهای اجتماعی، اقتصادی و سیاسی جوامع از مقیاس محلی تا جهانی را ایفا می کنند. در این زمینه، رابطه ی میان ساختار قدرت و سازمان سیاسی و حکومتی منتج از آن-به عنوان مؤلفه ای از سازمان اجتماعی- با روند سازمانیابی فضایی کلانشهرها و مناطق کلانشهری به ویژه در سال های اخیر، به یکی از مسائل و پرسش های محوری در نظریه پردازی ها و پژوهش های برنامه ریزی و مدیریت کلانشهری تبدیل شده است (کاظمیان، ۱۳۸۳، ص. ۷).

بر این اساس، مناطق کلانشهری همواره شاهد دگرگونی های اقتصادی-اجتماعی و تغییرات کالبدی-فضایی و زیست محیطی بوده (پورمحمدی و جام کسری، ۱۳۸۹، ص. ۳)، که اگر این تغییرات به صورت عمیقی رخ دهد، یک فضای جدید همراه با یک نظم فضایی-اجتماعی جدید برقرار می شود (هابرساک^۲، ۲۰۱۰، ص. ۲۰). به این ترتیب، سکونتگاه های شهری، به عنوان محصولی سیاسی-اجتماعی برآمده از شیوه های حکومت، اقتصاد، فرهنگ و روابط اجتماعی خاص خود (رفعیان و حسین پور، ۱۳۹۱، ص. ۷۱)، ایجاد می شوند و همواره تحت تأثیر مؤلفه هایی نظیر؛ جریان های سرمایه، قدرت، نیروهای اجتماعی یا نهادهای مدنی بوده است (سلطانی و نامداریان، ۱۳۹۰، ص. ۴). نتیجه اینکه، تولید فضای شهری، فرآیندی از اقتصاد-سیاسی است که لزوماً با انباشت سرمایه داری از طریق مفصل بندی مکانی-زمانی و منجر به برندگان و بازندگان، در ارتباط است (حسین الحق، ۲۰۱۲، ص. ۱). در این میان، اگرچه دولت به واسطه فعالیت های قانون گذاری، در کانون سیاست های فضایی قرار دارد، اما در کنار دولت، عوامل دیگری نیز وجود دارند که به دلیل برخورداری از منافع مکانی-محلی، همواره درصدد تغییر یا عدم تغییر آرایش فضایی هستند (مشکینی و رحیمی، ۱۳۹۲، ص. ۱۰۵).

^۱. Hillier

^۲. Habersack

در ادامه از میان مطالعات مختلف خارجی و داخلی که به نوعی مرتبط با پژوهش حاضر صورت گرفته، به ذکر چند مورد اشاره می‌شود:

باسر^۱ (۲۰۲۱) در مقاله‌ای با عنوان «تولید فضا در مناطق کلانشهری: تحلیلی لوفوری از حکمرانی و تغییر فضایی»، با استفاده از نظریه انتقادی و تولید فضای لوفور، به بررسی فضای منطقه کلانشهری پرداخته است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که شهر-منطقه به عنوان برساخته‌ای اجتماعی، بازتاب‌دهنده تعامل سه عنصر فضایی، یعنی؛ فضای تصور شده، فضای ادراک شده و فضای زیسته است. خاموشی فضای زیسته در منطقه-کلانشهری بیانگر وضعیتی پساسیاسی است که در آن ایدئولوژی و گفتمان هژمونیک، دموکراسی شهری گسترده را رد می‌کند. یاکوبی و ترفادیا^۲ (۲۰۱۹) در پژوهشی با نام «استعمار نوشهرک‌نشینان و شکل‌گیری مجدد قلمرو: خصوصی‌سازی و ملی‌شدن در اسرائیل»، با استفاده از نظریه انتقادی و روش توصیفی-تحلیلی به بررسی شکل‌گیری قلمرو-فضایی در فلسطین اشغالی پرداختند. یافته‌ها نشان می‌دهد، خصوصی‌سازی فضا در این منطقه بدون توجه به چارچوب سیاسی و جغرافیایی استعماری قابل فهم نیست و این چارچوب در واقع جهت‌دهنده کنترل دولت بر بازار است. همچنین، رابطه نزدیکی بین سیاست‌های نئولیبرالی و استعمار مهاجران وجود دارد که در اصلاحات ارضی و برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، منجر به ایجاد یک رژیم فضایی-سیاسی برای تسلط سرزمینی شده است. نجار (۲۰۱۹) در پژوهشی با عنوان «برنامه‌ریزی، قدرت و سیاست: نقد انتقادی نقش پنهان برنامه‌ریزی فضایی در مناطق درگیری»، با استفاده از نظریه سیاست مکان و روش توصیفی-تحلیلی، نشان داد که تعامل برنامه‌ریزی، قدرت و سیاست باعث شکل‌گیری الگوهای متناقض توسعه فضایی در اورشلیم شده است. فضای شهری در اورشلیم تحت دو نوع برنامه‌ریزی (مترقی و کاهنده) تولید می‌شود که بازتاب‌دهنده تأثیر شدید سیاست و قدرت در تقسیم‌بندی شهری مناطق درگیری است. حسین‌الحق (۲۰۱۲)، در مقاله‌ای با عنوان «اقتصادسیاسی فضای شهری: زمین، املاک و مستغلات در شهر داکا»، با استفاده از نظریه اقتصادسیاسی فضا و روش توصیفی-تحلیلی، نشان داد که رشد سریع شهرنشینی در بنگلادش منجر به تشدید مبارزات سیاسی بر سر فضای شهری شده است. بخش زمین، املاک و مستغلات داکا (LRE)، به عنوان نماینده فضای شهری، روند انباشت سرمایه‌داری را با سلب مالکیت از اقشار فقیر و حاشیه‌نشین به پیش می‌برد. این بخش تبدیل به صحنه‌ای برای انباشت سرمایه شده که فضاهای مسکونی و تجاری را کالایی می‌کند و سود این فرآیند نصیب نخبگان اقتصادی-سیاسی و بازیگران قدرتمند و نزدیکان آنها می‌شود. لیوبنویچ و میتکوویچ^۳ (۲۰۱۸) در پژوهش خود با عنوان «استفاده از تحلیل ساختاری برای شناسایی عوامل کلیدی در توسعه آینده شهر نیش»، با روش آینده‌پژوهی و تحلیل روند، نشان دادند که عوامل سیاسی و اقتصادی بیشترین تأثیر را در توسعه این شهر داشته و در آینده نیز اثرگذار خواهند بود.

1. Buser

2. Yacobi & Tzfadia

3. Ljubenović & Mitković

عوامل جمعیتی و اجتماعی نیز پیامد عملکرد این عوامل اصلی هستند. بهبود کیفیت تحولات شهری با برنامه ریزی ای امکان پذیر است که به جای منافع سرمایه گذاران خصوصی، از منافع عمومی حمایت کند. همچنین، حقیقت نائینی و محسن پور (۱۴۰۱) در پژوهش «تبیین تحولات سازمان فضایی شهر ساحلی محمودآباد از منظر اقتصاد سیاسی فضا»، با روش کیفی و تحلیل مضمون، نشان دادند که نیروهای اقتصادی (سرمایه گذاران زمین و مسکن) و سیاسی (واسطه گران میان سرمایه داران و مدیران شهری) به همراه ائتلاف های جمعی، نقش اصلی در تحولات شهر دارند. رشد جمعیت و افزایش ارزش زمین، فرصت های سرمایه گذاری ایجاد کرده، اما بورس بازی، تبلیغات زیاد و کمبود منابع مالی مدیریت شهری، باعث ساخت و ساز غیر اصولی، ویلا سازی و برج سازی خارج از قوانین شده است. مهر ثابت و همکاران (۱۴۰۱) در مقاله «نقش مؤلفه های اقتصاد سیاسی در سازمانیابی فضایی کلانشهر رشت با استفاده از تکنیک دیمتل»، که با رویکرد اقتصاد سیاسی و تکنیک دیمتل انجام شده بود، نشان دادند که تحولات اقتصاد سیاسی در کلانشهر رشت باعث تغییرات محسوس در فضای کالبدی، مانند افزایش مساحت و جمعیت شده است. این تغییرات منجر به بی عدالتی و دوگانگی فضایی شده اند. عواملی مانند رانت، تحولات زمین و مسکن، تأثیر قوانین و سوداگری زمین، نقش مهمی در این ناموزونی فضایی و کالبدی دارند. سرور و همکاران (۱۴۰۰)، در پژوهش «اقتصاد سیاسی و مدیریت یکپارچه حریم منطقه کلانشهری تهران»، که مبتنی بر نظریه اقتصاد سیاسی فضا و روش توصیفی-تحلیلی و تکنیک معادلات ساختاری بود، به این نتیجه دست یافتند که؛ تشتت و تفرق ساختار فضایی در منطقه کلانشهری تهران، نتیجه غلبه رسمی نهادهای قدرتمند و ناهمسوایی نهادهای غیررسمی با سیاست ها و برنامه های آنها است. تقابل و ناهمسوایی مذکور، زمینه ساز واگرایی عناصر اصلی ساخت و ساز و در نتیجه، تفرق در ساختار فضایی-کالبدی منطقه کلانشهری تهران شده است. در پژوهش حسینی و همکاران (۱۴۰۰) با عنوان «تبیین نظری فضاهای نوظهور شهری و بازتاب فضایی آن در شهر تهران» که با استفاده از نظریه زمینه ای و روش کیفی مردم نگاری انجام شده است، نشان داده شد که فضاهای نوظهور نتیجه ی منازعات میان ساختار قدرت و گروه های طرد شده از فرآیند برنامه ریزی فضایی هستند. این فضاها همواره محل نزاع بر سر تولید، معنا و کارکرد فضا بوده اند. رابطه ای دیالکتیکی میان این فضاها و کنشگران فعال در آنها با ساختار قدرت وجود دارد که از سه گانه؛ اقتصاد سیاسی رانتی، حاکمیت اقتدارگرا و اسلام سیاسی تأثیر می پذیرد و زمینه شکل گیری فضاهای نوظهور را فراهم می کند. ارشاد سرابی و همکاران (۱۳۹۹)، در مقاله ای با عنوان «واکاوی و ارزیابی نقش نهاد قدرت در سازمانیابی فضایی مجموعه شهری مشهد»، با تکیه بر نظریه قدرت و روش شناسی ترکیبی، به بررسی تأثیر نهادهای قدرت بر سازمانیابی فضایی ناحیه کلانشهری مشهد پرداختند. یافته ها نشان داد که محرک اصلی در این فرآیند، سهم خواهی از قدرت شهری و نفوذ بر تصمیمات فضایی است. نهادهای حکومتی و دولتی با برخورداری از نفوذ بالا، نقش اصلی در برنامه ریزی شهری مشهد داشته و این برنامه ریزی به صورت دستوری و از بالا به پایین اجرا می شود. همچنین، گروه های قدرتمند نیز از طریق این نهادها در روند سازمانیابی فضا اعمال نفوذ می کنند. حسینی و

همکاران (۱۳۹۹)، در پژوهشی با عنوان «بررسی و تحلیل عوامل مؤثر بر توسعه ساختار کالبدی-فضایی شهر قم با رویکرد آینده‌پژوهی»، با استفاده از نظریه تحلیل ساختاری و رویکرد آینده‌پژوهی، توسعه ساختار کالبدی-فضایی شهر قم را بررسی کردند. نتایج نشان داد که متغیرهای کالبدی و سیاسی-مدیریتی، بیشترین تأثیرگذاری را بر توسعه شهر دارند. همچنین، شاخص‌هایی مانند ارتقای قم به مرکز استان، رونق تجارت و بازار و سیاست‌ها و قوانین شهری، از مهم‌ترین عوامل مؤثر در این فرآیند هستند. سعیدی‌فرد و همکاران (۱۳۹۷) در مقاله‌ای با عنوان «تبیین بازتاب اقتصاد رانتی بر سازمان‌فضایی کلانشهرها؛ نمونه موردی: منطقه یک تهران»، با استفاده از نظریه اقتصاد رانتی و روش‌های توصیفی-تحلیلی و شبه‌دلفی، نشان دادند که فضاهای رانتی در منطقه مورد مطالعه بسیار گسترده است. از نظر اقتصادی، افزایش درآمد ناشی از تراکم‌فروشی بیشترین تأثیر را دارد و افزایش قیمت زمین، اقتصاد غیرتولیدی و رانت زمین با ایجاد مراکز مصرفی مانند مال‌ها نیز نفوذ قابل توجهی دارند. در بعد اجتماعی، گتوسازی اجتماعی بیشترین تأثیر و نفوذ را دارد که موجب تخریب هویت ایرانی-اسلامی و فرهنگ تجمل‌گرایی شده است. همچنین در حوزه‌های سیاسی-مدیریتی، زیست‌محیطی و کالبدی، اقتصاد سیاسی رانتی، افزایش فعالیت‌های ساختمانی، سرمایه‌گذاری ملکی و تخریب کاربری‌های سبز و باغات بیشترین تأثیر را بر سازمان‌فضایی منطقه داشته‌اند.

حسینی (۱۳۹۵) در رساله دکتری خود با عنوان «تبیین مؤلفه‌های تأثیرگذار بر سازمانیابی فضایی کلانشهرها در منطقه کلانشهری تهران»، با اتکا بر نظریه نومنطقه‌گرایی و روش‌های علی-مقایسه‌ای، الگوریتم ژنتیک و رگرسیون لجستیک، به این نتیجه رسید که سازمان‌فضایی منطقه کلانشهری تهران حاصل تمرکزگرایی ملی و تمرکززدایی در سطح کلانشهر تهران از دهه ۵۰ است. روند تحول فضایی از الگوی متمرکز تک‌هسته‌ای به الگوی نیمه‌متمرکز و سپس چندهسته‌ای منظومه‌ای شکل گرفته است. از مهم‌ترین عوامل مؤثر در این سازمان‌یابی می‌توان به گسترش شبکه‌های ارتباطی، مکان‌گزینی صنایع و خدمات، سیاست‌ها و طرح‌ها و ویژگی‌های طبیعی مانند توپوگرافی و لرزه‌خیزی اشاره کرد. و در نهایت، حاجی‌پور (۱۳۸۷) در پژوهشی توصیفی-تحلیلی با عنوان «بررسی علل و عوامل اثرگذار در فرآیند شکل‌گیری و تکوین مناطق کلانشهری»، نشان داد که شکل‌گیری و توسعه مناطق کلانشهری، نتیجه تأثیر ترکیبی عوامل بیرونی مانند جهانی‌شدن، بازساخت اقتصادی و فناوری اطلاعات، و عوامل درونی مانند رشد جمعیت، مهاجرت، حومه‌نشینی، اسکان غیررسمی، ساختار حمل‌ونقل است که در یک فرآیند مشخص، باعث سازمانیابی فضایی این مناطق می‌شوند.

به این ترتیب، منطقه کلانشهری کرج از دهه ۳۰ به بعد، تحولات گسترده‌ای در حوزه‌های جمعیتی، اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و محیطی تجربه کرده است. نزدیکی به تهران، قرارگیری در مسیر شاهراه‌های ارتباطی کشور و مجاورت با مراکز صنعتی و خدماتی، این منطقه را به یکی از قطب‌های جمعیتی مهم تبدیل کرده است (مهندسان مشاور نقش‌پیراوش، ۱۳۹۴، ص. ۳۷). پس از انقلاب اسلامی، با افزایش مهاجرت و رشد شتاب‌زده جمعیت، این منطقه رشد بی‌برنامه و پراکنده‌ای را تجربه کرد و سکونتگاه‌های آن اغلب به صورت جزایری جدا از هم عمل می‌کنند (همان، ص. ۷).

موارد گفته شده، فضا را دستخوش تغییرات متعدد و پیچیده ای نموده، به طوری که، این منطقه کلانشهری، طی سال های اخیر، یکی از مهم ترین عرصه های تحولات فضایی در کشور بوده است. ناگفته پیداست، بستر فیزیکی این تحولات یعنی زمین، تبدیل به کالایی پرسود شده که به جهت بهره دهی بالا و کمک در انباشت سرمایه، از دیرباز در کانون توجه قدرت های سیاسی و اقتصادی قرار داشته است. لذا، تصور می شود محدوده مذکور از ویژگی های منحصربه فردی در حوزه برنامه ریزی و سیاست های شهری برخوردار است. به طوری که، گستره ای از کنشگران در حوزه های مختلف سیاسی و اقتصادی وجود دارند که هر یک با برخورداری از آراء و ظرفیت خاص خود، وزنه ای در مراحل مختلف تهیه، تصویب و اجرای برنامه برای منطقه کلانشهر کرج محسوب می شوند. به عبارتی، تولید و بازتولید فضای شهری و سیاست های مرتبط با آن، در چارچوب شبکه - هایی از کنشگران رسمی و غیررسمی اتفاق می افتد که وابستگی سازمانی آنها می تواند در حوزه های دولتی، عمومی، خصوصی و یا مردم، باشد.

بنابراین، پژوهش حاضر سعی دارد با بهره گیری از تحلیل ساختاری، به بررسی فرآیند سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج و شناسایی مهم ترین بازیگران و تبیین نقش آنها در این منطقه بپردازد، و به پرسش پژوهش مبنی بر اینکه، «مهم ترین بازیگران عرصه فضا در فرآیند سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج کدام ها هستند؟»، پاسخ دهد.

۲. روش شناسی

نوع تحقیق بر اساس هدف؛ کاربردی - توسعه ای و از لحاظ ماهیت و روش؛ تحلیلی - اکتشافی می باشد. روش گردآوری اطلاعات در این پژوهش، مطالعات اسنادی (فیش برداری و کتابخانه ای) و مطالعات میدانی (پرسش نامه و مصاحبه) است. جامعه آماری پژوهش شامل خبرگان و کارشناسان در موضوع مربوط هستند که ضمن بهره مندی از دانش در حوزه مربوطه، نسبت به منطقه مورد مطالعه نیز از شناخت کافی برخوردار می باشند.

جدول ۱. مشخصات جامعه آماری پژوهش

تعداد	خبرگان
۱۰	اساتید دانشگاه و اعضای هیئت علمی آموزشی و پژوهشی
۱۲	مهندسين مشاور شهرسازی و معماری/ مطالعات جغرافیایی و برنامه ریزی فضایی
۸	پژوهشگران و فارغ التحصیلان مقطع دکتری
۱۰	مدیران سازمان های بخش دولتی و عمومی سطوح استانی و شهرستانی منطقه کلانشهری کرج

در این پژوهش از روش تحلیل ساختاری استفاده شده است. نرم افزار مورد استفاده در این پژوهش با نام MICMAC شناخته می شود. به منظور تعیین و شناسایی مهم ترین کنشگران مؤثر بر سازمانیابی فضایی منطقه - کلانشهری کرج با استفاده از تجربه سنجی از کارشناسان و متخصصان مربوطه و مطالعه منابع، عوامل اولیه شناسایی شدند. داده ها و منابع اطلاعاتی از طریق پرسشنامه جمع آوری و سپس با استفاده از مدل تحلیل - ساختاری مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند.

نمونه گیری در این پژوهش مبتنی بر روش غیر احتمالی و از نوع هدفمند است. این طرح نمونه برداری زمانی به کار می رود که گردآوری داده های تخصصی و دقیق در مورد موضوع پژوهش جنبه حیاتی داشته و هیچ یک از سایر طرح های نمونه برداری احتمالی، امکان گردآوری چنین داده هایی را به دست ندهد (الکر و ستل^۱، ۱۳۸۰، ص. ۳۲۱).

توضیح اینکه، در یکی از مراجع، تعداد اعضای کمیته شرکت کننده در مدل سازی ساختاری تفسیری، ۱۰ تا ۱۲ نفر پیشنهاد شده است (اصغرپور، ۱۳۸۲، ص. ۱۳۱). به این ترتیب، در این پژوهش تعداد خبرگان ۲۵ نفر انتخاب شدند.

جدول ۲. سازمان ها و عناصر مورد بررسی در سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج و وابستگی نهادی آنها

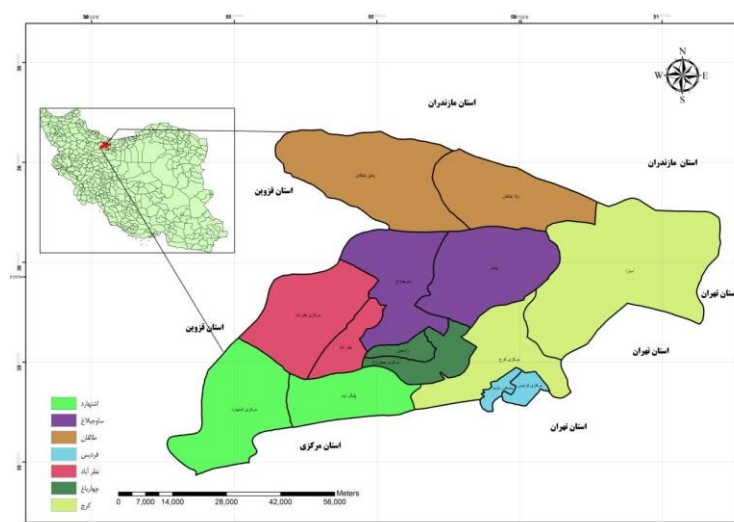
نهاد	سازمان / عناصر
حکومتی - دولتی	شورای عالی شهرسازی و معماری؛ شرکت عمران شهرهای جدید؛ شرکت بازآفرینی شهری ایران؛ وزارت کشور؛ استانداری؛ شورای برنامه ریزی و توسعه استان؛ دادگستری استان؛ سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان؛ اداره کل راه و شهرسازی؛ بنیاد مسکن استان؛ اداره کل حفاظت محیط زیست؛ سازمان جهاد کشاورزی؛ سازمان میراث فرهنگی؛ سازمان ثبت اسناد و املاک استان؛ شرکت برق منطقه ای؛ شرکت آب و فاضلاب استان؛ شرکت آب منطقه ای؛ شرکت گاز استان؛ شرکت مخابرات استان؛ سازمان صنعت، معدن و تجارت؛ فرمانداریها؛ بخشداریها
حکومتی - عمومی	شهرداریها؛ دهیاریها؛ شوراهای شهر؛ شوراهای روستا در سطح استان
بخش خصوصی	مهندسین مشاور شهرسازی، آمایش و مطالعات فضایی؛ شرکت های ساختمانی و انبوه ساز؛ ملاکین و زمینداران بزرگ؛ بنگاه های معاملات ملکی
تشکل های غیردولتی	سازمان های مردم نهاد
خانواده ها	شهروندان

مأخذ: (سرور، ۱۴۰۰؛ ۱۳۹۴؛ آخوندی، ۱۳۸۷)

¹. Alreck & Settle

۱.۲. قلمرو جغرافیایی پژوهش

منطقه کلانشهری کرج با وسعت ۵۱۸۲ کیلومتر مربع، بین ۳۵ درجه و ۳۲ دقیقه تا ۳۶ درجه و ۲۰ دقیقه عرض شمالی و ۵۰ درجه و ۱۰ دقیقه تا ۵۱ درجه و ۲۷ دقیقه طول شرقی، در جنوب دامنه های رشته کوه البرز واقع شده است. این محدوده از شمال با استان مازندران، از جنوب با استان مرکزی، از غرب با استان قزوین و از شرق با استان تهران همسایه است. در حال حاضر منطقه کلانشهری کرج، شامل ۷ شهرستان (کرج، اشتهارد، ساوجبلاغ، طالقان، نظرآباد، فردیس و چهارباغ) و مشتمل بر ۱۴ بخش، ۳۱ دهستان و ۱۸ نقطه شهری می باشد (سالنامه آماری استان البرز، ۱۴۰۰؛ مهندسین مشاور شرق آیند، ۱۳۹۳، طرح آمایش استان البرز، گزارش نظام شهری).



شکل ۱. موقعیت منطقه کلانشهری کرج در کشور ایران

۳. یافته ها

به منظور تعیین مهم ترین کنشگران سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج، با استفاده از خبره سنجی از متخصصان و کارشناسان مربوطه، به تهیه پرسشنامه اثرات متقاطع اقدام شد. برای این منظور، تعداد ۳۲ عامل به عنوان عوامل اولیه بر اساس نظر کارشناسان شناسایی و با کمک نرم افزار میک مک تحلیل شدند. ابعاد ماتریس ۳۲*۳۲ تنظیم شد. بر اساس نتایج، درجه پیرشدگی ماتریس ۹۶/۸۸ درصد است که حاکی از آن است که عوامل انتخاب شده در بیش از ۹۶ درصد موارد بر یکدیگر تأثیر داشته اند. از مجموع ۱۰۲۴ رابطه قابل-ارزیابی، ۳۲ رابطه صفر بوده و این بدان معناست که عوامل بر یکدیگر تأثیر نداشته یا از هم دیگر تأثیر نپذیرفته اند، که این تعداد نزدیک به ۳.۱ درصد کل حجم ماتریس را به خود اختصاص داده است. نتایج تحلیل اولیه ماتریس در جدول (۳) قابل مشاهده است.

جدول ۳. نتایج تحلیل اولیه ماتریس متقاطع متغیرها

ابعاد ماتریس	تعداد تکرار	بدون تأثیر	تأثیرگذار قوی	تأثیرگذاری متوسط	تأثیرگذاری کم	جمع	درجه پرسدگی
۳۲ × ۳۲	۲	۳۲	۴۷۶	۳۲۲	۱۹۴	۱۰۲۴	۹۶/۸۸

از طرف دیگر، ماتریس اثرات متقاطع عوامل و متغیرهای مورد بررسی در تحقیق بر اساس شاخص‌های آماری با ۲ بار چرخش داده‌ای از مطلوبیت و بهینه‌شدگی حدود ۰/۹۷ درصد برخوردار بوده است، که این موضوع نیز روایی بالای پرسشنامه و پاسخ‌های آن را نشان می‌دهد (جدول ۳).

جدول ۴. میزان چرخش داده‌ای و درجه مطلوبیت عوامل و متغیرها در ماتریس اثرات متقاطع

میزان اثرپذیری (درصد)	میزان اثرگذاری (درصد)	میزان تکرار و چرخش داده‌ای
۹۸	۹۶	۱
۹۹	۹۹	۲

۱.۳. ماتریس تأثیرات مستقیم (MDI^۱)

در ماتریس تأثیرات مستقیم، جمع سطری هر عامل به عنوان میزان تأثیرگذاری و جمع ستونی هر عامل میزان تأثیرپذیری آن را از عوامل دیگر نشان می‌دهد. هر چه میزان جمع سطری یک عامل بیشتر باشد، نشان‌دهنده‌ی اثرگذاری بیشتر و اثرپذیری کمتر آن عامل می‌باشد.

جدول ۵. میزان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری عوامل بر همدیگر در ماتریس تأثیرات متقابل

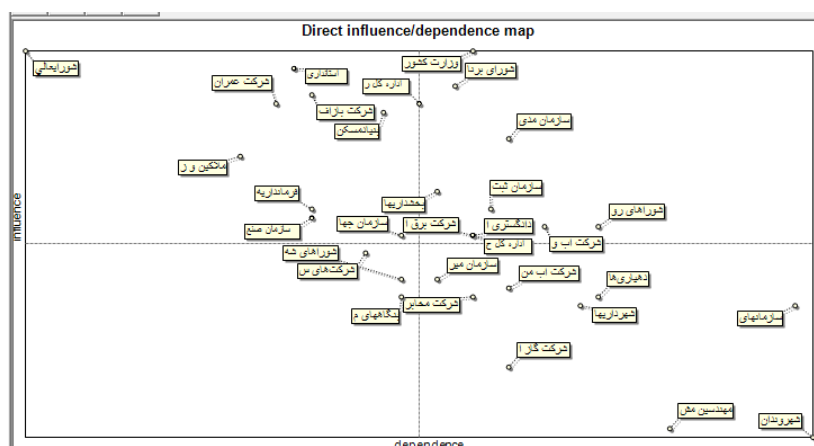
تأثیرپذیری	تأثیرگذاری	بازیگران مورد بررسی
۴۷	۹۰	شورای عالی شهرسازی و معماری کشور
۶۱	۸۴	شرکت عمران شهرهای جدید
۶۳	۸۵	شرکت بازآفرینی شهری ایران
۷۲	۹۰	وزارت کشور
۶۲	۸۸	استانداری
۷۱	۸۶	شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان
۷۲	۶۹	دادگستری استان
۷۴	۸۰	سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان
۶۹	۸۴	اداره کل راه و شهرسازی

¹ Matrix of Direct Influences

تأثیر پذیری	تأثیر گذاری	بازیگران مورد بررسی
۶۷	۸۳	بنیادمسکن استان
۷۲	۶۹	اداره کل حفاظت محیط زیست
۶۸	۶۹	سازمان جهاد کشاورزی
۷۰	۶۴	سازمان میراث فرهنگی
۷۳	۷۲	سازمان ثبت اسناد و املاک
۷۲	۶۹	شرکت برق منطقه ای
۷۶	۷۰	شرکت آب و فاضلاب
۷۴	۶۳	شرکت آب منطقه ای
۷۴	۵۴	شرکت گاز استان
۷۲	۶۲	شرکت مخابرات استان
۶۳	۷۱	سازمان صنعت، معدن و تجارت استان
۶۳	۷۲	فرمانداریها
۷۰	۷۴	بخشداریهـا
۷۸	۶۱	شهرداریها
۷۹	۶۲	دهیاریها
۶۸	۶۴	شوراهای شهر
۷۹	۷۰	شوراهای روستا
۸۳	۴۷	مهندسین مشاور شهرسازی، آمایش و مطالعات فضایی
۶۶	۶۷	شرکت های ساختمانی و انبوه ساز
۵۹	۷۸	ملاکین و زمینداران بزرگ
۶۸	۶۲	بنگاههای معاملات ملکی
۹۰	۶۱	سازمانهای مردم نهاد
۹۱	۴۶	شهروندان

بر اساس نتایج تحلیلی جدول (۵)، می توان بیان کرد که میزان تأثیرگذاری شاخص هایی مانند؛ شورای عالی شهرسازی و معماری، شرکت عمران شهرهای جدید، شرکت بازآفرینی شهری ایران، استانداری، سازمان جهاد کشاورزی، سازمان صنعت، معدن و تجارت، بنیادمسکن، فرمانداری ها و زمین داران بزرگ، بسیار بیشتر از میزان تأثیرپذیری آنهاست. این حاکی از آن است که شاخص های یادشده تأثیر بسیاری در سیستم بر جای می گذارند و به عنوان تأثیرگذارترین عوامل در سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج شناخته می شوند. در مقابل، شرکت گاز، شهرداری ها، دهیاری ها، مهندسین مشاور، سازمان های غیردولتی، شهروندان، شرکت آب- منطقه ای، سازمان میراث فرهنگی و شرکت مخابرات را می توان در زمره ی مهم ترین عوامل تأثیرپذیر دانست که سهم بسیار کمی در تأثیر بر سیستم دارند.

شکل شماره (۲) نحوه قرارگیری و پراکنش هر یک از عوامل را در محور تأثیرگذاری و تأثیرپذیری نشان می‌دهد. بر اساس نحوه قرارگیری و پراکنش عوامل و متغیرها در ماتریس تأثیرگذاری مستقیم، می‌توان به بیان مهم‌ترین عوامل تعیین‌کننده یا تأثیرگذار و مهم‌ترین عوامل وابسته یا تأثیرپذیر در سازمانیابی- فضایی منطقه کلانشهری کرج پرداخت (جدول ۶).



شکل ۲. پراکندگی متغیرها و جایگاه آنها در محور تأثیرگذاری و تأثیرپذیری

در شکل (۲) ناحیه بالای سمت راست نقشه، موقعیت متغیرهای با اثرگذاری و اثرپذیری بالاست؛ بخش سمت چپ بالا متغیرهای با اثرگذاری بالا و اثرپذیری پایین را داریم؛ بخش پایین سمت راست متغیرهایی هستند که اثرپذیری بالا و اثرگذاری کم دارند و در نهایت در ناحیه چهارم، یعنی بخش پایین سمت چپ، متغیرهای با اثرگذاری و اثرپذیری پایین قرار می‌گیرند.

جدول ۶. طبقه‌بندی شاخص‌ها و وضعیت آنها بر اساس میزان تأثیرگذاری و تأثیرپذیری در ماتریس

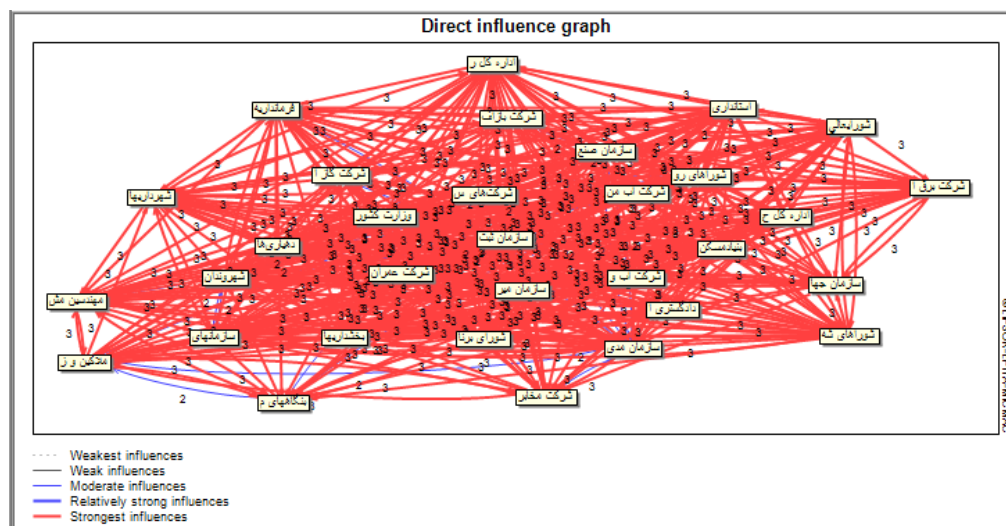
تأثیرات مستقیم

ویژگی هر طبقه	عوامل و متغیرها	گروه متغیرهای موجود در هر طبقه	طبقه‌بندی شاخص‌ها
- این شاخص‌ها بیشترین تأثیرگذاری و کمترین تأثیرپذیری را دارند؛ - به‌عنوان بحرانی‌ترین شاخص‌ها، وضعیت سیستم و تغییرات آن وابسته به آنهاست؛ - متغیرهای ورودی سیستم محسوب می‌شوند و توسط	شورای عالی شهرسازی و معماری	حکومتی - دولتی	شاخص‌های تعیین‌کننده یا تأثیرگذار
	شرکت عمران شهرهای جدید		
	شرکت بازآفرینی شهری ایران		
	استانداری البرز		
	سازمان جهاد کشاورزی		
	سازمان صنعت، معدن و تجارت		
	بنیاد مسکن استان		
	اداره کل راه و شهرسازی		
	فرمانداری‌های استان		

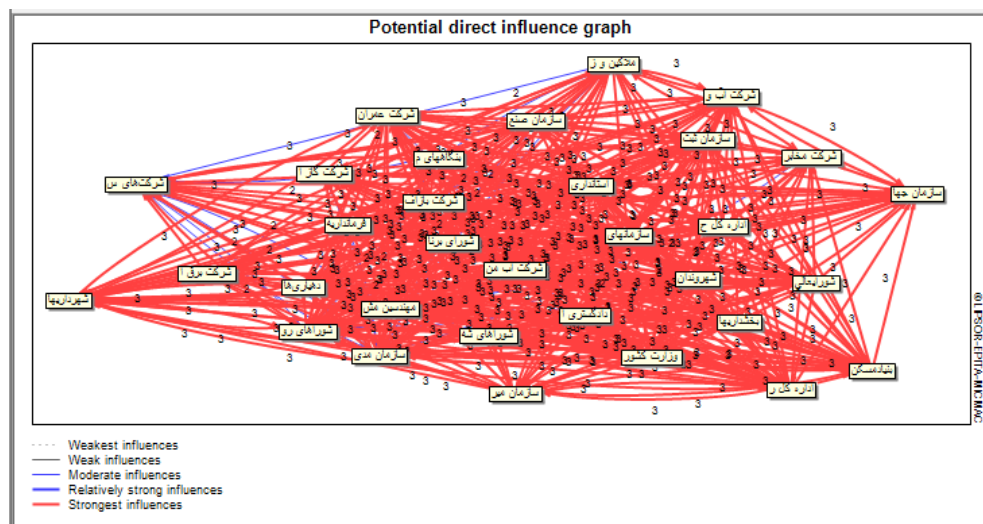
طبقه بندی شاخص ها	گروه متغیرهای موجود در هر طبقه	عوامل و متغیرها	ویژگی هر طبقه
	بخش خصوصی	زمین داران بزرگ	سیستم قابل کنترل نیستند، زیرا خارج از سیستم قرار داشته و بیشتر به صورت عاملی از ثبات عمل می کنند.
شاخص های دووجهی	حکومتی - دولتی	وزارت کشور	- هم زمان به صورت تأثیرپذیر و بسیار تأثیرگذار عمل می کنند؛ - این متغیرها دارای طبیعتی ناپایدار هستند، زیرا هر عمل و تغییری بر روی آن ها واکنش و تغییر بر دیگر شاخص ها را در پی خواهد داشت.
		شورای برنامه ریزی و توسعه استان	
		سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان	
		سازمان ثبت اسناد و املاک استان	
		دادگستری استان	
		شرکت برق منطقه ای	
		بخشداری های استان	
		اداره کل حفاظت محیط زیست	
		شرکت آب و فاضلاب استان	
	حکومتی - عمومی	شوراهای روستای استان	
شاخص های تأثیرپذیر یا وابسته	حکومتی - دولتی	شرکت گاز استان	- تأثیرگذاری بسیار پایین و تأثیرپذیری بسیار بالایی دارند؛ - نسبت به تکامل متغیرهای دووجهی و تأثیرگذار بسیار حساس هستند؛ - این شاخص ها خروجی سیستم به حساب می آیند.
		شرکت آب منطقه ای	
		سازمان میراث فرهنگی	
		شرکت مخابرات استان	
	حکومتی - عمومی	شهرداری های استان	
		دهیاری های استان	
	سازمان های غیردولتی	سازمان های مردم نهاد	
	بخش خصوصی	مهندسین مشاور شهرسازی، آمایش و ...	
	شهروندان	خانواده ها و خانوارهای عادی	
شاخص های مستقل و مستثنی	حکومتی - عمومی	شوراهای شهرهای استان	این شاخص ها از سایر شاخص های سیستم تأثیر چندانی نپذیرفته و بر آن ها تأثیر کمی داشته یا تأثیری ندارد.
	بخش خصوصی	شرکت های ساختمانی و انبوه ساز	
		بنگاههای معاملات ملکی	

بر اساس نتایج مشخص شد که از ده شاخص تأثیرگذار و تعیین کننده، نه شاخص از گروه حکومتی - دولتی و یک شاخص زیرگروه بخش خصوصی بوده است. در گروه شاخص های تأثیرپذیر، شرایط به گونه ای است که از تمامی گروهها عوامل و متغیر وجود دارد. به این صورت که؛ چهار شاخص از گروه حکومتی - دولتی، دو شاخص از گروه حکومتی - عمومی و نیز برای گروههای غیردولتی، خصوصی و شهروندان، هر کدام یک متغیر وجود دارد.

در نهایت، نمایش گرافیکی از شاخص‌های مورد بررسی در ماتریس تأثیرات مستقیم و غیرمستقیم، نشان داده شده است (شکل ۳ و ۴).



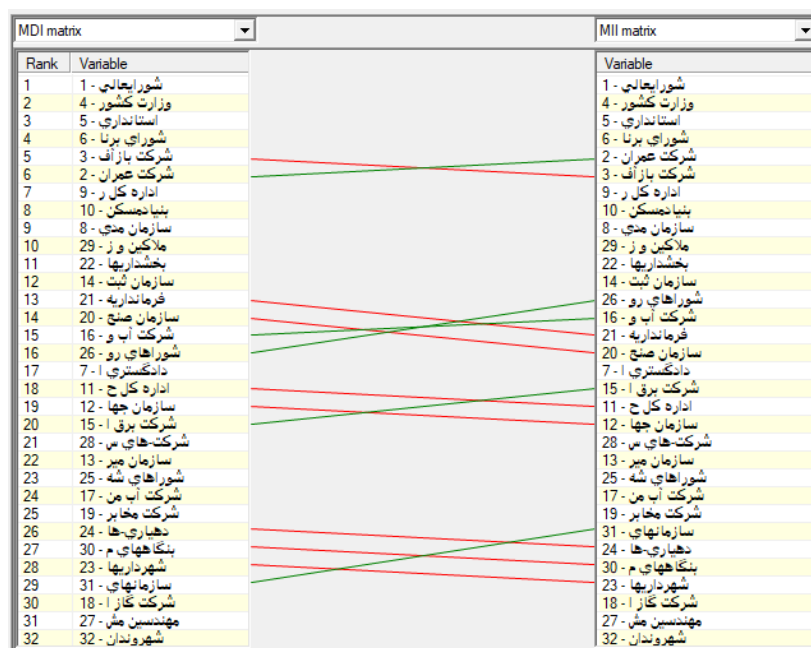
شکل ۳. تأثیرات مستقیم بین شاخص‌ها و روابط بین آنها



شکل ۴. تأثیرات غیرمستقیم بین شاخص‌ها و روابط بین آنها

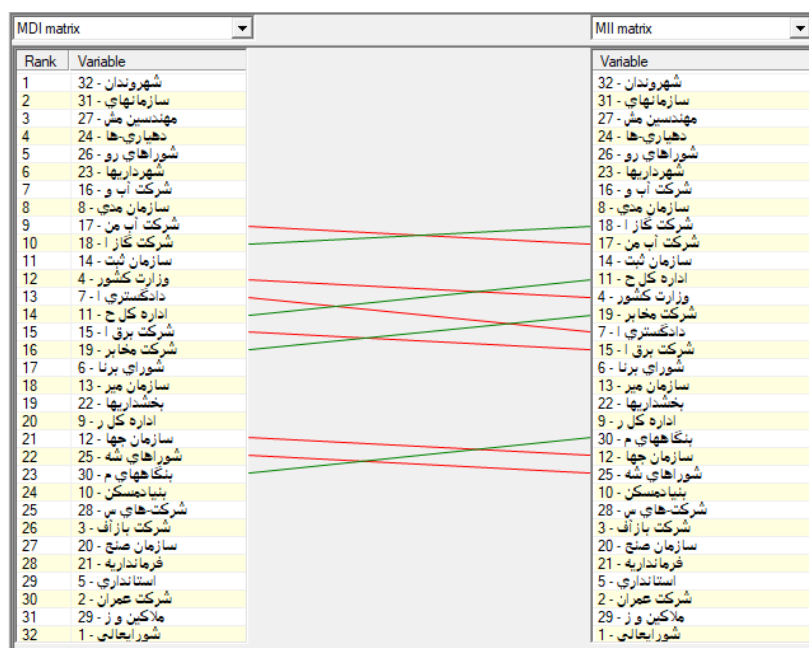
۲.۳. جایگاه شاخص‌های مورد بررسی بر اساس میزان تأثیرگذاری در ماتریس تأثیرات مستقیم و غیرمستقیم

پس از انجام محاسبات، در نهایت با استفاده از تحلیل سیستمی به رتبه‌بندی و تعیین جایگاه شاخص‌های مورد مطالعه پرداخته شده است (شکل ۵).



شکل ۵. رتبه بندی و تعیین جایگاه شاخص های مورد مطالعه بر اساس میزان اثرگذاری در ماتریس تأثیرات

مستقیم و غیرمستقیم



شکل ۶. رتبه بندی و تعیین جایگاه شاخص های مورد مطالعه بر اساس میزان اثرپذیری در ماتریس تأثیرات

مستقیم و غیرمستقیم

بر اساس نتایج حاصل از شکل شماره (۵) می‌توان بیان کرد که؛ شورای عالی شهرسازی و معماری، وزارت کشور، استانداری، شورای برنامه‌ریزی و توسعه استان و شرکت بازآفرینی شهری ایران، به ترتیب، پنج شاخص بسیار اثرگذار در سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج می‌باشند.

۳.۳. شناسایی بازیگران کلیدی در فرآیند سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج

در نهایت از میان ۳۲ نهاد و کنشگر مورد بررسی، بر اساس شکل شماره (۵)، ۱۰ مورد به عنوان مهم‌ترین بازیگران در فرآیند سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج مشخص شد. این عوامل در واقع چارک بالایی تأثیرات مستقیم است و شامل عواملی می‌شود که بر اساس امتیاز عامل اول حداکثر در ۲۵ درصد پایین‌تر از آن قرار دارد. (جدول ۷).

جدول ۷. بازیگران کلیدی و تأثیرگذار در فرآیند سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج

بازیگران کلیدی	رتبه	لایه حاکمیت	مقیاس عملکرد	موضوع عملکرد	نقش / کارویژه
شورای عالی شهرسازی و معماری	۱	حاکمیت ملی	ملی	سیاستگذاری، تصمیم‌سازی	تدوین سیاستها، ضوابط و آیین-نامه‌های شهرسازی؛ هماهنگی برنامه‌های شهرسازی با برنامه‌های عمرانی؛ بررسی و تصویب نهایی طرح‌های جامع شهری و تغییرات آنها؛ بررسی و تصمیم‌گیری درباره جلوگیری از گسترش بی‌رویه شهرها؛ تصویب مکانیابی کلیه پروژه‌های بزرگ مقیاس ملی
وزارت کشور	۲		ملی	سیاستگذاری، تصمیم‌سازی، تصمیم‌گیری	ایجاد نظام مطلوب تقسیمات کشوری؛ هماهنگی امور عمرانی شهرها و روستاها؛ هدایت فنی-اجرایی شهرداری‌ها و دهیاری‌ها و نظارت بر اجرای قوانین و مقررات مربوط به آنها؛ اجازه تأسیس شهرداری و دهیاری
استانداری	۳		منطقه‌ای	تصمیم‌سازی، تصمیم‌گیری، اجرایی	تغییر مرز تقسیمات کشوری بخش و شهرستان جهت رفع مغایرت حریم با تقسیمات کشوری؛ تصویب محدوده حریم؛ اظهار نظر در برنامه‌های اجرایی استان؛ نظارت بر اجرای برنامه‌های عمرانی و عمومی؛ نظارت بر اجرای برنامه‌های عمرانی

بازیگران کلیدی	رتبه	لایه حاکمیت	مقیاس عملکرد	موضوع عملکرد	نقش / کارویژه
		حاکمیت			شهرداری ها و روستاها؛ بررسی و تأیید طرحهای جامع شهری
شورای برنامه ریزی و توسعه استان	۴		منطقه ای	سیاست گذاری، تصمیم سازی	هماهنگی و تصمیم گیری در امور برنامه ریزی، توسعه و عمران استان و نظارت بر آن و هدایت و تصویب طرح ها در چارچوب برنامه ها، سیاست ها و خط مشی های کلان
شرکت بازآفرینی شهری ایران	۵		ملی	تصمیم سازی، تصمیم گیری، اجرایی	بهسازی و نوسازی بافت های فرسوده
شرکت عمران شهرهای جدید	۶		ملی	تصمیم سازی، تصمیم گیری، اجرایی	مدیریت ایجاد شهرهای جدید در کشور و نظارت بر آماده سازی، احداث بنا و تأسیسات و تجهیزات شهری، خدماتی، تولیدی و تجاری و مدیریت طرح های جامع و تفصیلی شهرهای جدید و نقشه های تفکیکی اراضی و تغییرات بعدی آنها
اداره کل راه و شهرسازی	۷		منطقه ای	تصمیم گیری، اجرایی	توسعه و نگهداری زیرساخت های حمل و نقل و برنامه ریزی شهری و مسکن؛ ارتقای کیفیت ساختمان ها و حمل و نقل
بنیاد مسکن استان	۸		منطقه ای	تصمیم گیری، اجرایی	بررسی و تعیین نیازمندیهای مسکن محرومان اعم از شهری و روستایی و تهیه برنامه برای رفع آنها؛ تهیه طرح های هادی روستایی؛ تأمین و آماده سازی زمین و ساخت مسکن
سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان	۹		منطقه ای	تصمیم سازی، تصمیم گیری، اجرایی	هماهنگی و راهبری نظام برنامه ریزی استان در چارچوب نظام برنامه ریزی کشور
ملاکین و زمینداران بزرگ	۱۰		محلی	-	واسطه گری و دلالی املاک و مستغلات

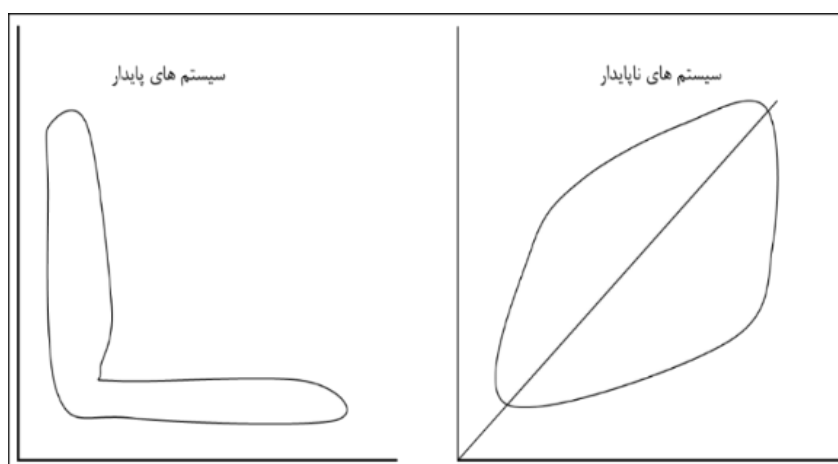
اطلاعات جدول (۷) در قالب چهار دسته تقسیمات ارائه شده است. در تقسیم بندی نخست،

بازیگران بر اساس تعلق به گونه ی خاصی از لایه حاکمیت دسته بندی شده اند، که در اینجا از ۱۰

بازیگر کلیدی، ۹ بازیگر متعلق به بخش حکومتی- دولتی و یک بازیگر در لایه خصوصی جای گرفته است. در تقسیم‌بندی دیگر، جایگاه بازیگران کلیدی ده‌گانه با توجه به مقیاس عملکرد آنها است، که ۴ بازیگر با مقیاس عملکرد ملی، ۵ بازیگر منطقه‌ای و یک بازیگر دارای مقیاس عملکرد محلی است. در ستون موضوع عملکرد نیز، بر اساس اینکه هر بازیگر در چه سطح عملکردی در سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج نقش داشته است، و در نهایت در ستون آخر جدول، کارویژه و مأموریت خاص آنها که می‌تواند سازمانیابی فضایی منطقه را متأثر نماید، بررسی شده است.

۴.۳. پایداری و ناپایداری سیستم

نحوه‌ی پراکنش شاخص‌ها در محور تأثیرگذاری و تأثیرپذیری، بیانگر میزان پایداری و ناپایداری سیستم است. چنانچه توزیع شاخص‌ها به شکل L باشد، سیستم پایدار است و این حالت نشان‌دهنده‌ی ثبات در شاخص‌های تأثیرگذاری و تداوم تأثیر آنها بر سایر شاخص‌هاست (شکل ۶).



شکل ۷. شماتیک سیستم‌های پایدار و ناپایدار (گودت و همکاران^۱، ۲۰۰۸، ص. ۲۲؛ به نقل از حسینی،

۱۴۰۲، ص. ۱۱۸)

بر این اساس، شکل شماره (۲) که نشان‌دهنده پراکندگی متغیرها و جایگاه آنها در محور تأثیرگذاری و تأثیرپذیری است، حاکی از ناپایداری سیستم می‌باشد.

¹. Godet

۴. بحث

نتایج این پژوهش در خصوص شناسایی بازیگران تأثیرگذار در سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج، در مقایسه با نتایج پژوهش های داخلی و خارجی در قالب جدول شماره (۸) ارائه شده است. به این ترتیب، هم راستا با مطالعات داخلی و خارجی، در پژوهش حاضر نیز، بر نقش محوری نهادهای حکومتی و دولت در تولید و سازمانیابی فضا تأکید شد. به عبارتی، در مقوله فضا، سیاست در هر بعدی از آن، از جمله تولید و سازمانیابی حضور دارد، که این یافته ها با دیدگاه مَسی (۲۰۰۹) که فضا را متأثر از شبکه ای پیچیده از قدرت و سیاست می داند، مشابهت دارد.

وجه تمایز این تحقیق، استفاده از روش آینده پژوهی برای تحلیل شاخص های سازمانیابی فضایی است؛ رویکردی که آن را به ابزاری راهبردی در برنامه ریزی شهری تبدیل می کند. با توجه به ماهیت میان رشته ای موضوع فضا، این پژوهش با ترکیب آینده پژوهی و تحلیل ساختاری در حوزه های مختلف مانند جغرافیا و شهرسازی، نوآوری محسوب می شود.

در نهایت، برخلاف مطالعات پیشین که کمتر به شناسایی مصداقی بازیگران پرداخته اند، این تحقیق به طور خاص به تفکیک و تحلیل نقش بازیگران اصلی در فرآیند سازمانیابی فضا توجه داشته است.

جدول ۸. تشابهات و تفاوت های بازیگران کلیدی و نقش آنها در سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج با

نمونه های مورد بررسی

مطالعات	نهادهای	بازیگران کلیدی
داخلی (تهران، مشهد، محمودآباد و ...)	حکومتی - دولتی	در این پژوهش، بازیگران نهادهای حکومتی-دولتی نقش برجسته ای در سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج داشتند و به طور مشخص معرفی شدند. در حالی که، پیشینه های داخلی تنها به عوامل حکومتی و سیاسی و بدون ذکر مصادیق، اشاره ای کلی داشتند. پژوهش ارشادسرابی در مشهد شباهت هایی داشت، اما تفاوت اساسی در ساختار بازیگران حکومتی دو منطقه وجود دارد؛ کرج بیشتر ساختار دولتی و مشهد ساختار مذهبی با ارتباط نزدیک به عناصر حکومتی مانند آستان قدس رضوی دارد. همچنین، پژوهش حسینی در قم، متغیرهای سیاسی-مدیریتی را مهم ترین عوامل توسعه کالبدی-فضایی معرفی کرده که با یافته های این مطالعه مشابهت دارد.
	حکومتی - عمومی	با وجود نقش کم رنگ بازیگران نهادهای حکومتی-عمومی در سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج، برخی پژوهش ها (مانند مقاله سعیدی فرد و همکاران) نشان می دهند که درآمد ناشی از تراکم فروشی، نقش مهمی در این فرآیند داشته است؛ موضوعی که بیانگر اثرگذاری نهادهای حکومتی-عمومی (شهرداری و شورای شهر) است.
	خصوصی	در بررسی حاضر، از بین بازیگران بخش خصوصی، به طور مشخص ملاکین و زمین داران بزرگ در منطقه کلانشهری کرج نقش بارزی در تحولات فضایی و سازمانیابی فضایی داشتند. در این زمینه، به عنوان مصادیق امر، می توان به افرادی همچون آقایان اربابی، فاتح یزدی و خانم انصاری به عنوان بزرگ زمین داران منطقه کلانشهری کرج اشاره نمود که سازمان فضا از اعمال نفوذ آنها در فرآیند تهیه طرح های شهری بی-نصیب نبوده است. در پژوهش های داخلی مشابه، به طور محدودی نقش نیروهای اقتصادی و البته بدون تعیین بازیگران زیرمجموعه آن، در فرآیند سازمانیابی فضایی، مورد اشاره قرار گرفته است.
	غیردولتی	در پژوهش حاضر، نهادهای غیردولتی نقشی در تحولات و سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج نداشتند. بررسی پژوهش های داخلی مشابه نیز بر این موضوع تأکید داشتند.

مطالعات	نهادهای	بازیگران کلیدی
خارجی (فلسطین اشغالی، داکا و ...)	شهروندان	پژوهش حاضر نشان داد که شهروندان جایگاهی در سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج ندارند. بررسی پیشینه‌های پژوهش نیز، حاکی از فقدان جایگاه شهروندان در تحولات فضا و سازمانیابی آن بود. صرفاً در مقاله حسینی و همکاران درباره تهران، حضور شهروندان در شکل‌گیری فضاهای نوظهور دیده شده است.
	حکومتی - دولتی	پژوهش‌های بررسی‌شده در بخش پیشینه خارجی این مقاله، بر نقش غالب و بی‌چون‌وچرای ساختارهای سیاسی و نهادهای حکومتی - دولتی در تولید و سازمانیابی فضا تأکید کرده‌اند. مطالعاتی مانند یاکوبی و ترفادیا در فلسطین اشغالی، نجار در اورشلیم، حسین‌الحق در داکا و لیونوویچ و میتکوویچ در نیش، همگی نقش پررنگ سیاست و دولت را در تحولات فضایی برجسته ساخته‌اند. با این حال، بر خلاف پژوهش حاضر که به‌طور جزئی به نقش بازیگران و نهادهای پرداخته، پیشینه‌های خارجی بیشتر کلیت نقش سیاست را بیان کرده‌اند و به جزئیات سازمانی توجه کمتری داشته‌اند.
	حکومتی - عمومی	پیشینه‌های خارجی در خصوص نقش نهادهای حکومتی - عمومی در مقوله فضا، که نمود بارز آن شهرداری‌ها و شوراهای شهر هستند، بحث و نتیجه‌ای نداشتند. گویا در این زمینه، نهادهای حکومتی - عمومی از نقش بارزی برخوردار نبوده‌اند، که در پژوهش حاضر نیز، نهادهای مذکور در سازمانیابی فضا جایگاه مناسبی نداشتند.
	خصوصی	در این زمینه، این پژوهش با مقاله لیونوویچ و میتکوویچ و حسین‌الحق مشابهت دارد. با این وجود، در پژوهش لیونوویچ و میتکوویچ فقط به نقش کلی اقتصاد و سیاست اشاره شده و بازیگران وابسته به آن مشخص نشده‌اند. در این مورد خاص، این مطالعه بیشتر شبیه پژوهش حسین‌الحق است که به نقش نخبگان اقتصادی، به‌ویژه زمین‌داران و ملاکین، در تحولات فضای شهری تأکید دارد. چرا که در آن، به نخبگان اقتصادی درگیر در مقوله املاک و مستغلات و نقش پررنگ آنها در تحولات فضای شهری اشاره شده است، همان‌گونه که در منطقه کلانشهری کرج، زمین‌داران و ملاکین بزرگ حائز جایگاهی در بین بازیگران کلیدی سازمانیابی فضایی شده‌اند.
	غیردولتی	تشابه آشکار در خصوص پژوهش حاضر با پیشینه‌های خارجی؛ فقدان حضور نهادهای غیردولتی در تحولات و سازمانیابی فضایی می‌باشد.
شهروندان		در اغلب نمونه‌های موردبررسی خارجی، همانند نمونه‌های داخلی، نفی و طرد شهروندان و فقدان جایگاه آنان در فرآیند برنامه ریزی و سازمانیابی فضایی آشکار است. به‌طوری‌که، در پژوهش حسین‌الحق در شهر داکا، نجار در شهر اورشلیم، لیونوویچ و میتکوویچ در شهر نیش، یاکوبی و ترفادیا در خصوص فلسطین اشغالی و حتا مقاله باسر، شهروندان و مردم جایگاهی در تولید، بازتولید و سازمانیابی فضا نداشتند. به این ترتیب، مشابهت پژوهش حاضر با نمونه‌های خارجی موردبررسی، در خصوص فقدان جایگاه شهروندان در سازمانیابی فضا به‌خوبی آشکار است.

۵. نتیجه گیری

این پژوهش با هدف شناسایی و تبیین نقش بازیگران در سازمانیابی فضایی منطقه کلانشهری کرج، ۳۲ متغیر در ۵ لایه حاکمیتی (حکومتی- دولتی، حکومتی- عمومی، خصوصی، سازمان های غیردولتی و شهروندان) را بررسی نمود. نتایج نشان داد که ده متغیر بر سازمانیابی فضایی محدوده تأثیرگذار هستند، که نه متغیر متعلق به بخش حکومتی- دولتی و یک متغیر از بخش خصوصی (مالکان و زمین داران) بود. سازمان های حکومتی- دولتی به عنوان کلیدی ترین بازیگران شناخته شدند و بیشترین نفوذ را در روند برنامه ریزی و سازمانیابی داشتند. در مقابل، شهروندان کمترین تأثیرگذاری و بیشترین تأثیرپذیری را داشتند. نهادهای حکومتی- عمومی نیز نقش کم رنگی در این فرآیند داشتند.

به این ترتیب، روند تصمیم گیری های مدیریتی در منطقه کلانشهری کرج نیز همانند دیگر نقاط سکونتگاهی کشور، فرآیندی از بالا به پایین است و نهادهای سطوح محلی و شهروندان در آن ضعیف ترین جایگاه را دارند. در این میان، حضور زمین داران بزرگ در بین بازیگران کلیدی، به واسطه تلاش این گروه در راستای دستیابی به ارزش افزوده ای است که از قبل تغییر کاربری زمین هایشان حاصل می شود. چرا که ملاکین و دیگر گروه های قدرتمند، از طریق دولت و با اتکای به آن، در فرآیند تهیه طرح ها و برنامه های توسعه شهری- منطقه ای و متعاقب آن، در عرصه فضا و تحولات فضایی اثر قابل توجهی دارند.

در نهایت، پیشنهادهایی برای بهبود مدیریت و حاکمیت منطقه به شرح زیر ارائه می شود:

- استفاده از نگرش های نوین مدیریتی مبتنی بر حکمروایی و هویت منطقه ای؛
- هماهنگی سازمان های تصمیم گیر در مدیریت و برنامه ریزی سرزمین؛
- واگذاری تدریجی وظایف دولت به شهرداری ها، به ویژه در زمینه زیرساخت ها و وظایف حاکمیتی؛
- ایجاد مرکز هماهنگ کننده سیاست ها و برنامه های توسعه شهری و منطقه ای؛
- افزایش مشارکت شهروندان در برنامه ریزی توسعه؛
- دخالت دولت در خرید زمین ها و املاک رها شده و نظارت بر واگذاری زمین ها برای کاهش سوداگری و کنترل نفوذ زمین داران در تحولات فضایی.

کتاب نامه

۱. احمدآخوندی، ع.، برک پور، ن.، اسدی، ا.، طاهرخانی، ح.، بصیرت، م.، و زندی، گ. (۱۳۸۶). حاکمیت شهر- منطقه تهران: چالش ها و روندها. نشریه هنرهای زیبا، ۲۹، ۵-۱۶.
۲. اصغرپور، م. ج. (۱۳۸۲). تصمیم گیری گروهی و نظریه بازی ها با نگرش تحقیق در عملیات. تهران: دانشگاه تهران.

۳. ارشادسرابی، ا.، دهقان، ع.، و شیعه، ا. (۱۳۹۹). واکاوی و ارزیابی نقش نهاد قدرت در سازمان‌یابی فضایی در مجموعه شهری مشهد. فصلنامه برنامه‌ریزی توسعه شهری و منطقه‌ای، ۵ (۱۴)، ۱۷۲-۱۴۱.
۴. افروغ، ع. (۱۳۹۶). فضا و جامعه؛ فضای شهری و نابرابری اجتماعی. چاپ دوم، تهران: نشر علم.
۵. ال‌رک، پ.، و بی‌ستل، ر. (۱۳۸۰). پژوهش پیمایشی: رهنمودها و استراتژی‌هایی برای انجام دادن پیمایش، ترجمه مهراندخت نظام‌شهیدی، اردشیر امیدی‌محنه و محمود متحد. تهران: نشر آگه.
۶. باسر، م. (۱۴۰۰). تولید فضا در مناطق کلانشهری: تحلیلی لوفوری از حکمرانی و تغییر فضایی. ترجمه نریمان جهانزاد، نشریه فضا و دیالکتیک، ۲۰، ۱۸-۱.
۷. پورمحمدی، م. ر.، و جام کسری، م. (۱۳۸۹). ارزیابی ناپایداری در توسعه فضایی متروپل تبریز. مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، ۱ (۴)، ۱۸-۱.
۸. حاجی‌پور، خ. (۱۳۸۷). بررسی علل و عوامل اثرگذار در فرآیند شکل‌گیری و تکوین مناطق کلانشهری. نشریه هنرهای زیبا، ۳۴، ۴۸-۳۷.
۹. حسینی، س. ع. (۱۴۰۲). تدوین الگوی مطلوب توسعه نظام سکونتگاهی شهری مبتنی بر رویکرد آینده‌نگاری و برنامه‌ریزی بر پایه سناریو (مورد مطالعه: استان قم). رساله دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، زاهدان: دانشگاه سیستان و بلوچستان.
۱۰. حسینی، س. ع.، یغفوری، ح.، و هادیانی، ز. (۱۳۹۹). بررسی و تحلیل عوامل مؤثر بر توسعه‌ی ساختار کالبدی-فضایی شهر قم با رویکرد آینده‌پژوهی. فصلنامه جغرافیا و توسعه، ۱۸ (۶۱)، ۲۴۷-۲۷۶.
۱۱. حسینی، س. س.، رفیعیان، م.، مشکینی، ا.، و علوی، س. ع. (۱۴۰۰). تبیین نظری فضاهای نوظهور شهری و بازتاب فضایی آن در شهر تهران. مجله برنامه‌ریزی و آمایش فضا، ۵۲ (۱)، ۶۷-۴۶.
۱۲. حقیقت‌نائینی، غ. ر.، و محسن‌پور، ی. (۱۴۰۱). تبیین تحولات سازمان‌فضایی شهر ساحلی محمودآباد از منظر اقتصادسیاسی فضا، فصلنامه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری چشم‌انداز زاگرس، ۱۴ (۵۱)، ۱۳۷-۱۱۳.
۱۳. خوجم‌لی، ع. و.، احمدی‌پور، ز.، حافظ‌نیا، م. ر.، و پورجعفر، م. ر. (۱۳۹۵). تبیین ژئوپلیتیک منظرشهری؛ رابطه قدرت و سیاست با نمادسازی شهری، پژوهش‌های جغرافیای سیاسی، ۳، ۲۸-۱.
۱۴. رفیعیان، م. (۱۳۷۵). سازمانیابی فضا با تأکید بر سیستم‌های شهری (مطالعه موردی: استان اصفهان). رساله دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، تهران: دانشگاه تربیت مدرس.
۱۵. رفیعیان، م.، تقوایی، ع. ا.، و شاه‌محمدیان، ه. (۱۳۹۷). تحلیلی بر مناسبات قدرت در فرآیند برنامه‌ریزی طرح‌های توسعه شهری، نمونه موردی: محور ۱۷ شهریور تهران. جغرافیا و توسعه، ۵۲، ۹۷-۱۱۶.
۱۶. رفیعیان، م.، و حسین‌پور، س. ع. (۱۳۹۱). نظریه شهر، فضا و مدیریت شهری. تهران: انتشارات طحان، چاپ اول.
۱۷. سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان البرز (۱۴۰۰)، سالنامه آماری استان البرز. کرج: سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی استان البرز.
۱۸. سرور، ر. (۱۴۰۰). برنامه‌ریزی و مدیریت مناطق کلانشهری با تأکید بر مدیریت یکپارچه حریم منطقه کلانشهری تهران. چاپ اول، تهران: انتشارات سروش.
۱۹. سرور، ر.، درویش، ب.، و خلیجی، م. ع. (۱۴۰۰). اقتصادسیاسی و مدیریت یکپارچه حریم منطقه کلانشهری تهران. مجله اقتصادشهری، ۶ (۱)، ۴۰-۲۷.

۲۰. سعیدی فرد، ف.، رضویان، م. ت.، و قورچی، م. (۱۳۹۷). تبیین بازتاب اقتصاد رانتی بر سازمان فضایی کلانشهرها (نمونه موردی: منطقه ۱ شهر تهران). *پژوهش های دانش زمین*، ۹ (۳۴)، ۱۶۴-۱۴۵.
۲۱. سلطانی، ع.، و نامداریان، ا. ع. (۱۳۹۰). تحلیل نقش فضاها ی شهری در دستیابی به توسعه پایدار شهرها، تبیین پارادایم ارتباط. *فصلنامه باغ نظر*، ۱۸ (۸)، ۱۲-۳.
۲۲. صیامی، ق.، و خلیل آبادی، ح. (۱۳۹۰). ژئوپلیتیک شهری، رویکردی نوین در تحلیل های ژئوپلیتیک ایران. *مجله جغرافیا و توسعه ناحیه ای*، ۱۶، ۱۶۹-۱۴۵.
۲۳. کاظمیان، غ. ر. (۱۳۸۳). تبیین رابطه ساختار حاکمیت و قدرت شهری با سازمانیابی فضا، تلاش برای طراحی مدل (نمونه منطقه کلانشهری تهران). رساله دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، تهران: دانشگاه تربیت مدرس.
۲۴. لشگری تفرشی، ا.، رضایی، م. ر.، و کاویان پور، گ. (۱۳۹۶). تبیین نظری کارکردهای قدرت سیاسی در فضای-شهری. *فصلنامه تحقیقات جغرافیایی*، ۱۲۵، ۶۶-۵۲.
۲۵. مشکینی، ا.، و رحیمی، ح. ا. (۱۳۹۲). تحلیل مفاهیم فضا و دولت در نظریه دولت و شهرنشینی در ایران. *مجله ی مدرّس علوم/انسانی*، ۱۷ (۴)، ۸۷-۱۱۰.
۲۶. مهرثابت، ح.، علی اکبری، ا.، امیرعسّدی، ط.، پوراحمد، ا.، و جودکی، ح. ر. (۱۴۰۱). نقش مؤلفه های اقتصاد-سیاسی در سازمانیابی فضایی کلانشهر رشت با استفاده از تکنیک دیماتل، *فصلنامه علمی مطالعات برنامه ریزی سکونتگاه های/انسانی*، ۱۷ (۳)، ۵۸۵-۵۷۳.
۲۷. مهندسان مشاور نقش پیراوش. (۱۳۹۴). *انجام بخشی به کالبد و بافت های مسکونی شهر کرج (جلد دوم؛ شناخت عمومی شهر با تأکید بر محلات)*، مهندسان مشاور نقش پیراوش، تهران.
۲۸. مهندسین مشاور شرق آیند. (۱۳۹۳). *گزارش های طرح آمایش استان البرز*. تهران: مهندسین مشاور شرق آیند.
۲۹. هیلیر، ج. (۱۳۸۸). *سایه های قدرت؛ حکایت دوراندیشی در برنامه ریزی کاربری/اراضی*. ترجمه کمال پولادی. چاپ اول، تهران: جامعه مهندسان مشاور ایران.
۳۰. یوسفی، ع.، ارغان، ع.، و کامیابی، س. (۱۳۹۷). سرمایه داری مستغلات و تحولات فضا در ناحیه پیرامونی شاهدشهر. *فصلنامه اقتصاد فضا و توسعه روستایی*، ۷ (۲۵)، ۸۶-۷۷.

31. Habersack, S. (2010). *The lived space of the youth: the social production and reproduction of urban space at night in Pune, India*. Pune, India: University of Wien.

32. Hossainul Haque, K.N. (2012). *The Political Economy of Urban Space Land and Real Estate in Dhaka City*. Published by the Institute of Governance Studies, BRAC University, Dhaka.

33. Ljubenović, M., & Mitković, P. (2018). Using structural analysis to identify key factors in the future development of the city of Niš. *Journal of Urban Planning and Development*, 144(3), 05018014.

34. MacLeod, G., & Jones, M. (2011). Renewing urban politics. *Urban studies*, 48(12), 2443-2472.

35. Massey, D. (2009). Concepts of space and power in theory and in political practice. *Documents d'anàlisi geogràfica*, (55), 15-26.

36. Massey, D. (1987). *New Direction in Space*, Gregory & Urry (eds.). Social Relations & Spatial Structure. London: Macmillan Education Ltd.

37. Najjar, R. (2019). Planning, Power, and Politics (3P): Critical Review of the Hidden Role of Spatial Planning in Conflict Areas. In *Land Use-Assessing the Past, Envisioning the Future*. IntechOpen. 217- 239.
38. Yacobi, H., & Tzfadia, E. (2019). Neo-settler colonialism and the re-formation of territory: Privatization and nationalization in Israel. *Mediterranean Politics*, 24(1), 1-19.
39. Godet, M., Durance, P., & Gerber, A. (2008). *Strategic foresight for corporate and regional development*. Strategic foresight for corporate and regional development, 17.

Table of Contents

▪ Improving the Sleep Health of Mashhad Women by Using Urban Green Spaces Lia Shaddel, Mohammad Rahim Rahnama, Omid Ali Kharazmi	1
▪ Analyzing the Consequences of the Development of Hypermarkets in the Metropolis of Mashhad with Emphasis on the area of Janbaz Square Hanyieh laghaya, Ruhollah Asadi, Mostafa Amirfakhrian	19
▪ A Systematic Review of Transit-Oriented Development (TOD) researches process in Mashhad Metropolis on Iranian scientific Databases Zahra Farhadian Dehkordi, Mohamad Hadi Mahdinia, Maryam Daneshvar, Toktam Hanaee	45
▪ Identifying Environmental Factors Affecting the Reduction of Vandalistic Behaviors toward Urban Nature in Public Spaces through Space Syntax Analysis (Case Study: Shahid Chamran Linear Park, Shiraz) Marziyeh Shahroudi-Kolour, Hojjatollah Rashid-Kolvir	70
▪ Analysis of Urban Governance in the Post-Corona Era with an Emphasis on Strategic Planning (A Case Study: Tabriz Metropolis) Shahrivar Roustaei, Rasoul Ghorbani, Hadis Bordbar	92
▪ Identifying the Components of Inclusive City Development with an Emphasis on Citizenship Rights (Case Study: Qaen City/ South Khorasan province) Morteza Keshavarzi Valdani, Ahmad Asadi	116
▪ Recognizing the Sense of Spirituality in the Cognitive Process (case study: Historic Bazaar of Tabriz) Elmira Karimipour, Parisa Hashempour	136
▪ Identification and Explanation of the Role of Key Actors in the Spatial Organization of the Karaj Metropolitan Region Using Structural Analysis Technique Abdolreza Azizifard, Eisa Ebrahimzadeh, Mojtaba Rafieian, Morteza Ghorchi	158

In the Name of Allah



Ferdowsi University of Mashhad

Faculty of Letters and Humanities
Journal of Geography and Urban Space
Development

**Vol. 12, No. 4, Winter 2026,
Serial Number 31**

License Holder:
Ferdowsi University of Mashhad

General Director:
B. khakpour, PhD

Editor-in-Chief:
M. R. Rahnama, 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. Rahnama
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:
Dr. GHamkhah

Persian Editor:
Sh.Sabaghi Abkooh

Typesetting:
Z. Elmian

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>



Journal of Geography and Urban Space Development

(Peer-Reviewed Journal)

Vol. 12, No. 4, Winter 2026, Serial Number 31

- **Improving the Sleep Health of Mashhad Women by Using Urban Green Spaces** 1
Lia Shaddel, Mohammad Rahim Rahnema, Omid Ali Kharazmi
- **Analyzing the Consequences of the Development of Hypermarkets in the Metropolis of Mashhad with Emphasis on the area of Janbaz Square** 19
Hanyieh Iaghaya, Ruhollah Asadi, Mostafa Amirfakhrian
- **A Systematic Review of Transit-Oriented Development (TOD) researches process in Mashhad Metropolis on Iranian scientific Databases** 45
Zahra Farhadian Dehkordi, Mohamad Hadi Mahdinia, Maryam Daneshvar, Toktam Hanaee
- **Identifying Environmental Factors Affecting the Reduction of Vandalistic Behaviors toward Urban Nature in Public Spaces through Space Syntax Analysis (Case Study: Shahid Chamran Linear Park, Shiraz)** 70
Marziyeh Shahrودي-Kolour, Hojjatollah Rashid-Kolvir
- **Analysis of Urban Governance in the Post-Corona Era with an Emphasis on Strategic Planning (A Case Study: Tabriz Metropolis)** 92
Shahrivar Roustaei, Rasoul Ghorbani, Hadis Bordbar
- **Identifying the Components of Inclusive City Development with an Emphasis on Citizenship Rights (Case Study: Qaen City/ South Khorasan province)** 116
Morteza Keshavarzi Valdani, Ahmad Asadi
- **Recognizing the Sense of Spirituality in the Cognitive Process (case study: Historic Bazaar of Tabriz)** 136
Elmira Karimpour, Parisa Hashempour
- **Identification and Explanation of the Role of Key Actors in the Spatial Organization of the Karaj Metropolitan Region Using Structural Analysis Technique** 158
Abdolreza Azizifard, Eisa Ebrahimzadeh, Mojtaba Rafieian, Morteza Ghorchi

ISSN: 2538-3531