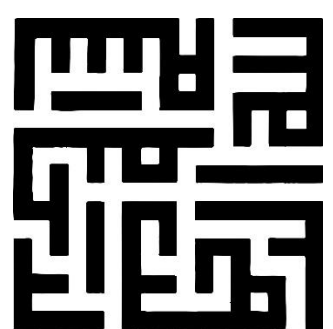




کتاب شهرهای جدید (۳)

«رویکردهای نوین پایداری شهری در شهرهای جدید»

تدوین و گردآوری: کیانوش ذاکر حقیقی

(دانشیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد همدان)

مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

شرکت عمران شهرهای جدید

۱۳۹۶

سرشناسه	ذاکر حقیقی، کیانوش ۱۳۵۳-
عنوان و نام پدیدآور	رویکردهای نوین پایداری شهری در شهرهای جدید/ تدوین و گردآوری کیانوش ذاکر حقیقی؛ زیر نظر کارگروه تدوین کتاب شهرهای جدید حبیب‌الله طاهرخانی... [و دیگران] ؛ به سفارش شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید.
مشخصات نشر	تهران: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، ۱۳۹۶.
مشخصات ظاهری	ی، ۲۸۷ص. مصور، جدول، نمودار.
فروست	مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، شماره نشر: ۷۷۲؛
شابک	مجموعه کتابهای شهرهای جدید؛ ۳.
وضعیت فهرست نویسی	۵-۱۵۸-۱۱۳-۶۰۰-۹۷۸
یادداشت	فیبا
موضوع	زیر نظر کارگروه تدوین کتاب شهرهای جدید، حبیب‌الله طاهرخانی، همت‌علی عبدی‌نژاد، غزال راهب، خلیل حاجی‌پور، میثم بصیرت، مهدیه عابدی، اعظم ادهمی خامنه.
موضوع	شهرهای جدید -- ایران -- مقاله‌ها و خطابه‌ها
موضوع	New towns -- Iran -- Addresses, essays, lectures
موضوع	توسعه پایدار شهری -- ایران -- مقاله‌ها و خطابه‌ها
موضوع	Sustainable urbandevelopment - - Iran - *Addresses, essays, lectures
شناسه افزوده	عمران شهری -- ایران -- مقاله‌ها و خطابه‌ها
شناسه افزوده	Community development, Urban -- Iran -- Addresses, essays, lectures
شناسه افزوده	طاهرخانی، حبیب‌الله
شناسه افزوده	شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید. کارگروه تدوین کتاب شهرهای جدید
شناسه افزوده	شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید
شناسه افزوده	مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی
رده بندی کنگره	۱۳۹۶ ۹۷۲/۱۶۹ TH
رده بندی دیویی	۳۰۷/۷۶۸۰۹۵۵
شماره کتابشناسی ملی	۶۷۳۵۳۸



وزارت راه و شهرسازی
مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی



وزارت راه و شهرسازی
مرکز عمران شهری جدید

نام کتاب: مجموعه کتاب شهرهای جدید « رویکردهای نوین پایداری شهری در شهرهای جدید »

تدوین و گردآوری: کیانوش ذاکر حقیقی

زیر نظر: کارگروه تدوین کتاب شهرهای جدید (مهندس حبیب‌الله... طاهرخانی، مهندس همت‌علی عبدی‌نژاد، دکتر غزال راهب، دکتر خلیل حاجی‌پور، دکتر میثم بصیرت، دکتر مهدیه عابدی، اعظم ادهمی خامنه)

شماره نشر: ک- ۷۷۲

ناشر: مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی به سفارش شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید

نوبت چاپ: اول ۱۳۹۶

تیراژ: ۱۰۰۰ نسخه

قطع: وزیری

لبنوگرافی، چاپ و صحافی: اداره انتشارات و چاپ مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

قیمت: ۱۷۰۰۰۰ ریال

ISBN: 978-600-113-158-5

شابک: ۵-۱۵۸-۱۱۳-۶۰۰-۹۷۸

مسئولیت صحت دیدگاه‌های علمی بر عهده نگارندگان محترم می‌باشد.

کلیه حقوق چاپ و انتشار اثر برای مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی محفوظ است.

نشانی ناشر: تهران، بزرگراه شیخ فضل ... نوری، روبروی فاز ۲ شهرک فرهنگیان، خیابان نارگل، خیابان شهید علی

مروی، خیابان حکمت صندوق پستی: ۱۶۹۶-۱۳۱۴۵ تلفن: ۶-۸۸۲۵۵۹۴۲۲ دورنگار: ۸۸۳۸۴۱۳۲

فروش الکترونیکی: [http:// pub.bhrc.ac.ir](http://pub.bhrc.ac.ir)

پست الکترونیکی: pub@bhrc.ac.ir

فهرست مطالب

عنوان	صفحه
پیشگفتار	ز
مقدمه مؤلف	ح
اصول برنامه‌ریزی پایدار برای شهرهای جدید / مهران رفیعی	۱
طرح‌ریزی شهرهای جدید ساحلی با تأکید بر پایداری محیطی / رضا احمدیان	۳۷
خلاء مؤلفه‌های حیات جمعی و تعلق اجتماعی در شهرهای جدید (با تأکید بر یافته‌هایی از شهرهای جدید صدرا و عالیشهر) / اسداله نقدی، نسیمه خسروی	۷۷
ارزیابی شاخص‌های کیفیت زندگی در شهرهای جدید (نمونه موردی: شهر جدید پردیس) / هما حبیبیان، کیانوش ذاکر حقیقی	۱۱۹
نقش مشارکت شهروندی در فضاهای همسایگی در ارتقا سرمایه اجتماعی / اکرم فرخی‌راد، منوچهر فروتن	۱۴۵
ارزیابی عوامل کالبدی مؤثر در پایداری اجتماعی در شهرهای جدید (نمونه موردی: شهر جدید پرند) / هما حبیبیان، کیانوش ذاکر حقیقی	۱۶۵
به سوی پایداری اقلیمی در شهرهای جدید مبتنی بر آموختن از الگوهای کهن در بافت تاریخی شهرهای حاشیه خلیج فارس. نمونه موردی: بوشهر، عالیشهر / احسان رنجبر، داوود صفدری	۱۹۳
بررسی تأثیر حس تعلق مکانی بر پایداری و سرمایه اجتماعی (نمونه موردی: شهر جدید پردیس) / الهام امینی، تارا قاسمی	۲۲۷
نقش عوامل جغرافیایی در مکانیابی و توسعه پایدار شهرها و شهرک‌های جدید: مطالعه موردی: ایلام / علی شعاعی، افسانه فخری‌پور محمدی	۲۵۹

پیشگفتار

در چند دهه گذشته، پایداری به عنوان یکی از واژگان کلیدی و پراهمیت در عرصه شهرسازی جهان مطرح شده و ابعاد و وجوه مختلف آن دستمایه پژوهش‌های مختلف شهری قرار گرفته است. بدین ترتیب در مبحث شهرهای جدید نیز یکی از مقولات اصلی مورد بررسی دستیابی این شهرها به پایداری و ایجاد بسترهای لازم برای ارتقای پایداری خواهد بود. با توجه به گذشت حدود سه دهه از ایجاد شهرهای جدید، در مجموع می‌توان گفت که این شهرها تنش‌ها و چالش‌های اولیه را پشت سر گذاشته‌اند و به تدریج در حال بدل شدن به شهرهایی مناسب برای سکونت هستند. با این مقدمه می‌توان گفت برای دستیابی به کیفیت زندگی بالاتر در این شهرها، ارتقای پایداری شهرها ضروری به نظر می‌رسد و ارتقای پایداری در ابتدا نیازمند بررسی و تحلیل وضعیت موجود از طریق پژوهش است. مجموعه حاضر با این هدف تهیه شده است و هدف کلی از آن ارائه پژوهش‌های صورت گرفته توسط محققان دانشگاهی و نیز مهندسان مشاور فعال در شهرهای جدید ایران در حوزه پایداری شهری است. نویسندگان این مجموعه سعی نموده‌اند که از حوزه‌های تخصصی خود به موضوع پایداری در این مجموعه بپردازند. ضمن تشکر از جناب آقای دکتر کیانوش ذاکر حقیقی دانشیار گروه شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی واحد همدان که مسئولیت تدوین این کتاب را بر عهده داشته‌اند و با این امید که این کتاب و کتب دیگر این مجموعه بتوانند زمینه‌های لازم پژوهشی برای ارزیابی وضعیت شهرهای جدید را فراهم نمایند، مجموعه حاضر را به علاقمندان و پژوهشگران عرصه‌های مختلف شهری تقدیم می‌نماییم.

محسن نریمان

معاون وزیر

رییس هیئت مدیره و مدیر عامل

شرکت عمران شهرهای جدید

مقدمه تدوینگر

در دو دهه گذشته تأکید بر مفهوم پایداری دستمایه تلاش‌های جهانی بیشتری قرار گرفته است و سازمان ملل متحد نیز با برگزاری دو تلاش هماهنگ و گسترده بین‌المللی - دستور کار ۲۱ و اهداف توسعه هزاره (MDGs) - اقدامات متعددی را برای ایجاد وحدت رویه در ارتقای کیفیت زندگی در تمام دنیا و به ویژه مناطق کمتر توسعه یافته و آسیب‌پذیر انجام داده است. حال سؤال مهم این است که چرا با گذشت چهار دهه از ورود مفهوم پایداری به متون توسعه شهری و تأکید بین‌المللی در دو دهه گذشته بر آن، همچنان چالش‌های جدی در این زمینه پابرجاست؟ پاسخ این سؤال نیازمند بررسی‌های عمیق است، اما یکی از پاسخ‌های محتمل در اینجا به صورت مختصر مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.

در طول این دو دهه جهان تغییرات گسترده‌ای را در خود تجربه نموده است و مدل‌های سنتی اقتصادی و تره‌های سیاسی بیش از پیش شکست‌پذیری خود را نشان داده‌اند و در مجموع می‌توان گفت نظم نوین جهانی در حال شکل‌گیری است. یکی از زیرمجموعه‌های این نظم نوین جهانی بر پایه کاهش اختلاف اقتصادی میان کشورهای توسعه یافته و کمتر توسعه یافته استوار است و مبتنی بر آن کشورهای کمتر توسعه یافته و در حال توسعه تلاش گسترده‌ای را برای دستیابی به سطوح بالاتر شاخص‌های اقتصادی تنظیم شده از سوی کشورهای توسعه یافته آغاز نموده‌اند و نظم نوین جهانی نیز چنین تلاشی را به طرق مختلف مورد ستایش قرار داده است. اما معنای ضمنی و پنهان این تلاش تخریب هرچه بیشتر محیط زیست و نیز کاهش چشمگیر کیفیت زندگی در مناطق شهری بزرگ مقیاس شهری به عنوان موتور محرک توسعه در کشورهای در حال توسعه و کمتر توسعه یافته است. این چنین، مقوله پایداری و دستیابی و ارتقای آن، هر روزه با چالش‌های جدیدتری مواجه است که اکثر آنها ناشی از پیشرفت اقتصادی مناطق کلان‌شهری و حوزه‌های پیرامونی آنهاست. شهرهای



جدید ایران دقیقاً در همین قالب و چارچوب در مسیر مواجهه با چالش‌های جدید شهری قرار می‌گیرند؛ بدین معنا که با پیشرفت اقتصادی و جمعیت‌پذیری و ثبات نسبی جمعیت در این محدوده‌های نوظهور شهری، به جای ارتقای پایداری، وضعیتی ناپایدارتر از دهه اول شکل‌گیری آنها رخ داده است و دلیل آن نیز مشخص است: عدم توجه به مقوله پایداری اجتماعی.

مجموعه حاضر با این نیت و هدف شکل گرفته است. پس از انتخاب اینجانب به عنوان مؤلف کتاب، فراخوان و دعوتی گسترده در میان اساتید و صاحب‌نظران برای دریافت مقالات منتخب صورت گرفت که با کمال مسرت و افتخار تعدادی از ایشان دعوت را اجابت نمودند و فرایند نگارش مقالات آغاز شد. نکته جالب آن بود که اکثر نویسندگان به صورت آگاهانه مقالات خود را به سمت مقوله پایداری اجتماعی سوق دادند که این خود می‌تواند واکنشی مثبت و جمعی به ضرورت مورد اشاره در سطور اولیه این مطلب باشد. بدین ترتیب، بعد از دو مقاله ارزشمند اول و دوم که جنبه‌های مختلف مقوله پایداری را در شهرهای جدید و شهرهای جدی ساحلی مدنظر قرار می‌دهند، مقالات بعدی بیشتر با تأکید بر وجه پایداری اجتماعی تهیه و تنظیم شده‌اند و این امر نشان‌دهنده دغدغه قشر گسترده‌ای از متفکران و صاحب‌نظران عرصه پژوهش شهری به این مقوله است.

ضمن تشکر فراوان از مجموعه شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید و نیز مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی به عنوان مجری این پروژه، و نیز تشکر مجدد از کلیه نویسندگان که علی‌رغم امکان چاپ مقالات خود در نشریات علمی-پژوهشی، کتاب حاضر را به عنوان مرجعی واجد ارزش برای ارائه نتایج پژوهش‌های مستقل خود برگزیدند، از خوانندگان و محققان عرصه شهری دعوت به عمل می‌آورم که با نقد و بررسی این اثر، زمینه لازم برای ارتقای این مجموعه و سایر مجموعه‌های در حال تهیه در شرکت مادر تخصصی عمران شهرهای جدید کشور فراهم آورند.

ولله الحمد

کیانوش ذاکر حقیقی

دانشیار گروه شهرسازی

دانشگاه آزاد اسلامی - واحد همدان

k.zakerhaghi@gmail.com

اصول برنامه‌ریزی پایدار برای شهرهای جدید

مهران رفیعی^۱

چکیده

هویتات یا سازمان بین المللی اسکان بشر، از کشورهای جهان به منظور توسعه روش‌های برنامه‌ریزی شهری و سیستم‌هایی که برای رسیدگی به چالش‌های شهرنشینی فعلی مانند رشد جمعیت، گسترش شهرها، فقر، نابرابری، آلودگی و همچنین تنوع زیستی شهری، تحرک شهری و انرژی حمایت می‌نماید.

در دهه‌های اخیر، چشم‌انداز شهرها به طور قابل‌توجهی به دلیل رشد سریع جمعیت شهری تغییر کرده است. یکی از ویژگی‌های عمده شهرهای در حال رشد سریع، گسترش بی‌حد و حساب آنها می‌باشد که از نتایج آن اشغال بخش وسیعی از زمین می‌باشد. این اشغال زمین خود معمولاً دارای پیامدها و مشکلات جدی از جمله: ناکارآمد شدن کاربری زمین، وابستگی بیش از حد به خودرو، تراکم کم و تفکیک و جدایی زیاد کاربری‌ها از یکدیگر می‌باشد. از طرفی همگام با استفاده از حدس و گمان‌هایی که درخصوص استفاده بهینه از کاربری اراضی موجود است، مدل‌ها و نظریه‌های فعلی رشد شهرها به تکه تکه شدن شهرها و ناکارآمدی آنها و از دست رفتن مفهوم بهینه شهرهای جدید انجامیده است.

شهرهای جدید آینده باید یک نوع متفاوت از ساختار و فضای شهری را ارائه نماید. این شهرها جایی باید باشد که در آن زندگی شهری به بهترین وصف در جریان بوده و بسیاری از مشکلات شهرنشینی فعلی و رایج در آن وجود نداشته باشد.

۱. دانش‌آموخته دکتری شهرسازی؛ پژوهشگر مرکز تحقیقات راه مسکن و شهرسازی



سازمان بین المللی اسکان بشر در همین راستا، رویکردی مناسب و مطلوب را پیشنهاد می‌دهد که در یک جمع‌بندی، با هدف تصحیح نظریه های برنامه‌ریزی موجود و رایج منجر به دستیابی به برنامه‌ریزی شهری پایدار برای کمک به ایجاد یک رابطه جدید و پایدار بین ساکنان و فضاهای شهری از یک طرف و افزایش ارزش زمین و کاربری اراضی از طرف دیگر در شهرهای جدید خواهد شد.

این رویکرد کاربردی بر ۵ اصل اساسی استوار است که سه ویژگی کلیدی محله و شهر جدید پایدار را به نحو مطلوبی حمایت می‌نماید. آن سه ویژگی عبارتند از: فشردگی، یکپارچگی و به هم پیوستگی. که در این نوشتار به معرفی این پنج اصل برنامه‌ریزی پایدار برای شهرهای جدید و بررسی نتایج آن پرداخته می‌شود.

کلمات کلیدی: اصول برنامه‌ریزی شهری، برنامه‌ریزی پایدار، شهر جدید، محله پایدار

مقدمه

شهرهای جدید آینده باید یک نوع متفاوت از ساختار و فضای شهری را ارائه نماید. این شهرها جایی باید باشد که در آن زندگی شهری به بهترین وصف در جریان بوده و بسیاری از مشکلات شهرنشینی فعلی و رایج در آن وجود نداشته باشد.

سازمان بین المللی اسکان بشر در همین راستا، رویکردی مناسب و مطلوب را پیشنهاد می‌دهد که در یک جمع‌بندی، با هدف تصحیح نظریه های برنامه ریزی موجود و رایج منجر به دستیابی به برنامه ریزی شهری پایدار برای کمک به ایجاد یک رابطه جدید و پایدار بین ساکنان و فضاهای شهری از یک طرف و افزایش ارزش زمین و کاربری اراضی از طرف دیگر در شهرهای جدید خواهد شد.

این رویکرد کاربردی بر ۵ اصل اساسی استوار است که سه ویژگی کلیدی محله و شهر جدید پایدار را به نحو مطلوبی حمایت می‌نماید. آن سه ویژگی عبارتند از: فشردگی، یکپارچگی و به هم پیوستگی.

اصول برنامه‌ریزی پایدار

- (۱) فضای مناسب برای خیابان‌ها و شبکه کارآمد معابر. شبکه دسترسی باید حداقل ۳۰٪ از زمین و حداقل برای هر کیلومتر مربع، ۱۸ کیلومتر طول شبکه معابر را اشغال نماید.
- (۲) تراکم بالا. حداقل ۱۵۰۰۰ نفر در هر کیلومتر مربع یا ۱۵۰ نفر در هر هکتار.



۳) کاربری مختلط . اختصاص حداقل ۴۰٪ از فضای هر طبقه ساختمانی برای استفاده اقتصادی در هر محله.

۴) اختلاط اجتماعی . در دسترس بودن خانه در محدوده قیمت های مختلف برای خرید و اجاره با توجه به درآمدهای مختلف طبقات اجتماعی ساکن در هر محله. ۲۰ تا ۵۰٪ از مساحت مناطق مسکونی باید برای خانه‌های کم هزینه اختصاص داده شده باشد و هر نوع تصرف نباید بیش از ۵۰٪ از کل سطح اشغال باشد.

۵) کاربری‌های اختصاصی محدود شده . بلوک‌های تک عملکردی در هر محله باید محدود شکل بگیرند. عبارت دقیق‌تر، بلوک‌های تک عملکردی باید کمتر از ۱۰ درصد از مساحت هر محله را پوشش دهند.



تصویر ۱: رشد شهری با تراکم بالا در مقابل پراکندگی شهری

اهداف این پنج اصل

در حمایت از شهر و محله پایدار جدید؛ این پنج اصل اهداف ذیل را دنبال می‌نمایند:
(۱) ارتقاء تراکم بالای رشد شهری، کاهش پراکندگی شهری و به حداکثر رساندن بهره‌وری زمین.

(۲) ارتقاء پایداری، تنوع و گوناگونی، برابری اجتماعی و رونق اقتصادی پایدار و بادوام جوامع محلی و شهری.

1. Urban sprawl
2. Uberlandia
3. Compact city



۳) تشویق و ترغیب به ایجاد محله‌هایی با قابلیت پیاده‌روی مطلوب و کاهش وابستگی به خودرو.

۴) بهینه‌سازی استفاده از کاربری اراضی و ارائه یک شبکه منظم به هم پیوسته از خیابان‌ها و معابر؛ ایجادکننده و تسهیل کننده امن، کارآمد و دلپذیری برای پیاده‌روی، دوچرخه سواری و رانندگی در سطح شهر.

۵) رشد و پرورش اشتغال محلی، تولیدات داخلی و توجه به مصرف محلی.

۶) تنوع در ارائه انواع مختلف مسکن از لحاظ اندازه، تراکم و قیمت در جهت تامین نیازهای متنوع مسکن ساکنین شهرهای جدید؛ که در نهایت منجر به ارائه خدمات محلی مطلوب گردد.



خیابان میلان؛ پکن، چین

خیابان بیوته؛ ونکوور، کانادا

تصویر ۲: خیابان‌های مناسب زندگی و کاربری مختلط مناسب شهری

ویژگی‌های کلیدی محله و شهر جدید پایدار

پنج اصل ترویج شده توسط هبیتات به معنای ترویج توسعه پایدار شهری با ایجاد محله‌های قابل زندگی و کارآمد می‌باشد. شهرهای جدید پایدار شهرهایی مرفه، راحت، قابل زندگی و سالم می‌باشند. بنابراین یک شهر جدید پایدار باید ویژگی‌های کلیدی زیر را در قالب پنج اصل معرفی شده دارا باشد:

یک سرزندگی خیابانی پر جنب و جوش

حمایت و ترویج سرزندگی خیابانی، شهر را قادر می‌سازد که به انواع فعالیت‌های شهری پاسخگو بوده و نما و عرض مناسبی برای شبکه خیابان‌ها و معابر با کاهش حضور و نقش



وسایل حمل و نقل خصوصی، در شبکه حمل و نقل شهری ایجاد شود. در واقع توجه به تراکم بالا و استفاده از کاربری مختلط که از موضوعات مورد اشاره پنج اصل می‌باشد؛ به ایجاد و ارتقاء سرزندگی خیابان‌ها و معابر و در کل زندگی پر جنب و جوش اجتماعی منجر خواهد گردید.

تراکم جمعیتی بالا، تولید کافی صنعتی و تجاری را با توجه به میزان تقاضا باعث می‌گردد و از طرفی کاربری مختلط، فضای لازم و مناسب برای سرویس‌دهی و خدمات رسانی تولیدی را افزایش می‌دهد.

شهرها با تبعیت از اصول پنجگانه مورد اشاره، قادر خواهند شد که میزان و نوع عرضه و تقاضای خدمات و مطالبات شهری را به نحو مطلوبی به یکدیگر پیوند داده و در نتیجه یک سرزندگی اجتماعی به‌همراه یک زندگی مرفه که تامین‌کننده نیازهای مادی و معنوی ساکنین بوده در کنار محیطی امن و پر جنب و جوش شهری را موجب گردند. این یکی از ویژگی‌های کلیدی شهرهای جدید پایدار خواهد بود.

قابلیت پیاده‌روی^۱

ترویج پیاده‌روی بعنوان یک اقدام کلیدی برای آوردن مردم به فضاهای عمومی، کاهش تراکم و تقویت اقتصاد محلی و تعامل بیشتر ساکنین با یکدیگر. بروز یک زندگی پر جنب و جوش در خیابان‌های یک شهر جدید، در صورت وجود یک شبکه منظم منطقی با دسترسی مناسب به کاربری‌ها و خدمات متنوع شهری به‌همراه تضمین امنیت برای تردد مردم، ساکنین محلی را به راه رفتن و یا دوچرخه‌سواری کردن در داخل محلات، مرکز شهر و حتی حومه شهری ترغیب و تشویق خواهد نمود.

برای تحقق این منظور ارزشمند، ایجاد تراکم بالا، کاربری مختلط و اختلاط اجتماعی؛ نزدیکی و به تبع آن دسترسی راحت به محل کار، محل سکونت و خدمات شهری را امکان پذیر می‌نماید. همچنین پیاده‌روی در واقع به کاهش اتکاء به خودرو و در نتیجه کاهش تراکم ترافیکی، آلودگی هوا و مسائل کاهش و استهلاک منابع کمک شایانی می‌نماید. در این خصوص می‌توان به این اصل پزشکی اشاره کرد که: "پیاده روی بیشتر و رانندگی کمتر، عامل دستیابی به سلامتی است" بنابراین؛ عابران پیاده عامل بسیار تاثیرگذار و باورنکردنی در ایجاد طراوت زندگی در شهرهای جدید خواهند بود.

1. walkability



استطاعت مالی^۱

حمایت از قیمت مناسب برای معاملات و فعالیتهای اقتصادی و همچنین خدمات ساختمان و مسکن، با ترویج و ارتقاء کاهش هزینهها و نزدیک کردن به میزان درآمدها برای گروههای متنوع از ساکنین و کاربران از جمله موارد این بند می باشد. نزدیک کردن میزان هزینه و درآمد ساکنین به یکدیگر، با استفاده از اصول پنج گانه مذکور، به کاهش اتلاف زمان و منابع و در نتیجه پایین آمدن هزینههای خدمات عمومی برای عموم مردم منجر خواهد شد.

علاوه بر این، اصل اختلاط اجتماعی، برای ترویج یک توزیع منطقی از منابع عمومی شهری و در اختیار قرارگرفتن مسکن مناسب، برای گروههای مختلف و متنوع ساکنین این گونه شهرها از طریق مقررات و برنامه ریزی شهری با حصول اطمینان از برابری اجتماعی و ارتقاء بهره‌وری اقتصادی که از اهداف برنامه ریزی شهری مطلوب می باشد؛ تلاش می نماید. در واقع می توان اینطور بیان داشت که شهرهای جدید مقرون به صرفه و انطباق پذیر از ویژگی های اصلی شهرهای جدید پایدار می باشند.

اصل اول: فضاهای کافی برای خیابان ها و شبکه معابر کارآمد

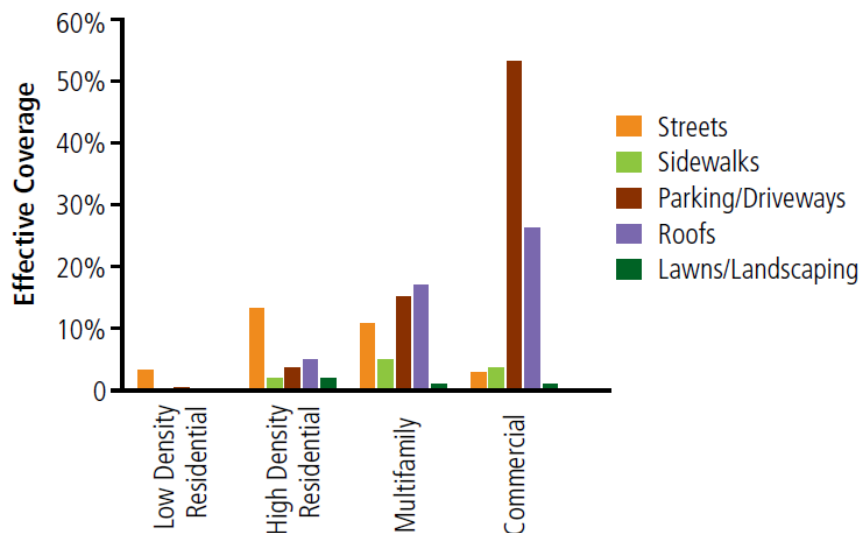
به عنوان یک اصل کلی، یک شبکه دسترسی مناسب و مطلوب باید حداقل ۳۰ درصد از زمین با حداقل ۱۸ کیلومتر طول خیابان های آن در هر کیلومتر مربع را شامل شود.

اصل یکم با هدف توسعه سطح کافی برای شبکه خیابانی شهری می باشد که نه تنها برای وسایل نقلیه و حمل و نقل عمومی کارآمد باشد بلکه به طور خاص با هدف جذب عبور و مرور عابران و همچنین مناسب برای دوچرخه سواران باشد. این هدف با ایجاد یک شبکه سلسله مراتبی از خیابان ها با مسیرهای شریانی و خیابان های محلی که بر اساس تفاوت در سرعت ترافیکی باید طراحی شود، محقق خواهد شد. شبکه دسترسی مورد اشاره همچنین براساس ساختار شهری که به نوبه خود الگو گرفته از مجموعه ای از بلوک های توسعه یافته شهری، خیابان ها، معابر، ساختمان ها، فضاهای باز و چشم اندازها می باشد؛ شکل خواهد گرفت. در حقیقت اصل یکم اساس و پایه دستیابی به توسعه پایدار شهری را برای شهرهای جدید فراهم می نماید.

1. affordability



برای طراحی شبکه دسترسی در یک شهر جدید با تراکم بالا، مقدار زمین مورد نیاز برای ایجاد خیابان‌های مطلوب و پارکینگ به میزان کافی باید تعیین گردد. با توجه به بررسی‌ها و تحقیقات انجام شده درخصوص پوشش سطوح غیرقابل نفوذ شهری (شکل ۱)، کاربری‌های مختلط و تراکم بالای جمعیتی؛ خیابان‌ها و شبکه معابر باید ظرفیت پذیری مناسبی در این خصوص داشته باشند. پژوهش‌ها در این زمینه نشان می‌دهند که ۲۰ الی ۳۰ درصد از زمین‌های شهری و ۴۰ الی ۶۰ درصد از فضاهای اختصاص داده شده به مراکز تجاری باید برای جاده‌ها و پارکینگ اختصاص داده شود. در مناطق شهری با تراکم بالا مربوط به کاربری‌های مختلط، توصیه می‌شود که حداقل ۳۰٪ از زمین‌ها برای جاده‌ها و پارکینگ اختصاص داده شده و حداقل ۱۵ تا ۲۰٪ برای فضاهای عمومی باز در نظر گرفته شود.



تصویر ۳: میزان سطوح پوشش مورد نیاز مناطق مختلف شهری (آرنولد و گیونز، ۲۰۰۶)

به منظور توسعه حمل و نقل پایدار، طراحی شبکه خیابانی باید از عملکرد مدرنیستی جاری کنونی در جنبه‌های زیر متفاوت باشد:

- خیابان‌ها و معابر قابلیت پیاده‌روی داشته و دوستدار دوچرخه‌سواری باشند.
- رویکرد تشویق به حمل و نقل عمومی داشته باشد.
- سلسله مراتب شبکه دسترسی‌ها به نحو مطلوبی به هم پیوسته باشد.



- وجود فضای کافی پارکینگ در نظر گرفته شود.

موارد فوق از ویژگی‌هایی اساسی می‌باشد که باید در طراحی و ساخت و ساز خیابانها و شبکه معابر برای شهرهای جدید پایدار منعکس شده باشد.

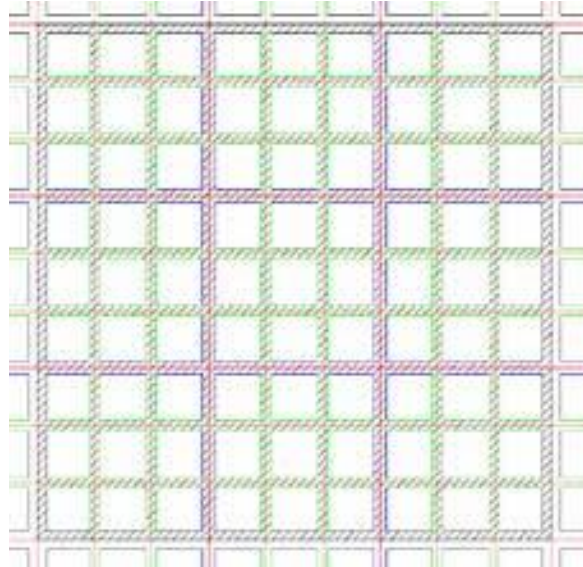
قابلیت پیاده‌راهروی در یک محله می‌تواند براساس اندازه‌گیری فاصله و مسافت پیاده‌روی برای دستیابی به خدمات کلیدی محله مطرح شود که معمولاً مسافتی در حدود ۴۰۰ تا ۴۵۰ متر می‌باشد. از طرفی حوزه حمل و نقل عمومی یکی دیگر از عوامل مهم در طراحی یک سلسه مراتب خیابان شهری برای شهرهای جدید پایدار مطرح می‌گردد.

جدول ۱: نواحی تحت پوشش مدل‌های مختلف حمل و نقل

فاصله توقف (متر)	محدوده عرض مسیر سرویس‌دهی (متر)	حوزه نفوذ در هر توقف	
۲۰۰	۸۰۰	۳۲۰ - ۶۴۰	مینی بوس
۲۰۰	۸۰۰	۴۸۰ - ۱۷۶۰	اتوبوس
۳۰۰	۸۰۰	۱۶۸۰ - ۳۱۲۰	اتوبوس‌های با مسیر مشخص
۶۰۰	۱۰۰۰	۴۸۰۰ - ۹۰۰۰	ریلی سبک
+ ۱۰۰۰	+ ۲۰۰۰	+ ۲۴۰۰۰	راه آهن

منبع: چکیده طراحی شهری (www.newham.gov.uk/documents.udc.pdf)

در ترکیب قابلیت پیاده‌روی و حوزه حمل و نقل عمومی، فاصله بین دو مسیر شریانی بین ۸۰۰ تا ۱۰۰۰ متر پیشنهاد می‌گردد. این فاصله بعنوان یک عامل محدود کننده برای طراحی شبکه دسترسی، طراحی ساختار شهری و اندازه محله پایدار یک شهر جدید باید در نظر گرفته شود.



تصویر ۴: مدل طراحی شبکه دسترسی

پیاده سازی و اجرای اصل اول باعث تشویق و ترویج عواملی همچون: ترافیک کارآمد، دسترسی پایدار، تعامل اجتماعی، امنیت عمومی و دسترسی مطلوب به امکانات رفاهی در منطقه و محله شهر جدید پایدار می‌گردد.

برای کمک به توضیح دلیل برای اینکه ۱۸ کیلومتر طول خیابان برای هر کیلومترمربع از مساحت شهر جدید باید لحاظ شود، تصویر ۳ یک مدل از شبکه ساده خیابانی مناسب را نمایش می‌دهد. در منطقه‌ای از یک کیلومتر مربع، ۹ خیابان عمودی و ۹ خیابان افقی برای رسیدن به فرم یک شبکه خیابان مطلوب طراحی شده‌اند. فاصله بین هر دو خیابان مجاور ۱۱۱ متر بوده و طول کل خیابان ۱۸ کیلومتر شده است. در طراحی این مدل از شبکه دسترسی هر دو مسئله اساسی یعنی سلسله مراتب خیابانی و اندازه بلوک در نظر گرفته شده است. این مدل ساده از طراحی شبکه معابر، تعادل بین خیابان و دیگر موارد استفاده از زمین یا همان کاربری اراضی را به نحو مناسبی مدلل‌نظر قرار داده است. مجموعه مدیریت شهری و برنامه‌ریزان شهری می‌توانند به "تنظیم" الگوی طراحی شبکه معابر بپردازند، اما سطح تراکم خیابانی شبیه به یکی از توصیه‌هایی که انجام شد باید در مدل ارائه شده برای دستیابی به اهداف محلی و شهری پایدار شهر جدید، رعایت و حفظ گردد.

اصل دوم: تراکم بالا

لحاظ نمودن جمعیت حداقل ۱۵ هزار نفر در هر کیلومتر مربع که معادل ۱۵۰ نفر برای هر هکتار می‌باشد.



اصل دوم، مسئله رشد جمعیت و گسترش سریع شهرنشینی را مورد خطاب قرار می‌دهد و پاسخ مستقیمی به مشکل انفجار جمعیت شهری است. برای جلوگیری از پراکندگی شهری و ترویج توسعه پایدار شهری و همچنین برای رسیدن به تراکم بالای شهری که پایه و اساس شکل‌گیری یک محله و شهر جدید پایدار می‌باشد، توجه به این اصل از ضروریات محسوب می‌شود. تراکم بالا در اصل به معنای تمرکز مردم و فعالیت‌های آنها در یک محله و منطقه شهری می‌باشد. جدول زیر، تراکم مناطق ساخته شده شهری را در بعضی از شهرهای جهان نشان می‌دهد.

جدول ۲: تراکم جمعیتی ۱۶ شهر مختلف دنیا

رتبه	شهر/منطقه شهری	کشور	جمعیت	مساحت ساخته شده (km ²)	تراکم در مناطق ساخته شده (نفر در km ²)
۱	داکا	بنگلادش	۹,۱۹۶,۹۶۴	۱۶۵/۶۳	۵۵,۵۳۰
۲	هنگ کنگ	چین	۵,۱۷۹,۰۸۹	۹۷/۶۳	۵۳,۰۵۰
۳	مومبای	هند	۱۶,۱۶۱,۷۵۸	۳۷۰/۹۰	۴۳,۵۷۰
۴	راج شاهی	بنگلادش	۵۹۹,۵۲۵	۲۰/۲۶	۲۹,۵۹۰
۵	میلان	ایتالیا	۱۷,۳۳۵,۰۸۵	۶۳۵/۱۷	۲۷,۳۸۰
۶	کازابلانکا	مراکش	۳,۰۰۴,۵۰۵	۱۱۴/۳۱	۲۶,۲۸۰
۷	قاهره	مصر	۱۳,۰۸۳,۶۲۱	۵۶۹/۱۷	۲۲,۹۹۰
۸	سئول	کره جنوبی	۱۴,۵۴۶,۰۸۲	۷۰۶/۱۴	۲۰,۶۰۰
۹	هوشی مین	ویتنام	۴,۳۰۹,۴۴۹	۲۱۰/۳۳	۲۰,۴۹۰
۱۰	سنگاپور	سنگاپور	۴,۳۰۹,۷۰۷	۲۴۵/۲۴	۱۷,۵۷۰
۱۱	مکزیکوسیتی	مکزیک	۱۷,۲۲۴,۰۹۶	۱,۰۵۸/۵۳	۱۶,۲۷۰
۱۲	سانتیاگو	شیلی	۵,۳۳۷,۵۱۲	۴۳۸/۵۱	۱۲,۱۷۰
۱۳	بانکوک	تایلند	۹,۷۶۱,۶۹۷	۱,۰۲۵/۹۳	۹,۵۱۰
۱۴	پکن	چین	۱۱,۸۶۶,۲۱۱	۱,۵۷۶/۳۸	۷,۳۵۰
۱۵	پاریس	فرانسه	۹,۵۱۹,۵۲۷	۱,۴۸۲/۰۸	۶,۴۲۰
۱۶	کاستلون	اسپانیا	۲۶۸,۷۱۲	۸۲/۰۳	۳,۲۸۰

منبع: یک نمونه جهانی از ۱۲۰ شهر ۱۹۹۰-۲۰۰۰

<http://www.lincolnst.edu/subcenters/atlas-urban-expansion/global-sample-cities.aspx>

این تصویر تراکم بالای شهری که از ویژگی‌های شهرها در سطوح و بافت مختلف توسعه می‌باشد را به نمایش می‌گذارد. با توجه به همین تصویر و مرجع آن، در سال ۲۰۰۰، شهرها در



کشورهای در حال توسعه به طور متوسط با تراکم ۱۲۹ درصد در هر هکتار ساخته شده‌اند. به منظور ترویج یک تراکم جمعیتی بالا و جلوگیری از روند رو به پایین در سراسر جهان، اصل دوم از اصول پنجگانه مورد اشاره، حداقل ۱۵۰٪ در هر هکتار را برای یک محله پایدار در شهر جدید تعریف می‌نماید که مقداری است امکان‌پذیر و ایده‌آلی و دست‌نیافتنی نمی‌باشد هرچند کمی از متوسط تراکم ذکر شده در ابتدا بیشتر نیز می‌باشد. البته قابل ذکر و اشاره است که شهرها در کشورهای ثروتمند و یا توسعه یافته ممکن است یک مقدار کمتری را هدف‌گذاری کرده باشند و به تدریج روند افزایش تراکم شهری را در پیش رو داشته باشند.

در مقایسه با تراکم پایین، تراکم بالا دارای منافع اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی به شرح ذیل می‌باشد:

- استفاده از کاربری اراضی کارآمد، پراکندگی شهری را کند می‌نماید چراکه محلات با تراکم بالای جمعیتی می‌توانند مردم را بیشتر در هر منطقه جای دهند.

- باعث کاهش هزینه خدمات عمومی می‌شود. تمایل محله‌های با تراکم بالا به کاهش هزینه‌های خدمات عمومی مانند پلیس، پاسخگویی به موارد اضطراری، حمل و نقل، مدرسه، جاده‌ها، آب و فاضلاب و غیره.

- حمایت و پشتیبانی از خدمات اجتماعی بهتر

- کاهش وابستگی به خودرو و تقاضای پارکینگ و افزایش پشتیبانی از حمل و نقل عمومی

- ارائه و فراهم آوردن زمینه عدالت اجتماعی

- پشتیبانی بهتر و بیشتر از فضاهای باز عمومی

- افزایش بهره‌وری انرژی و کاهش آلودگی

لازم به توضیح است که ممکن است در خصوص ارتباط بین میزان تراکم جمعیتی و مشکلات اجتماعی مانند جرم و جنایت، فقر و افسردگی و ... نگرانی وجود داشته باشد. اما مطالعات نشان می‌دهد که چنین همبستگی زمانی که عواملی مانند میزان درآمد بسیار تاثیرگذار هستند، عملاً وجود ندارد. یک محله با تراکم بالای جمعیتی اگر به خوبی برنامه‌ریزی و سازمان‌یافته شده باشد می‌تواند بسیار امن و راحت باشد ولی با یک طراحی با کیفیت خوب برای این مناطق می‌توان به محله‌هایی قابل دوام و پایدار در شهرهای جدید دست‌یافت.

به طور کلی می‌توان اذعان داشت که در زمینه رشد سریع شهرنشینی در زمان حاضر، تراکم بالا یک انتخاب هوشمندانه و منطقی بوده که هسته اصلی برنامه‌ریزی پایدار برای شهرهای جدید را تشکیل می‌دهد.



۱۲/۴۸	مساحت سایت (هکتار)	
۰/۵	پارکینگ (برای هر واحد)	
۸۴۳	خصوصی	اجاره نشینی
۹۴۰	اجتماعی	
۱۴۲	تراکم (خانه در هر هکتار)	
۵۵۷	تراکم (اتاق مسکونی در هر هکتار)	



تصویر ۵: محله ای با تراکم بالای جمعیتی از باغ شهر چرچیل - لندن، انگلستان

اصل سوم: کاربری مختلط

حداقل ۴۰٪ از فضاهای هر طبقه ساختمانی برای استفاده اقتصادی در هر محله اختصاص داده شود.

هدف و منظور از اصل سوم، توسعه طیف وسیعی از فعالیت‌های سازگار با هدف و کاربری اراضی شهری در استفاده نزدیک به هم و استقرار در مکان‌های مناسب و به اندازه کافی انعطاف پذیر در انطباق با بازار در حال تغییر در دوران مختلف حیات شهرهای جدید است. هدف از توجه به کاربری مختلط در شهرهای جدید، ایجاد شغل‌های محلی، ترویج اقتصاد محلی، کاهش وابستگی به خودرو، تشویق عابرین به پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری، کاهش چندپاره شده



چشم‌اندازهای طبیعی شهری، ارائه خدمات عمومی بهتر و نزدیک‌تر و حمایت از جوامع مختلف و متنوع ساکن در شهرهای جدید است. کاربری مختلط قابلیت این را دارد که در سطوح مختلف فضایی در شهرهای جدید از قبیل: شهر، محله، بلوک و ساختمان‌ها اعمال شود؛ اما تمرکز اساسی اصل سوم بر سطح محله و بلوک شهری متمرکز است.

در پایان قرن نوزدهم میلادی، با معرفی مفاهیم مدرن برنامه‌ریزی شهری، رویکرد منطقه بندی کاربری زمین به کار گرفته شد که حاصل آن ایجاد مناطق تک کاربری در شهرهای سراسر جهان بود. از اتخاذ استراتژی منطقه‌بندی و پهنه‌بندی تک عملکردی کاربری‌های اراضی در شهرها، مشکلات جدی برای آنها ظهور پیدا کرد. مشکلاتی همچون، پراکندگی شهری که افزایش یافته است، کیفیت و نشاط در بسیاری از مراکز شهری کاهش یافته است و افزایش وابستگی به خودرو و تراکم ترافیک که بر همه ساکنان شهرها تاثیر نامطلوب فراوان داشته است؛ می‌توان نام برد.

برای حل این مشکلات، در نظریه‌های جدید شهرسازی، ترویج مفهوم اصلی کاربری اراضی مختلط که از مفاهیم اصلی و پایه‌ای به شمار می‌آید، پیشنهاد و مطرح شده است. برای تحقق اصل کاربری مختلط در شهرهای جدید، نیاز به ترکیب و هم‌نشینی مطلوب کاربری‌های مسکونی، تجاری، صنعتی، اداری و دیگر کاربری‌ها در کنار هم در محلات شهری می‌باشد. هنگامی که کاربری‌های مختلف در یک محله در کنار یکدیگر قرار می‌گیرند، فعالیت‌های اقتصادی و مسکونی باید به خوبی توسط طراحی دقیق و مدیریت مناسب، سازگار و متعادل گشته تا هدف از استقرار کاربری مختلط در محلات و مناطق شهری، به خوبی تحقق یابد.

برقراری سازگاری برای کاربری‌های مختلف زمین به میزان سر و صدا و آلودگی ایجاد شده و انتشار یافته توسط آنها در مناطق شهری دارد. در این خصوص یک مطالعه دقیق درباره حفاظت از سلامت جامعه و منطقه قابل سکونت در مناطق و محله‌های شهرهای جدید صورت پذیرفته است.

با توجه به تحقیقات انجام یافته در دهه ۱۹۵۰ در استفاده از زمین در مناطق مرکزی کسب و کار (CBD، 68%) برای مصارف اقتصادی، ۲۲٪ برای استفاده مسکونی و ۱۰٪ برای خدمات عمومی، میزان مساحت‌های بهینه برای اختصاص کاربری‌های مختلط در هر طبقه ساختمانی در اینگونه مناطق می‌تواند باشد. تصویر ۵ خلاصه‌ای از مقدار تخصیص داده شده از مساحت هر طبقه به کاربری‌های مختلف در چند CBDs را نمایش می‌دهد.



جدول ۳: مساحت طبقات اختصاص داده شده در پنج CBDs.

Waterfront subcenter توکیو	La Defense پاریس	Shen zhen چین	Lujiazui شانگهای	Chao yang پکن		
۴/۴۸	۱/۶	۴/۱۳	۱/۷	۴/۲۰		مساحت (km ²)
۷	۳/۵	۷/۸	۴	۱۰/۷۲	میلیون مترمربع	مساحت مجموع طبقات
۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۰۰	درصد	
۳/۸	۲/۹	۴/۸	۳/۲۷	۷/۱۹	میلیون مترمربع	مساحت طبقات کاربری اقتصادی
۵۵	۸۲	۶۲	۸۱	۶۷	درصد	
۱/۱۵	۶	۱۰۰	۰/۴۳	۰/۵۵	میلیون مترمربع	مساحت طبقات کاربری خدمات عمومی
۱۶	۲	۱۳	۱۱	۵	درصد	
۲/۰۵	۵۴	۲۰۰	۰/۳	۲/۹۷	میلیون مترمربع	مساحت طبقات کاربری مسکونی
۲۹	۱۶	۲۵	۸	۲۸	درصد	

منبع: تحقیقی متمرکز در برنامه‌ریزی CBD

(http://wenku.baidu.com view/1c07d5630b1c59eef8c7b42f.html)

با اینحال، اگر در منطقه‌ای مقدار مساحت زمین برای استفاده مسکونی کم می‌باشد، به همان میزان از میزان مساحت اختصاص داده شده به CBD در محله‌های مسکونی شهرهای جدید کاسته خواهد شد. بعنوان مثال در دهه ۱۹۹۰ شهرسازی درون شهر لس‌آنجلس رو به افول بود. در حالیکه با کاربرد و ترویج مفهوم کاربری مختلط، اصلاحاتی در شهر صورت پذیرفت و توجه مردم دوباره به مرکز شهر جذب گردید. در سال ۱۹۹۸، مرکز شهر لس‌آنجلس، محل سکونت و خانه بیش از ۱۸ هزار نفر شده بود و در حال حاضر نزدیک به ۵۰ هزار ساکن را در خود جای داده است. در واقع مرکز شهر لس‌آنجلس با ساعات کاری ۹ صبح تا ۵ بعدازظهر در CBDها به یک محله مرفه ۲۴-۷ (شبانه-روزی) تبدیل گردید.

براساس تحقیقات مورد اشاره فوق و تجزیه و تحلیل در دیگر CBDs، پیشنهاد توزیع مساحت‌های طبقات برای یک محله پایدار شهر جدید عبارت است از: ۴۰ تا ۶۰٪ برای کاربری‌ها و استفاده اقتصادی، ۳۰ تا ۵۰٪ برای استفاده مسکونی و ۱۰٪ نیز برای خدمات عمومی. همچنین مجموعه‌ای از ضوابط، مقررات و استانداردها برای انعطاف‌پذیری بیشتر در این خصوص وجود دارد که برای اینکه شهرها با توجه به شرایط خود به سازگاری بیشتری در این باره دست-یابند، توصیه شده است. درباره کاربری مختلط در واقع می‌توان گفت که بخش ذاتی از ماهیت شهرهای جدید



را شامل شده و بعنوان یکی از ستون‌های اصلی توسعه پایدار برای شهرهای جدید شناخته می‌شود.

	اندازه زمین	۵۰۱,۸۰۰ (مترمربع)
	طبقات مسکونی	۴۳۶,۶۰۰ (مترمربع)
	خانه	۴۸۰۰ (واحد)
	تراکم	۹۵ (مسکن در هکتار)
	کاربری اقتصادی	۵۵۷,۴۰۰ (مترمربع)
		

تصویر ۶: محله‌ای با تراکم بالای کاربری مختلط – میدان ادیسون، نگزاس، آمریکا

اصل چهارم: اختلاط اجتماعی

مطابق این اصل، در دسترس بودن مسکن در محدوده قیمت و انواع مختلف اجاره در هر محله از شهر جدید با توجه به درآمدهای مختلف ساکنین باید صورت پذیرد؛ ۲۰ تا ۵۰٪ از مساحت طبقات مسکونی به خانه‌های کم هزینه اختصاص داده باید شود و هر نوع تصرف و اجاره‌ای نباید بیش از ۵۰٪ ارزش کل ملک باشد.



اصل ۴ با هدف ترویج انسجام و تعامل بین طبقات مختلف اجتماعی در جامعه و برای اطمینان از دسترسی عادلانه و برابر به فرصت‌های شهری با ارائه انواع مختلف مسکن برای شهرهای جدید پایدار شکل گرفته است. ترکیب و اختلاط مطلوب اجتماعی، پایه و اساس شبکه‌های اجتماعی سالم می‌باشد که به نوبه خود بعنوان نیروی محرکه زندگی شهری شناخته می‌شود.

اختلاط اجتماعی و کاربری مختلط در یک تعامل مناسب به هم وابسته هستند و هریک ترویج و ارتقاء دهنده دیگری می‌باشد. کاربری مختلط و رهنمودهای سیاستی مناسب، هدایت کننده به اصل اختلاط اجتماعی می‌باشد. در یک محله با کاربری مختلط، فرصت‌های شغلی برای ساکنین در زمینه‌های مختلف و با سطح درآمدهای متفاوت ایجاد می‌گردد. مردم از طبقات مختلف اجتماعی در یک محله و در کنار یکدیگر زندگی و کار می‌کنند و تشکیل یک شبکه اجتماعی متنوع و پایدار در شهر جدید می‌دهند. در واقع ترکیب اجتماعی یک مفهوم اجتماعی فضایی با اهداف زیر می‌باشد:

- برای ترویج و ارتقاء بیشتر تعامل و انسجام اجتماعی در سراسر شبکه اجتماعی
 - برای تولید فرصت‌های شغلی
 - برای غلبه بر زندگی صرفاً مبتنی بر مکان
 - برای جذب خدمات و سرویس‌های اضافی و بیشتر به محله
 - برای پایداری بازسازی و بازآفرینی و همچنین بازیابی و خلق ابتکارات جدید شهری
- اگرچه اختلاط اجتماعی یک مفهوم اجتماعی فضایی بوده و به همین خاطر تجزیه و تحلیل کمی آن مشکل می‌باشد، با اینحال این اصل هنوز هم برای تنظیم یک استاندارد عددی براساس شواهد تجربی و بعنوان یک عملکرد خوب در اروپا مطرح می‌باشد. در هلند براساس مقررات منطقه‌ای و محلی تنظیم و لازم الاجرا برای خانه‌های جدید باید ۳۰٪ از آنها خانه‌های مقرون به صرفه باشند. در ایرلند، سیاست منطقه‌ای در مناطق جدید تصریح می‌کند که ۲۰٪ از تمام توسعه‌های جدید باید برای مسکن ارزان قیمت براساس یک منطقه‌بندی کلی و بصورت اجباری اختصاص داده شود. در انگلستان، سیستم شناخته و تعریف شده برای برنامه‌ریزی در این خصوص، به طور معمول آستانه‌ای در حدود ۲۵٪ از توسعه در شهرهای جدید را برای مسکن ارزان قیمت در نظر گرفته است. البته این مقدار به غیر از لندن می‌باشد که برای این شهر قدیمی بین ۳۰ تا ۵۰ درصد لحاظ شده است.

پس از بررسی و تجزیه و تحلیل اطلاعات مذکور، پیشنهاد می‌گردد که مقدار بین ۲۰ تا ۵۰ درصد از مساحت طبقات مسکونی به مسکن مقرون به صرفه در شهرهای جدید اختصاص داده شود و مقداری که از معادل ۵۰٪ مساحت طبقات مسکونی تجاوز نماید نیز برای نوعی از تصرف یا اجاره‌داری در نظر گرفته شود. این توصیه ضمن ارائه معیار کمی مشخص، طیف گسترده‌ای از



برنامه‌ریزان و مدیران شهری را به سمت پیروی از شرایط ملی یا منطقه‌ای خود برای اختصاص مقدار معینی از کاربری اراضی به مسکن مقرون به صرفه و نسبت مالکیت به اجاره در شهرهای جدید، سوق می‌دهد. قابل ذکر است که برای دستیابی به نتایج بهتر، در زمان پیاده‌سازی و اجرای این توصیه، عوامل و فاکتورهای اقتصادی بازار نیز نباید نادیده گرفته شود.

برای اطمینان از اجرای درست و مطلوب معیارهای مورد اشاره و دستیابی به ترکیب و اختلاط اجتماعی خوب؛ موارد و گزینه‌های سیاسی متعددی که باید مورد توجه قرار گیرد، نیز وجود دارد. بسته به موقعیت توسعه اجتماعی - اقتصادی محله و منطقه مورد نظر؛ شهرهای جدید باید سیاست‌های مناسبی برای ایجاد یک بسته حمایتی و ترویجی در جهت متعادل ساختن طبقات جامعه محلی که قرار است بعنوان جامعه توسعه یافته معرفی شوند؛ طراحی و انتخاب نمایند. سیاست‌های احتمالی می‌تواند مواردی به شرح ذیل باشند:

- ترویج و ارتقاء اختلاط اجتماعی با ترکیب نمودن برنامه‌های اجاره‌داری و فروش در املاک عمومی شهر.
- دستیابی به ترکیب اجتماعی مطلوب از طریق اتخاذ سیاست‌های تخصیص و توزیع فضایی خانواده‌های فقیر و کم‌درآمد.
- سرمایه‌گذاری و بهبود مسکن دولتی.
- دستیابی به اختلاط اجتماعی مناسب توسط طراحی شهری مطلوب و مسکن مقرون به صرفه.
- ترویج و ارتقاء اشتغال چند سطحی که دربرگیرنده تمام افراد جامعه شهر جدید باشد.
- همکاری و حمایت با توسعه‌دهندگان خصوصی برای افزایش عرضه مسکن عمومی یا اجتماعی.
- ارائه قطعات مسکونی در اندازه‌ها و با مقررات واگذاری مختلف، برای افزایش تنوع در انتخاب گزینه‌های مسکن برای ساکنین شهرهای جدید.

لازم به ذکر است که اصل اختلاط اجتماعی، اکسیر و نوش‌داروی برنامه‌ریزی شهری برای حل مشکلات اجتماعی مانند فقر و تبعیض‌های اجتماعی نیست، اما پیاده‌سازی و اجرای آن در شهرهای جدید، قادر است به طور قابل توجهی به حل مسائل آنها کمک شایانی نماید. البته برای مقابله با این چالش شهری، توجه و استفاده از رهیافت‌های برنامه‌ریزی شهری پایدار لازم و ضروری به نظر می‌رسد. از طرفی باید توجه داشت که اصل اختلاط اجتماعی یک مفهوم کوتاه مدت نیست، بلکه باید با احتیاط و در طول مدت زمان مناسب در شهرهای جدید که قرار است بعنوان شهرهای پایدار نیز شناخته شوند، اعمال و بکاربرده شوند.



فاز	۱	۲	۳	۴	مجموع
مساحت سایت (هکتار)	۲/۴۴	۴/۷۲	۳/۱۷	۴/۸۶	۱۵/۱۹
پارکینگ (هر واحد)	۰/۹۳	۱/۱۰	۰/۸۳	۱/۲۴	۱/۰۳
اجاره خصوصی	۴۴۴	۳۵۴	۴۲۴	۳۳۵	۱۵۵۷
نشینی مقرون به صرفه	۴۳	۸۵	۸۱	۲۷۶	۴۸۵
تراکم (خانه در هر هکتار)	۱۹۹	۹۳	۱۵۹	۱۲۶	۱۳۴
تراکم (اتاق مسکونی در هر هکتار)	۵۷۹	۲۷۶	۴۵۴	۳۷۱	۳۷۱



تصویر ۷: محله‌ای با اختلاط و ترکیب اجتماعی - شهر جدید پنینسولا گرینویچ، لندن، انگلستان

اصل پنجم: محدودیت در کاربری اراضی اختصاصی

برای اعمال محدودیت در ایجاد بلوک‌ها و محله‌های تک عملکردی، اینگونه بلوک‌ها در شهرهای جدید باید کمتر از ۱۰٪ از هر محله را پوشش داده باشند.

اصل پنجم از اصول پنجگانه پایداری در شهرهای جدید، با هدف تنظیم و محدود نمودن استفاده از منطقه‌بندی عملکردی در اجرای سیاست‌های استفاده از کاربری مختلط شهری می‌باشد. منطقه‌بندی بعنوان ابزاری برای برنامه‌ریزی استفاده بهینه از کاربری اراضی توسط دولت‌های محلی و برنامه‌ریزان شهری در بسیاری از کشورها مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد.



اصولا منطقه‌بندی براساس مقررات و نوع کاربری اختصاص داده شده و یا عواملی همچون ارتفاع ساختمانی، تراکم، پوشش نما و دیگر ویژگی‌های کالبدی و یا حتی ترکیبی از موارد فوق، تنظیم و پیاده‌سازی می‌شوند. در حقیقت این اصل بر جنبه‌های استفاده از زمین در شهرهای جدید، متمرکز می‌باشد.

در مقیاس شهری، برنامه‌های یک جانبه کاربری زمین اختصاص داده شده به اراضی شهرهای جدید، به ایجاد بسیاری از محله‌های تک منظوره که منبع بسیاری از چالش‌های شهری معاصر که از آن جمله می‌توان، تراکم و ازدحام شهری، تبعیض طبقاتی، وابستگی صرف به خودرو و ... نام برد، شده است. بنابراین محدود کردن کاربری اراضی اختصاصی برای ایجاد کاربری مختلط در شهرهای جدید بسیار مهم و حیاتی می‌باشد. در کل می‌توان بیان داشت که دو راه برای تنظیم سیاست‌های منطقه‌بندی و اعمال اصل پنجم وجود دارد:

- در نظر گرفتن ترکیبی سازگار و مطلوب برای کاربری اراضی اختصاص داده شده به یک بلوک و یک محله

- معرفی و ارائه منطقه‌بندی کاربری مختلط در پاسخگویی به نیاز بازار و در سایه قانون و مقررات شهرسازی

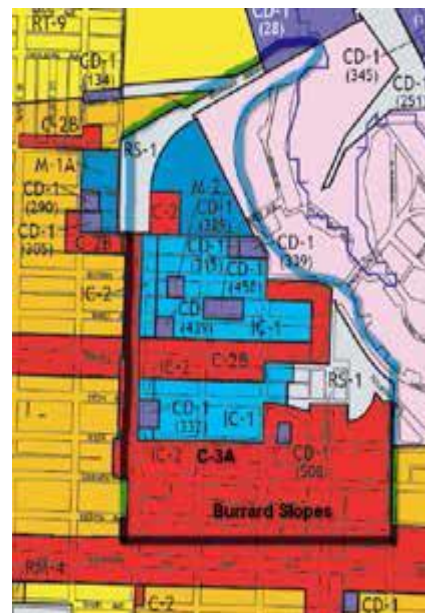
در روند اجرای اصل پنجم، تنظیم سیاست پهنه‌بندی با توجه و مطابق با نیازهای شهروندان، مهم و اساسی می‌باشد. برای نشان دادن بیشتر چگونگی پیاده‌سازی تخصیص کاربری اراضی محدود شده، بعنوان مثال شهری از کانادا در دامنه‌های بورراد ونکوور در ادامه نمایش داده شده است.

شهر جدید مورد اشاره فوق به مساحت ۵۵/۰ کیلومترمربع در دهه ۱۹۹۰ به‌عنوان یک منطقه صنعتی احداث گردیده است. سیاست‌های منطقه‌بندی آن چندین بار از سال ۱۹۹۳ تنظیم و تغییر یافته است تا آنجا که در حال حاضر بعنوان یک شهر جدید با کاربری‌های صنعتی، تجاری، مسکونی و مختلط محسوب می‌گردد. در این منطقه، کاربری‌های اقتصادی و مسکونی به خوبی و به شکلی متعادل توسط تیم طراحی و مدیریت شهری در کنار یکدیگر تدقیق و پیاده‌سازی شده‌اند. خدمات و مشاغل صنعتی تخصصی در حوزه نور، افزایش یافته که باعث رشد و توسعه پروژه‌های مسکونی، تراکم جمعیتی و فعالیت‌های مرتبط با آن شده است. در حقیقت بعد از اجرای اصل پنجم در این شهر، محله‌های تک عملکردی مسکونی به یک جامعه چند منظوره و ایجاد یک زندگی پر جنب و جوش شهری و پایدار، تبدیل و تغییر یافته است.



این منطقه شهری جدید، بعنوان یکی از پروژه‌های موفقیت آمیز در اجرای اصل پنجم از اصول پنجگانه پایداری شهرهای جدید می‌باشد که با تنظیم و کدبندی دقیق اختصاص داده شده به کاربری اراضی، به این موفقیت مهم دست یافته است. قابل ذکر است که اصلاح یک منطقه‌بندی تک عملکردی نه تنها یک چالش برای ایجاد محله پایدار می‌باشد بلکه همچنین بعنوان یک فرصت برای دولت‌های محلی و برنامه‌ریزان شهری آگاه و متخصص، محسوب می‌شود.

در حقیقت اصل پنجم بعنوان یک ابزار قدرتمند برنامه‌ریزی شهری برای اطمینان از اجرای کاربری مختلط و افزایش تنوع اقتصادی در شهرهای جدید از نظر صاحب‌نظران و متخصصان برنامه‌ریز و مدیریت شهری پذیرفته شده می‌باشد.



منبع: نقشه پهنه‌بندی برای شهر ونکوور منبع: طرح سیاست‌گذاری برای منطقه IC دامنه‌های Burrard



تصویر ۸: پهنه‌بندی کاربری‌های صنعتی، تجاری، مسکونی و کاربری مختلط منطقه جدید شهری

دامنه‌های Burrard، شهر ونکوور، بریتیش کلمبیا، کانادا؛ منبع: Google Maps

تجربه موفق جهانی در ایجاد شهرهای جدید

پاریس چگونه موفق به مرکز زدایی شد

پاریس، پایتخت کشور فرانسه، مرکز و یکی از شهرستان‌های ناحیه ایل-دو-فرانس است. رود سن از میان این شهر می‌گذرد. پاریس یکی از شهرهای پیشروی جهان در زمینه‌های اقتصاد، فرهنگ، هنر، سیاست، تحصیل، تفریحات، مد و علم است.

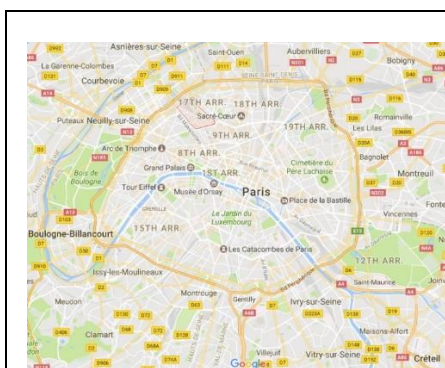
پاریس بزرگ‌ترین شهر اقتصادی اروپا و پنجمین شهر اقتصادی جهان از نظر سطح تولید ناخالص داخلی است. این شهر به تنهایی نزدیک به ۵۳۳ میلیارد یورو یعنی نزدیک به ۲۵٪ تولید ناخالص داخلی فرانسه را در دست دارد. پارسی ها با دارا بودن ۴۲,۷۰۰ دلار تولید ناخالص سرانه رتبه اول را از این نظر در قاره اروپا را دارا هستند. دفتر مرکزی ۳۶ شرکت از ۵۰۰ شرکت برتر جهان در پاریس قرار دارد که پس از توکیو از این نظر رتبه دوم جهان را در اختیار دارد. منطقه "لا دفانس" در شهر پاریس به عنوان مهمترین مرکز اقتصادی اروپا شناخته می‌شد. این شهر میزبان شماری از برجسته‌ترین سازمان‌های بین‌المللی هم‌چون یونسکو، سازمان همکاری اقتصادی و توسعه و اتاق بازرگانی بین‌المللی است.



جمعیت شهر پاریس حدود ۲,۱۶۴,۹۹۴ تن است. جمعیت منطقه شهری پاریس بالغ بر ۹,۹۳ میلیون نفر بوده و جمعیت این شهر همراه حومه آن به حدود ۱۲ میلیون نفر می‌رسد و یکی از پر جمعیت‌ترین شهرهای اروپا به شمار می‌رود.

پاریس از شناخته‌ترین مقصدهای گردشگران جهان است. سالانه حدود ۴۵ میلیون نفر توریست از پاریس دیدن می‌کنند. تعداد زیادی از آثار دیدنی، موسسات و پارک‌های مشهور جهان در این شهر قرار دارند. پاریس همچنین با دارا بودن ۴۷۸,۰۰۰ درخت سرسبزترین پایتخت اروپا شناخته شده است.

پاریس در مرکز کمان رود سن قرار دارد و شامل ۲ قسمت جزیره مانند است. "ایل سن لویی" بخش کوچکتر و "ایل دو لا سیت" قسمت بزرگتر را تشکیل داده و شامل بخش قدیمی شهر است. مساحت هسته اصلی پاریس حدود ۱۰۵ کیلومتر مربع است، اما منطقه شهری پاریس و حومه آن در حدود ۱۴۵۷ کیلومتر مربع مساحت دارد که ۱۳۸ برابر هسته اصلی شهر است. منطقه شهری پاریس و حومه شامل چند شهر و تعداد زیادی روستا بوده که با توسعه پاریس در دهه‌های گذشته بصورت قسمتی از شهر درآمده‌اند.



تصویر ۱۰: نقشه شهر پاریس و مناطق اطراف

منبع : Google Maps



تصویر ۹: هسته مرکزی شهر پاریس به همراه مناطق ۲۰ گانه اطراف آن

منبع : Wikipedia.org

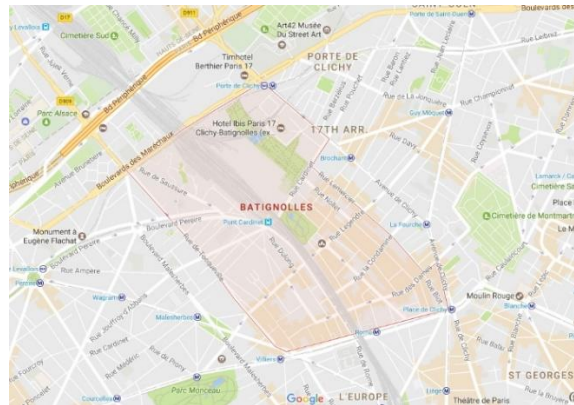
شهر جدید بتیگنولز (Batignolles)

این محله شهری بخشی از ناحیه ۱۷ منطقه شهری پاریس می‌باشد. این منطقه تا سال ۱۸۶۰ میلادی بعنوان یک روستای مستقل در خارج از پاریس شناخته می‌شد تا اینکه ناپلئون سوم آن

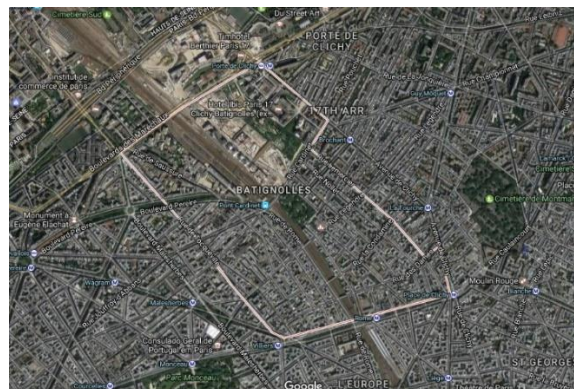


را به منطقه شهری پایتخت ضمیمه نمود. در طول قرن نوزدهم این منطقه با رویکرد فرهنگی با حضور نقاش معروف "ادوارد مانه" که بسیاری از تابلوهای معروفش را از این منطقه برداشت کرده است، در کنار پاریس به حیات خود ادامه داد.

امروزه منطقه شهری بتیگنولز خارج از مرکز پاریس با وجود گورستان و میدان معروف خود و یک پارک کوچک که احداث آن به سال ۱۸۶۲ میلادی برمیگردد، یکی از پربازدیدترین مکانهای گردشگری خارج از پاریس شناخته می‌شود. این منطقه که قرار بود محل ساخت و استقرار دهکده المپیک برای بازی‌های المپیک ۲۰۱۲ باشد، با از دست دادن پیشنهاد برگزاری این بازیها در لندن، شانس خود را در این زمینه از دست داد. در عوض پاریس، راه آهن قدیمی خود را با محوریت باغ جدید مارتین لوتر کینگ در زمینی به مساحت ۴/۳ هکتار در این منطقه گسترش داد.



تصویر ۱۱: نقشه منطقه شهری بتیگنولز



تصویر ۱۲: تصویر ماهواره ای منطقه شهری بتیگنولز



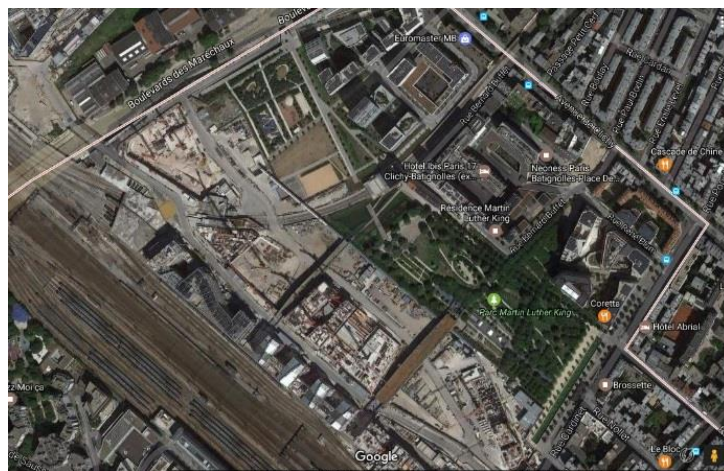
از سال ۲۰۱۵ برای این منطقه پیش‌بینی ساخت ۳۴۰۰ آپارتمان، ۳۰ هزار مترمربع واحد تجاری، ۱۴۰ هزار مترمربع ساختمان‌های اداری و بسیاری از امکانات عمومی (مدرسه، مهدکودک و ...) با یک برنامه ریزی صحیح و مطلوب، در نظر گرفته شد. همچنین برای انتقال کاخ دادگستری که هم اکنون در مرکز شهر پاریس واقع شده است، همراه با ساختمان‌های جدید قضایی و پلیس به این منطقه برنامه‌ریزی زیادی شده است.

شهرداری پاریس با همکاری دولت فرانسه، اولین سری از نسل نو شهرهای جدید جهان را احداث کرد. «بتیگنولز»، شهر جدید ۱۰ منظوره با ۳۵۰۰ واحد مسکونی است که مطالعه و ساخت آن ۱۳ سال به طول انجامید و اوایل ۲۰۱۷ بهره‌برداری می‌شود. پیش‌فروش نیمی از آپارتمان‌ها در مراحل میانی ساخت، از موفقیت طراحان این شهر در «مرکززدایی از پایتخت فرانسه» و «تامین مسکن در حاشیه پاریس» حکایت دارد. «کاربری ترکیبی» برج‌های مسکونی و «زیاده‌روی» در احداث ایستگاه مترو، مزیت بتیگنولز مقابل پاریس است. نیمی از واحدها، به مسکن اجتماعی تبدیل می‌شود.

شهرداری پاریس از دستاورد ۱۳ ساله خود در «طراحی، ساخت و بهره‌برداری از اولین سری نسل نو شهرهای جدید» که در مرز محدوده پایتخت فرانسه جانمایی شده است، رونمایی کرد. شهر جدید «بتیگنولز» روی نوار محیطی شمال غرب پاریس، در سال ۲۰۰۴ با دو هدف اولیه در ظاهر متضاد شامل «تامین مسکن پایتخت‌نشین‌ها» و «مرکززدایی از پایتخت»، وارد فاز مطالعاتی شد و اکنون با رسیدن به نقطه پایان احداث، دولت فرانسه و شهرداری پاریس - به عنوان دو کارفرمای هم هدف - در نظر دارند این شهر ۱۰ هزار نفری را اوایل ۲۰۱۷ رسماً افتتاح کنند. نتایج بازدیدهای میدانی از آخرین مراحل تکمیل محله‌های «بتیگنولز» و ساختمان‌هایی که در حال حاضر و بیش از بهره‌برداری رسمی، به استفاده ساکنان این شهر جدید درآمدہ است، نشان می‌دهد: آنچه را که مرتب شهرداران کلان‌شهرهای جهان تحت عنوان "چالش لاینحل پایتخت‌های امروزی" عنوان می‌کنند، در پاریس با تدبیر مشترک دولت مرکزی و دولت محلی، مرتفع شده است. طی سال‌های اخیر مسوولان شهری و دولتی با این تصور که «ساخت مسکن» و «مرکززدایی از ابرشهرها»، دو قطب مخالف شهرسازی محسوب می‌شود، به استفاده از مدل‌های تک‌بعدی - که یک چالش را «هدف» و دیگری را به «ابزار هزینه» برای رفع چالش اول تبدیل می‌کند روآورده‌اند .



تصویر ۱۷: نقشه منطقه شهر جدید بتیگنولز؛ منبع: Google maps



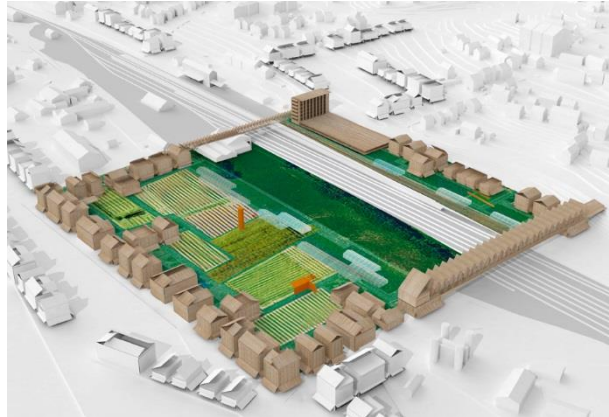
تصویر ۱۸: تصویر ماهواره ای منطقه شهر جدید بتیگنولز؛ منبع: Google Earth

در ایران، طی دست کم دو دهه گذشته، در یک دوره برنامه‌ریزی شهری، «تامین مسکن»، مبنای توسعه پایتخت قرار گرفت و در نتیجه، تراکم ساختمان‌ها و جمعیت کلان‌شهر تهران به شکل تصاعدی افزایش پیدا کرد، اما در دوره بعد، تمرکززدایی از پایتخت بدون لحاظ نیازهای شهری متقاضیان مسکن، جزو دستور کار سیاست‌گذاران شد که محصول این تکیه‌گذاری نیز هم اکنون به‌صورت «شهرهای جدید خوابگاهی و مرده» در حریم تهران و سایر کلان‌شهرها، برای دولت و سرمایه‌گذاران این مناطق شهری، دردسرساز شده است.



اما در «بتیگنولز» به عنوان نسل نو شهر جدید، نه تنها دو چالش ابرشهرها به طور همزمان مدنظر شهرسازان قرار گرفته که از سه ماه دیگر، مجموعه شهری پاریس با افتتاح رسمی «بتیگنولز»، به اولین شهر جدید ۱۰ منظوره جهان مجهز می شود. بررسی های روزنامه دنیای اقتصاد، از ویژگی های شهر ۱۰ منظوره «بتیگنولز» حاکی است: دولت فرانسه و شهرداری پاریس موفق شده اند از طریق جذب سرمایه گذاران متخصص شهرک سازی، یک شهر جدید سکونت پذیر در نقطه ای نه چندان دور از پایتخت، برای تامین مسکن طبقات مختلف جامعه احداث کنند. «بتیگنولز» دارای امکانات متفاوت از پاریس و مزایای غیرقابل رقابت با پایتخت است، اما معایب موجود در کلان شهر پاریس را ندارد. این ویژگی سبب شده بیش از نیمی از برج های مسکونی شهر جدید «بتیگنولز»، در مراحل میانی ساخت و ساز، توسط پاریس نشینان، پیش خرید شود. طرح احداث شهر جدید «بتیگنولز» در مقیاس جمعیتی محدود و ظرف زمانی بالا توسط شهرداری پاریس هدایت شد. همین دو اصول اولیه به سرمایه گذار و پیمانکاران ساخت «بتیگنولز» اجازه داد در جریان ساخت کمتر از ۵ هزار واحد مسکونی طی بیش از ۱۰ سال، انواع ایده های جاذبه ساز برای انتقال جمعیت از درون پاریس به این شهر را در مراحل احداث «بتیگنولز» به کار ببندند.

در ایران برخی شهرهای جدید، به قدری از روی عجله شکل گرفت که در یکی از آنها، ظرف کمتر از سه سال، ۷۰ هزار واحد مسکونی ساخته شد! شهر جدید «بتیگنولز» دارای ۳۵۰۰ واحد مسکونی در برج های «چند کاربری» است. در همه ساخت و سازهای شهر جدید «بتیگنولز» برای تحقق ۶ هدف غیرقابل دستیابی در ابرشهرها، از روش «کاربری ترکیبی» استفاده شده است به طوری که طبقات اول تا سوم برج های مسکونی این شهر، به کاربری های تجاری، خدماتی، عمومی و تفریحی اختصاص داده شده و فضای بین برج ها نیز به پارک و مراکز سبز محله ای تبدیل شده است.



تصویر ۱۹: نظام شهرسازی در منطقه جدید شهری بتیگنولز

منبع: www.tolilagilliland.com



تصویر ۲۰: کاربری اراضی در منطقه جدید شهری بتیگنولز

منبع: www.tolilagilliland.com

«کاربری ترکیبی» برج‌های مسکونی باعث شده است «بتیگنولز» در مقایسه با پاریس، ۶ امتیاز داشته باشد که شامل «دسترسی حداکثری ساکنان به خدمات شهری»، «استفاده بهینه از زمین به نفع تامین مسکن بیشتر»، «کاهش مسافرت‌های درون‌شهری»، «کاهش ترافیک و پیشگیری از سلب آسایش»، «افزایش مطلوبیت سکونت در شهر» و همچنین «فعال شدن اقتصاد شهر به نفع کسبه و شهرداری» است.

شهرداری پاریس هم‌اکنون موفق شده برای مرکززدایی از پایتخت، بخش هر چند جزئی از مراکز کار، فعالیت و گردشگری را به شهر جدید «بتیگنولز» منتقل کند تا برج‌های مسکونی این



منطقه، نه از سر اجبار که از روی اشتیاق و خواسته مردم، سکونت پذیر شود. برج های مسکونی، آخرین سازه هایی بوده اند که در «بتیگنولز» احداث آنها آغاز شد.

پیمانکاران در این شهر جدید موظف شده بودند ابتدا بر تامین زیرساخت های شهر و سپس بر ایجاد پارک ها و فضای سبز و همچنین ساخت برج های اداری و مراکز غیرمسکونی، متمرکز شوند و دست آخر، برج های مسکونی را احداث کنند. جزئیات نقشه راه ساخت اولین سری از نسل نو شهر جدید در مجموعه شهری پاریس نشان می دهد: شهرداری پایتخت فرانسه موفق شده چالش «فقر زمین برای شهرک سازی» را به کمک «اراضی معطل در ایستگاه های قدیمی و حتی فعال راه آهن و مترو» برای خود حل و فصل کند. «بتیگنولز» در منطقه متروکه پارک قطارهای درون شهری و بین شهری پاریس احداث شده و شهرداری بخشی از زمین های تحت مالکیت خود را نیز برای این شهر جدید، هزینه کرده است.

طراحان این شهر جدید می گویند: شهر پاریس با جمعیت حدود ۲/۵ میلیون نفر، شهری بسیار فشرده و متراکم محسوب می شود که به شدت نیازمند برنامه ریزی برای تامین مسکن در شهرهای حریم است. در «بتیگنولز»، کمتر از ۴ هزار واحد مسکونی، چندین پارک ۱۰ هکتاری، ۱۴۰ هزار مترمربع دفتر کار و فضای اداری، ۳۱ هزار مترمربع فضای تفریحی و خرید و همچنین ۳۸ هزار مترمربع فضا برای امکانات عمومی از جمله مدرسه، تعبیه شده است.

دولت و شهرداری در قالب احداث نسل نو شهر جدید در اطراف پاریس، توانسته اند منابع مالی و زمین مختص تامین مسکن گروه های کم درآمد را برای یک هدف بزرگ تر «ساخت شهر جدید ۱۰ منظوره» اهرم کنند. شهرداری پاریس، اراضی «بتیگنولز» را مشروط به تحقق خواسته کلیدی دولت فرانسه در این شهر جدید، با قیمت حمایتی و پایین تر از ارزش روز، به سرمایه گذاران واگذار کرده است. سازنده های ساختمان های مسکونی در ازای خرید زمین با قیمت یارانه ای، مکلف به اختصاص ۵۰ درصد واحدهای مسکونی هر برج به طبقات کم درآمد هستند.



تصویر ۲۱: سهم فضای سبز در منطقه جدید شهری بتیگنولز؛ منبع: www.tolilagilliland.com



تصویر ۲۲: ترکیب کاربری‌ها در منطقه جدید شهری بتیگنولز؛ منبع: www.tolilagilliland.com

واحدهای مخصوص کم‌درآمدها از طریق تشکلهای متولی مسکن اجتماعی، از سازنده تحویل گرفته می‌شود و به‌صورت اجاره میان‌مدت و بلندمدت در اختیار خانوارهای کم‌درآمد قرار می‌گیرد. ۲۰ درصد از واحدهای ساختمان‌های مسکونی در شهر جدید «بتیگنولز» نیز باید به طبقات متوسط داده شود و مابقی واحدها نیز می‌تواند به‌صورت آزاد در بازار مسکن اجاره یا فروخته شود. علاوه بر کم‌درآمدها، افراد دانشجو و سالمندان ساکن پاریس نیز در اولویت خرید واحدهای مسکونی این شهر جدید هستند.

به این ترتیب، «کاربری ترکیبی» برج‌های مسکونی و «اختلاطنشینی» طبقات مختلف جامعه در این برج‌ها، دو ویژگی برتر از مجموعه ویژگی‌های ۱۰ گانه «بتیگنولز» محسوب می‌شود. در



طراحی این شهر، برای کمک به تصفیه هوا و جلوگیری از تسری آلودگی هوای پاریس به آن، ۶ مولفه مدنظر قرار گرفته و هم اکنون در شهر جدید، عملیاتی شده است. اقدام اول، تامین نیازهای خدماتی و تفریحی ساکنان برج‌ها در طبقات زیرین برج است. اقدام دوم، زیاده‌روی منطقی در تعبیه ایستگاه‌های مترو است که در کنار خطوط معمولی و سریع‌السير مترو متصل‌کننده «بتیگنولز» به مجموعه شهری پاریس باشد. به‌عنوان اقدام سوم، باعث شده نیاز به رفت و آمد با خودروی شخصی، به شدت افت کند. تعداد مسیرهای مترو از بزرگراه‌ها بیشتر است، ضمن آنکه کم‌کاری عمدی در ساخت پارکینگ، صورت گرفته است. در معابر شهر جدید «بتیگنولز»، محدودیت سرعت تردد با خودروی شخصی تا سقف حداکثر ۳۰ کیلومتر، تعریف شده است. با این شرایط، استفاده از خودروی شخصی، سخت و پرهزینه است و در نتیجه، احتمال آلوده شدن هوا کاهش می‌یابد. همچنین پارک‌ها و فضای سبز بین برج‌ها در نقش سیستم تهویه طبیعی شهر، به تصفیه روزانه هوا کمک می‌کند. مطابق مقررات ترافیکی در این شهر، خودروهای سنگین اجازه تردد ندارند و حتی برای جمع‌آوری زباله ساختمان‌ها از لوله‌های مکنده زباله بین برج‌ها تا یک انبار بزرگ در بیرون شهر جدید، استفاده شده است تا همه پسماندهای تولید شده در شهر، در شب از این طریق به بیرون شهر منتقل و با خودروهای مخصوص از نقطه‌بیرونی به مراکز مربوطه، برده شود. طراحان شهر جدید «بتیگنولز» با برداشت بازخوردهای اولیه از میزان رضایت سرمایه‌گذاران اعلام کرده‌اند: پیش فروش سریع ساختمان‌ها و سکونت‌پذیر شدن بخشی از برج‌ها، مطلوبیت نسبی برای سرمایه‌گذاران به‌وجود آورده است و این مدل شهرک‌سازی با منابع حمایتی، تجربه‌ای موفق از به‌کارگیری سرمایه‌گذاران در پروژه‌های به‌ظاهر کم‌سود و زیان‌ده، به‌شمار می‌رود. طرح‌های تامین مسکن حمایتی - مسکن اجتماعی - در خیلی از کشورها معمولاً با مداخله مستقیم دولت به اجرا درمی‌آید و این تصور وجود دارد که بخش خصوصی، سراغ این قبیل پروژه‌ها نمی‌رود، اما در مدل ساخت شهر «بتیگنولز»، عکس این موضوع اتفاق افتاده است.



تصویر ۲۳: اختلاط جمعیتی در منطقه جدید شهری بتیگنولز؛ منبع: www.pss-archi.eu



تصویر ۲۴: فضاهای عمومی در منطقه جدید شهری بتیگنولز؛ منبع: www.pss-archi.eu

ده ویژگی نسل نوین شهرهای جدید

- "ترکیب کاربری" در ساختمان‌ها از طریق اختصاص سه طبقه اول برج‌های مسکونی به کاربری‌های غیرمسکونی
- "اختلاط نشینی" از طریق اختصاص ۵۰٪ واحدهای هر برج به کم‌درآمدها، ۲۰٪ به طبقات متوسط و مابقی به سایر متقاضیان
- شهر "بدون ترافیک" با ایجاد شرایط سخت برای تردد خودروهای شخصی و تاکید بر ساخت ایستگاه‌های مترو
- ایجاد "سیستم طبیعی تهویه و تصفیه هوا" از طریق کاشت درخت و بوته‌های سبز در تراس و پشت بام برج‌ها
- "مطلوب" سازی زندگی شهری
- شهری با "اقتصاد زنده" برای کسب و کار
- شهری "جذاب" برای سرمایه‌گذاران ساختمانی
- شهری "مناسب برای سکونت کم‌درآمدها"
- شهری "پرجاذبه برای سالمندان و طبقات مرفه"
- شهری با "محیط زیست سبز و پاک"



تعمیم و کاربرد اصول پنج گانه پایداری شهری

پنج اصل معرفی شده برای ایجاد محله و مناطق شهری پایدار در شهرهای جدید را می‌توان در زمینه‌های زیر پیاده‌سازی و اعمال نمود:

- (۱) شهرهایی با سرعت رشد بالا
اصول پنج‌گانه معرفی شده را می‌توان برای کمک به شهرهایی که به ارائه زمین، زیرساخت‌ها و خدمات عمومی شهری در جهت پاسخگویی به رشد جمعیت ناشی از: رشد طبیعی جمعیت، مهاجران روستایی جوای اشتغال یا حتی جابجایی‌های داخلی مردم در اثر جنگ، آوارگی و بلایای طبیعی، درگیر هستند؛ به کار گرفت.
- (۲) سکونتگاه‌ها و شهرهای جدید و حتی الحاقات شهری جدید
پنج اصل معرفی شده می‌تواند در مناطق شهری جدید برای جلوگیری از تکرار اشتباهات گذشته اعمال شود.
- (۳) نوسازی و نوزایی شهری
شهرهای در حال افول و پژمرده قادر خواهند بود برای طرح تجدید حیات و ایجاد تحول شهری از اصول پنج‌گانه پایداری محلی به نحو تاثیرگذاری بهره‌مند شوند.
- (۴) تراکم شهری
شهرهای رو به رشدی که هیچگونه زمینی برای ساخت و ساز و توسعه بیشتر خود پیش‌رو ندارند، می‌توانند برای رسیدن به یک روند تراکم پذیری ملایم و مورد قبول از اصول پنج‌گانه مطرح شده استفاده نمایند.

ابزاری برای تجزیه و تحلیل وضعیت شهرهای جدید

پنج اصل معرفی شده مجموعه‌ای از ابزارها و روشهای سنجش و اندازه‌گیری را که می‌تواند برای ارزیابی یک محله شهری مخصوصاً در شهرهای جدید در جهت پایداری مورد استفاده قرار بگیرد، فراهم می‌نماید. دیاگرام ۶ محدوده توصیه شده برای سنجش و اندازه‌گیری را به نمایش می‌گذارد (رنگ سبز). داده‌های آماری شهر یا محله جدید می‌تواند در این نمودار ترسیم شده و وضعیت توسعه یافتگی و پایداری آن را ملاحظه نمود. نمودار همراه با معیارهای سنتی‌تر پایداری، امکان ارزیابی سهامداران برای یک محله پایدار را فراهم نموده و به اقداماتی که می‌تواند به بهبود مشخصات محله و شهر جدید با حمایت از موضوعات و مباحث عمومی و تخصصی برنامه‌ریزی و طراحی شهری در همان شهر کمک نماید، اشاره دارد.



برای کمک به کاربرد این اصول و کمک به درک مردم نسبت به آن، این اصول پنج‌گانه به زبانی روشن با یک سری از استانداردهای عددی به عنوان یک نقطه مرجع توضیح داده شده است. در اینجا لازم است یادآوری شود که اصول نامبرده شده را نمی‌توان بعنوان یک تئوری و نظریه جامع برنامه‌ریزی شهری معرفی نمود بلکه تنها پوشش برخی از ویژگی‌های اساسی برنامه ریزی پایدار شهری را شامل می‌گردد. با اینحال مردم می‌توانند آنها را برای قضاوت سریع و بصری در مورد اینکه آیا یک جامعه شهری مخصوصاً در شهرهای جدید دارای ظرفیت‌های لازم برای توسعه پایدار هست یا خیر، استفاده نمایند. این پنج اصل همچنین می‌توانند به پیش‌نویس سناریوهای آینده شهری و برنامه‌های ایجاد و توسعه شهرهای جدید پایدار کمک نماید.

جدول ۴: دیاگرام تجزیه و تحلیل پایداری یک محله یا شهر جدید

اصول										واحد	فرمول					
اصل اول										۳۰ - ۴۵٪	شبکه خیابانها					
											مساحت کل زمین					
اصل دوم										۱۵ - ۶۰ هزار نفر در کیلومتر مربع	تراکم جمعیتی					
اصل سوم										۴۰ - ۶۰٪	مساحت کاربری اقتصادی					
											مساحت کل زمین					
										۳۰ - ۵۰٪	مساحت کاربری مسکونی					
											مساحت کل زمین					
اصل چهارم										۰ - ۵۰٪	تصرف تکی					
											مساحت کاربری مسکونی					
										۲۰ - ۵۰٪	خانه مقرون به صرفه					
											مساحت کاربری مسکونی					
اصل پنجم										۰ - ۱۰٪	مساحت بلوک تک عملکردی					
											مساحت محله یا منطقه					
										۳۰	۲۰	۱۰	۰			
										۴۰	۵۰	۶۰	۷۰	۸۰	۹۰	۱۰۰٪



ملاحظات و نتیجه‌گیری نهایی

این پنج اصل بسیار به هم وابسته بوده و از یکدیگر به نحو مطلوبی حمایت می‌نمایند. بطوریکه تراکم بالا، جمعیت و فعالیت‌های پایه‌ای را برای یک محله پایدار فراهم می‌نماید. تراکم خیابانی کافی و مناسب، اساس حمل و نقل پایدار شهری می‌باشد. کاربری مختلط و اختلاط اجتماعی به کاربری اراضی و زندگی اجتماعی مطلوب و پایدار در محلات و مناطق شهری، شکل می‌دهد و در آخر محدودیت در اختصاص کاربری اراضی یا همان منطقه‌بندی، اولین قدم به سمت ایجاد محلات مختلط و پایدار در شهرهای جدید می‌باشد.

پنج اصل پایداری محلات و شهرهای جدید به تعادل رشد جمعیت، رشد اقتصادی، گسترش سریع شهرنشینی، توسعه پایدار شهری و عوامل مطلوب دیگر شهری منجر شده و سعی در ایجاد یک سیستم نوین شهری می‌نماید. در این سیستم، جمعیت و زیرساخت‌های شهری به بروز و توسعه اقتصادی در سطوح مختلف کمک نموده و شبکه‌های متنوع اجتماعی و تنوع کاربری اراضی را با حمایت یکدیگر و توسعه در کنار هم باعث شده و فضاهای شهری را مطلوب و زندگی ساکنان را با سرزندگی و هماهنگی توسعه و ارتقاء خواهد داد.

در آخر باید ذکر کرد که، در کنار برنامه‌ریزی خوب و تصمیم‌گیری مناسب در مورد طراحی، استفاده و اعمال این اصول باید در حمایت چارچوب‌های قانونی صورت پذیرد. تجزیه و تحلیل در مورد جامعه محلی و مسائل اقتصادی آنان، ظرفیت و فن‌آوری زیرساخت‌های مناسب و ظرفیت‌های نهادی برای به اجرا درآوردن تصمیمات منتج شده از این اصول از ضروریات مسیر دستیابی به اهداف اصول پنج‌گانه پایداری شهری محسوب می‌گردد.

مراجع و منابع

- Appleyard, D. (1977). Liveable urban streets: managing auto traffic in neighbourhoods. Ann Arbor: University of Michigan.
- Asian Development Bank (2014). Green Cities, Livable and Sustainable Cities in Asia. Manila: Asia Development Bank.
- Australian Capital Territory Government. (2000). Crime prevention and urban design resource manual. ACT Department of urban services, planning and land management. Canberra.
- Bertaud, A. (2010). Spatial structures, land markets and urban transports. Available: http://www.afd.fr/webdav/site/afd/shared/PORTAILS/SECTEURS/DEVELOPPEMENT_URBAIN/formesurbainesettransport/AB_Atelierbertaud-AFD_10-11_juin.pdf Accessed 25 January 2012.
- Bertaud, A. and Richardson, W. (2004). Transit and Density: Atlanta, the United States and Western Europe. Urban Sprawl in Western Europe and the United States. Richardson W, Chang-Hee, C. (eds.). London: Ashgate.



- Carruthers, J, Ulfarsson, G. (2012). Urban sprawl and the cost of public services. *Environment and Planning B: Planning and Design* 2003, vol. 30, pp. 503-522.
- Cervero, R. (2008). Effects of TOD on Housing, Parking and Travel. Transit Cooperative Research Program Report 128. Washington, D.C.: Federal Transit Administration.
- Hidalgo, D, Carrigan, A (2010). Modernizing Public Transportation. Washington DC: World Resources Institute.
- <http://donya-e-eqtesad.com/news/1078003> (5 November 2016.)
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Batignolles> (23 February 2017.)
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Paris> (15 February 2017.)
- https://en.wikipedia.org/wiki/Paris#Paris_and_its_suburbs (20 February 2017.)
- https://en.wikipedia.org/wiki/17th_arrondissement_of_Paris (17 February 2017.)
- <https://www.google.com/maps/place/Batignolles,+75017+Paris,+France/@48.881919,2.314746,14z/data=!4m5!3m4!1s0x47e66fafcf1cc87f:0xee1fb26abc484a60!8m2!3d48.8882985!4d2.3147683!6m1!1e1> (23 February 2017.)
- <http://www.pss-archi.eu/forum/viewtopic.php?id=26172&p=17> (3 February 2017.)
- <http://www.tolilagilliland.com/Equipements-public/Paris-Community> (3 February 2017.)
- <http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=3518>. (jan 2015)
- Jacobs, A. (1999). *Great Streets*. Cambridge: MIT Press.
- London Development Agency (2010). Quantifying the impact of LDA public realm and green infrastructure investment. http://www.lda.gov.uk/Documents/Public_Item_03.1_-_Quantifying_Impact_of_LDA_Public_Realm_Investment_5060.pdf. Accessed 21 January 2012.
- Morikawa, M. (2012). Population density and efficiency in energy consumption: An empirical analysis of service establishments. *Energy Economics*, Elsevier.
- National Crime Prevention Council NCPC (2003). *Crime prevention through environmental design*. Guidebook. Singapore.
- Newman, O. (1996). *Creating Defensible Space*. Washington DC: Institute for Community Design Analysis. US Department of Housing and Urban Development.
- Salat, S. (2011). *Cities and Forms on Sustainable Urbanism*. Paris: Hermann Editeurs.
- Schiller P., Bruun, E., Kenworthy, J. (2010). *An introduction to sustainable transportation*. London: Earthscan.
- T. Kruger, a. K. (2007). *Crime and public transport. Designing a safer journey*. Pretoria: CSIR Built Environment.
- UN-Habitat (2014). *Planning Sustainable Cities. Global Report on Human Settlements*. Nairobi: UN-Habitat.
- UN-Habitat and ICLEI (undated). *Sustainable Urban Energy Planning*. Nairobi: UN-Habitat.
- UN-Habitat (2014). *Planning Sustainable Cities. Global Report on Human Settlements*. Nairobi: UN-Habitat.
- Witherspoon, R, et al (1976). *Mixed-use Development: New Ways of Land Use*. Washington D.C.: ULI.

طرح‌ریزی شهرهای جدید ساحلی با تأکید بر پایداری محیطی

رضا احمدیان^۱

چکیده

شهرهای ساحلی از پربرترین و پویاترین منابع اکولوژیکی و بستر فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی در جهان به شمار می‌روند. منابع ارزشمند اکولوژیکی، تنوع زیستی و ذخایر سرشار نفت و گاز و فعالیت‌های عظیم اقتصادی این مناطق را به یکی از حساس‌ترین و ارزشمندترین مناطق در جهان تبدیل نموده است. در طی دهه‌های اخیر بهره‌برداری نادرست از این منابع ارزشمند اغلب مناطق ساحلی جهان را با وضعیتی بحرانی و خطرناک مواجه ساخته، به گونه‌ای که فشارهای وارده بر آن‌ها بسیار بیشتر از ظرفیت تحمل زیست محیطی آن‌ها است. افزایش جمعیت، بهره‌برداری بی‌رویه از منابع، آلوده‌سازی مناطق ساحلی، توسعه فعالیت‌های ناسازگار با محیط و عدم هماهنگی بین فعالیت‌ها در نوار ساحلی از مهم‌ترین دلایل ایجاد فشار بر این مناطق هستند. در این مقاله سعی شده به ۱۰ اصل بنیادین در طرح‌ریزی مناطق شهری جدید ساحلی بر اساس توسعه پایدار پرداخته شود تا زمانی که قصد ایجاد یک شهر جدید در این نواحی گرفته میشود با رعایت این اصول به سمت پایداری هرچه بیشتر گام برداشته شود و به همین منظور تجارب جهانی متعددی که این اصول را برای توسعه پایدار سواحل خود بکار گرفته‌اند، تشریح گردید.

واژگان کلیدی: شهر جدید ساحلی، اصول پایداری، طرح‌ریزی مناطق شهری.

۱. استادیار گروه شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد زنجان



مقدمه

در سال‌های نه چندان دور در کشورمان شهرهای جدید با هدف استقرار جمعیت شاغلان صنعت و معدن همچون آبادان، مسجد سلیمان و فولادشهر و غیره ایجاد شده‌اند. اما سیاست ایجاد شهرهای جدید در ایران ملهم از تحولات نوین در این زمینه و برگرفته از خاستگاه آن در کشورهای اروپایی و ایالات متحده آمریکا بعد از انقلاب و از اواسط دهه شصت رنگ اجرایی به خود گرفت. سیر افزایش جمعیت شهرها در دهه ۶۰ و ۷۰، تأمین مسکن اقشار شهرنشین را به یکی از اصلی‌ترین برنامه‌ها بدل می‌نماید. همچنین روند مهاجرت‌های داخلی به طرف مراکز اقتصادی کشور، هم بر ساختار اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و هم بر ساختار کالبدی شهرهای کشور تاثیر متقابل می‌گذاشت. گسترش کالبدی و توسعه شهرها، اسکان تعداد زیادی از تازه شهرنشین‌ها در حومه شهرها به ویژه شهرهای بزرگ و افزایش قیمت زمین و مسکن در محدوده شهرها، پاسخ به نیازهای شهروندان را در داخل شهرهای موجود بسیار مشکل و دور از دسترس ساخته بود. براین اساس، با شناخت توانمندی‌ها و تنگناها و تعیین نیازها و تمهید قوانین مبتنی بر ارزش‌های بومی و ملی، اولین مصوبه در زمینه ایجاد شهرهای جدید در سال ۱۳۶۴ از سوی هیات دولت ابلاغ و شرکت عمران شهرهای جدید در سال ۱۳۶۸ به منظور مدیریت و هدایت ایجاد شهرهای جدید تشکیل شد.

در سال‌های اخیر بار گذاری فعالیتی شدید در پهنه ای از سرزمین به خصوص مناطق جنوبی کشور بدون فراهم کردن شرایط و زمینه‌های اسکان پایدار و رعایت ملاحظات زیست محیطی وضعیت تاسف باری را در این نواحی رقم زده است؛ از طرفی در حال حاضر با توجه به برنامه گسترده دولت یازدهم مبنی بر استفاده از مزیت دریا در استقرار صنایع و توسعه تجارت در این منطقه ضرورت مکان‌یابی و احداث شهرها و شهرک‌های جدید در این مناطق ضروری است. مضافاً این‌که در پهنه جنوبی خلیج فارس شهرهای بزرگی با کارکردهای گردشگری و تجارت شکل گرفته‌اند که کشور ما نتوانسته از مزیت‌های سرزمینی بهره‌مند شود. بنابراین هدایت این تقاضای واقعی به سمت عرصه‌های برنامه ریزی شده در قالب شهرهای جدید پایدار با در نظر گرفتن ملاحظات زیست محیطی بسیار ضروری به نظر می‌رسد. بنابراین با توجه به ضرورت ایجاد شهرهای جدید در نواحی ساحلی در سال‌های اخیر و از آنجا که توجه به مسایل زیست محیطی برای پایداری شهرها از مهم‌ترین شرایط بقای شهرها و پایداری به حساب می‌آید و نواحی ساحلی جزو اکوسیستم‌های بسیار حساس می‌باشند، هدف از این پژوهش تعریف اصولی برای ایجاد پایداری در شهرها با تأکید بر پایداری محیطی است. برای



این منظور سعی شده است که با بررسی تجربیات مختلف در شهرها و مناطق ساحلی به خصوص مناطقی که از لحاظ شرایط به نواحی جنوبی کشورمان شباهت دارند و به سمت پایداری گام برداشته‌اند، اصولی اتخاذ گردد تا در نهایت با استفاده از آنها در برنامه ریزی و طرح ریزی شهرهای جدید ساحلی از آنها بهره گرفته شود.

تعریف پایداری

پایداری به پیشرفتی اطلاق می‌شود که نیازهای حال را بدون نقش توانایی نسل‌های آینده در تأمین نیازهای خود برطرف سازد. این تعریف صرفاً به محیط اشاره نمی‌کند، بلکه به رفاه حال افراد به عنوان یک کیفیت محیطی اشاره دارد. در واقع بیان مسئولیت نسل‌های حاضر را در مقابل نسل‌های آینده مشخص می‌سازد. این واژه به سیستمی اطلاق می‌شود که در آن فعالیت‌های بشری نه در سطح جهانی و نه در سطح منطقه‌ای قادر به اتلاف چرخه‌های طبیعی بیش از حد مجاز در انعطاف‌پذیری جهان نیست و درعین حال ظرفیت طبیعی را که تسهیم آن با نسل‌های آینده ضروری است را تضعیف نمی‌کند.

ضرورت توجه به پایداری در شهرها

افزایش مصرف انرژی و انتشار گازها از دلایل مهم تغییرات اقلیمی است که در شهرها ایجاد شده و باعث شکل‌گیری جزیره گرمایی نیز شده است. شهرنشینی هیدرولوژی محلی را تغییر می‌دهد. آزاد شدن گرما در این مناطق بسیار بالاست. تغییر در الگوهای مصرف انرژی این روند را افزایش داده است. فعالیت‌ها در بخش‌های خدماتی و صنعتی، خانه‌های مسکونی و فعالیت‌های مربوط به حمل و نقل موجب افزایش مصرف انرژی شده است. استفاده از برق و فرآیند احتراق در ساختمانها و خودروها، برای گرمایش و سرمایش، روشنایی و جابجایی، منجر به آزاد شدن مقدار زیادی گرمای تلف شده خواهد شد.

یکی از عوامل مهم در دستیابی به پایداری، مدیریت انرژی در شهرها و به معنای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای است. به همین جهت مدیریت انرژی در شهرها بسیار حائز اهمیت است. انرژیهای نو شونده به صورت طبیعی مکرراً در محیط ساخته میشود. این انرژی میتواند با توجه به موقعیت شهر حاصل از موجها، باد، خورشید و انرژی زمین گرمایی، منابع گیاهی همچون چوب، محصولات کشاورزی و منابع سوختی ارگانیک حاصل از فراوردههای فرعی کارخانه‌ها و غیره باشد. در نتیجه برای رسیدن به پایداری شهر از طریق کاربری‌های مختلف، سیاستهای اقتصادی، اجتماعی، سازمانی و زیستمحیطی، باید مدیریت گردد. مؤلفه‌های اصلی



پایداری در منظومه معنایی توسعه را می‌توان به این صورت بر شمرد (مدیریت بحران شهرداری مشهد، ۱۳۹۴)

پایداری اقتصادی (سودآور بودن)؛

پایداری اجتماعی (سازگار بودن)؛

پایداری زیست محیطی (عدم تخریب زیست بوم)؛

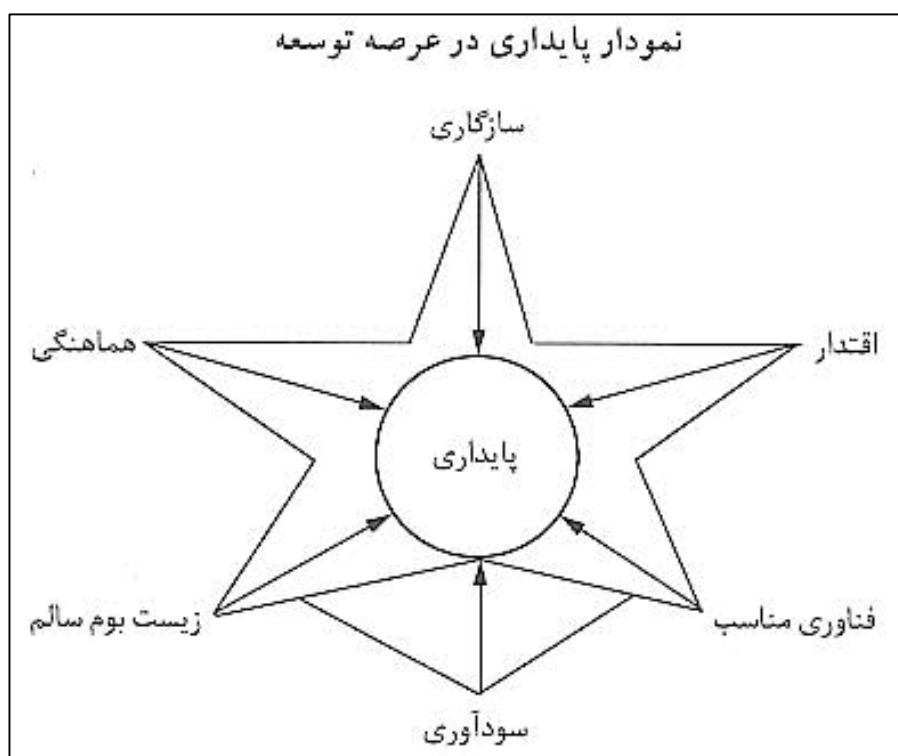
پایداری ساختاری و سازمانی (دارا بودن اقتدار و صلاحیت و کارایی و مؤثر بودن ساختار

مدیریت) و

پایداری تکنولوژیکی (مناسب بودن فن آوری)؛

پایداری تعادل (هماهنگی پویا).

این ابعاد پنج گانه در نمودار زیر تجسم پذیر است:



شکل ۱: نمودار پایداری در عرصه توسعه

ماخذ: افشارزاده - ۱۳۹۲



تعریف منطقه ساحلی (Coastal Zone)

منطقه ساحلی، فضای بین خشکی و دریا است که تحت تأثیر اثرات متقابل اکولوژی و کاربریهای دو محیط بر روی یکدیگر قرار دارد. محدوده این منطقه از هر دوجنبه علمی و مدیریتی تأثیرپذیر بوده و می‌تواند با توجه به طبیعت مسئله مورد بررسی قرار گیرد و همچنین مرزهای اعمال مدیریت متولیان تغییر کند. تعیین محدوده و مرزهای نوار ساحلی در خشکی و دریا با توجه به ملاحظات فیزیکی، معیارهای اقتصادی - اجتماعی، ملاحظات زیست محیطی و مهندسی سواحل و بنادر و نیز چگونگی ارتباط نهادها و سازمانهای مختلف در این محدوده، در طول نوار ساحلی شمال و جنوب کشور به شرح زیر می‌باشند:

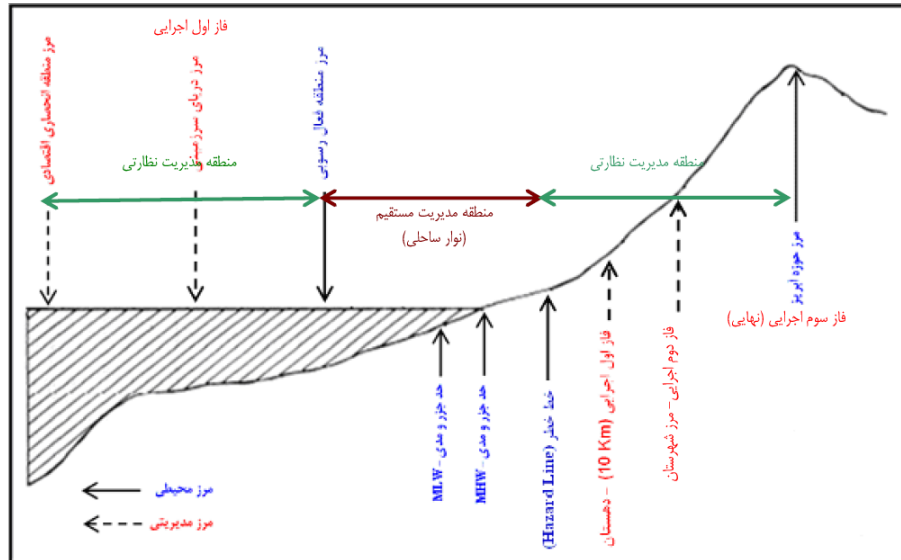
مرز منطقه ساحلی در دریا: این مرز در دریای خزر در خط هم فاصله ۱۰ مایل دریایی قرار دارد و درآب‌های خلیج فارس و دریای عمان هم فاصله ۱۳ مایل دریایی از خط مبدأ می‌باشد.

مرز ناحیه کرانه: این مرز در دریای خزر بر روی خط هم عمق ۱۰- و ۲۰- است و در خلیج فارس بر روی خط هم عمق ۱۰- و ۱۵- متر و در دریای عمان بر روی خط هم عمق ۱۰- قرار دارد.

مرز نوسان آب در دریای خزر: با توجه به مطالعات انجام شده در خصوص احتمال بالا روی یا پایین آمدن آب دریای خزر در دهه آینده، این مرز بر روی خط هم ارتفاع ۲۵- متر در خشکی قرار دارد و این مرز برای خطه جنوب مستقیماً در محاسبات خط خطر منظور شده است.

خط خطر: در سواحل شمال و جنوب برای هر پاره ساحل (به ازاء هر ۱۳ کیلومتر) با کد ارتفاعی تعیین شده است.

مرز منطقه ساحلی در خشکی: این مرز در خطه شمالی و جنوبی کشور بر اساس معیارهای متفاوتی در فاصله متوسط ۶ کیلومتری تعیین گردیده است. (مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور، ۱۳۹۰)



شکل ۲: مرزهای پیشنهادی برای مناطق ساحلی ایران

ماخذ: مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور، ۱۳۹۰

در این قسمت به ضرورت بهره‌برداری پایدار از اقیانوسها و دریاها به همراه مناطق ساحلی که در سند ریو + ۲۰ اشاره شده است پرداخته می‌شود:

اهداف توسعه پایدار بر مبنای کلیه اصول بیانیه ریو- دستورکار ۲۱ و برنامه اجرایی ژوهانسبورگ (مفاد مهم سند ریو+۲۰ در رابطه با ضرورت بهره‌برداری پایدار از اقیانوسها و دریاها به همراه مناطق ساحلی)



سند نهایی کنفرانس ریو + ۲۰ اذعان می‌دارد که دولت‌ها نمی‌توانند به طور مستقل به توسعه پایدار دست یابند. این سند جامعه مدنی را تشویق می‌کند که در مشارکت‌ها و موافقتنامه‌ها سهیم شده و شرکت نماید و در زمینه سه موضوع اصلی کنفرانس، اقتصاد سبز، کاهش فقر و چارچوبی برای توسعه پایدار، اقداماتی را اتخاذ کند. یکی از مفاد مهم در این سند در خصوص توسعه پایدار، بهره‌برداری پایدار از اقیانوسها، دریاها و منابع دریایی برای توسعه پایدار می‌باشد. اقیانوسها و دریاها به همراه مناطق ساحلی به عنوان بخش‌های اصلی اکوسیستم کره زمین مورد توجه خاص بوده است. در سند، به اهمیت حفاظت و بهره‌برداری



پایدار از اقیانوس‌ها و دریاها و منابع آنها برای توسعه پایدار از جمله از طریق کمک به محو فقر، رشد اقتصادی مداوم، امنیت غذایی و ایجاد معیشت‌های پایدار و کار شرافتمندانه اشاره شده و متذکر گردیده که در این روند حفاظت از تنوع زیستی و محیط زیست دریایی و نیز تأثیرات آن بر تغییر آب و هوا ضروریست. گونه‌های مهاجم بیگانه یک تهدید برای اکو سیستم‌های دریایی و منابع آن معرفی شده و دولت‌ها متعهد به انجام اقداماتی برای جلوگیری از عرضه آنها به طبیعت هستند. ادامه بالا آمدن سطح آب‌های آزاد، فرسایش سواحل، اسیدی شدن اقیانوس‌ها و سرازیر شدن مواد آلاینده تهدیدی جدی محسوب می‌گردند. درخصوص کاهش مخاطرات بلایا نیز جامعه بین‌المللی در سند موضع‌گیری نموده و بر این مهم با افزایش مقاومت در برابر بلایا با انجام اقداماتی نظیر اختصاص منابع قابل پیش‌بینی، بموقع و کافی، بکارگیری دستگاه‌های اعلام خطر برای کاهش آسیب‌های اجتماعی و اقتصادی ناشی از آن تأکید نموده است. در این زمینه، از کلیه عوامل درگیر شامل دولت‌ها، سازمان‌های ملی و بین‌المللی، بخش خصوصی و جوامع مدنی برای حفاظت از مردم دعوت و خواسته شده برای حفظ زیرساخت‌ها و ذخایر ملی در مقابل بلایا با یکدیگر همکاری و بگونه‌ای هماهنگ عمل کنند. (امین منصور، ۱۳۹۲)

توسعه پایدار در شهرهای جدید ساحلی

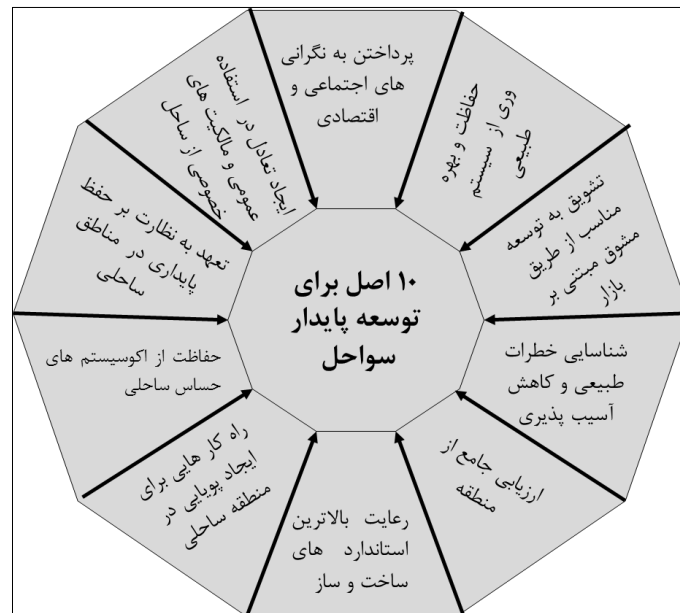
رویکردهای مختلفی به نقش و عملکرد شهرهای جدید وجود دارد مانند رویکردهای شهر خلاق، شهر هوشمند، توسعه پایدار و برندینگ و مارکتینگ و غیره، در این پژوهش برای ایجاد شهرهای جدید ساحلی با توجه به اکوسیستم حساس این مناطق، تأکید بر رویکرد توسعه پایدار می‌باشد به صورتی که مشخص شود که در زمان احداث یک شهر جدید ساحلی، رعایت چه اصولی پایداری آن را تضمین می‌کند. لذا با بررسی تجارب کشورهای مختلف در ایجاد شهرهای جدید ساحلی ده اصل بنیادین اخذ گردیده است که در نظر گرفتن آنها قطعاً سبب خواهد شد که شهر جدید ساحلی به سمت پایداری حرکت کند. در ادامه به معرفی این اصول پرداخته می‌شود.



ده اصل بنیادین در طرح ریزی پایدار مناطق ساحلی

الزامات و مبانی توسعه پایدار شهری در پژوهش‌های زیادی معرفی شده و مورد بررسی قرار گرفته است اما در این پژوهش به طور خاص به الزامات و مبانی توسعه پایدار در نواحی ساحلی پرداخته خواهد شد. این الزامات و اصول به شرح زیر است:

- حفاظت و بهره‌وری از سیستم طبیعی؛
- شناسایی خطرات طبیعی و کاهش آسیب‌پذیری؛
- ارزیابی جامع از منطقه؛
- رعایت بالاترین استانداردهای ساخت و ساز؛
- راهکارهایی برای ایجاد پویایی در منطقه ساحلی؛
- تشویق به توسعه مناسب از طریق مشوق‌های مبتنی بر بازار؛
- پرداختن به نگرانی‌های اجتماعی و اقتصادی؛
- ایجاد تعادل در استفاده عمومی و مالکیت‌های خصوصی از ساحل؛
- تعهد به نظارت بر حفظ پایداری در مناطق ساحلی؛
- حفاظت از اکوسیستم‌های حساس ساحلی (M chael Pawl uki ewi cz, ۲۰۰۷)



شکل ۳: الزامات و اصول توسعه پایدار با تأکید بر نواحی ساحلی



در ادامه به تشریح هریک از این اصول پرداخته و تجاربی که با رعایت و یا عدم رعایت این اصول در راستای توسعه پایدار نواحی ساحلی خود گام برداشته‌اند، اشاره می‌شود.

اصل اول - حفاظت و بهره‌وری از سیستم طبیعی

منظور از این اصل عدم دخالت بیش از حد در اکوسیستم‌های طبیعی به خصوص نوار ساحلی است به طوریکه به عنوان مثال، به صورت مرسوم خانه‌ها در امتداد سواحل و نزدیک به آب شکل می‌گیرند که در این حالت بیش‌ترین تداخل با پویایی ساحل صورت می‌گیرد. در ادامه به راه کارهایی برای رسیدن به این اصل اشاره می‌شود:

انتخاب شیوه‌هایی از ساخت و ساز و یا انتخاب مکان‌هایی بدون نیاز به استحصال زمین از دریا برای جلوگیری از تخریب سواحل؛

حفاظت از پوشش‌های طبیعی در امتداد سواحل؛

محدود کردن عرضه زمین ساحلی موجود برای توسعه و ساخت و ساز و حفظ دارایی‌های طبیعی منطقه؛

افزایش ارزش کلی توسعه با حفاظت از خط ساحلی: برای حفاظت از خط ساحلی اصول زیر باید رعایت گردد:

اتصال خط ساحلی به سیستم پارک‌های منطقه‌ای؛

استفاده از استانداردهای طراحی محیطی؛

استفاده از گیاهان بومی و حفظ پوشش گیاهی در امتداد سواحل؛

ایجاد تعهد در راستای بازسازی زیستگاه‌ها.

ایجاد فضاهای باز و تفریحی، مسیرهای پیاده روی، پارک‌ها با امکانات مناسب در نوار

ساحلی و افزایش دسترسی عمومی مردم به دریا و ساحل (Pawlukiewicz, ۲۰۰۷)

تجربیات (ایالت فلوریدا و تملک ۶۵ درصد زمین‌های نوار ساحلی توسط دولت)

ایالت فلوریدا بسیاری از زمین‌ها در منطقه ساحلی را خریداری کرده است به طوری که ۶۵ درصد زمین‌های منطقه در تملک دولت است و در این زمین‌های تملک شده پارک‌های بزرگ قرار گرفته‌اند و نوار ساحلی به پارک‌های منطقه‌ای متصل شده است (Michael ۲۰۰۷). اما در کشور ما به طور مثال تا سال ۱۳۸۲ از طول ۳۳۸ کیلومتری نوار ساحلی مازندران:



تنها ۷ درصد از نوار ساحلی استان به مثابه ثروت مشاع ملی برای دسترسی عموم تا سال ۱۳۸۲ آزاد بوده است.

تا سال ۱۳۸۲ تنها ۳ درصد از نوار ساحلی با ساخت و سازهای عمومی توسط سازمان میراث فرهنگی و گردشگری تجهیز شده است. تا سال ۱۳۸۲ ۴۶ درصد از نوار ساحلی تحت مالکیت بخش خصوصی قرار داشته است.

بخش دولتی - انتظامی هم به مانند بخش خصوصی به ساخت و سازهای گسترده در ساحل پرداخته است (اسحق، ۱۳۸۲).

روند مالکیت ساخت و ساز در محدوده ساحلی استان مازندران باعث گرده است که از گردشگرانی که وارد استان می‌شوند، تنها، ۲۰ درصد بتوانند به نوار ساحلی برسند و تنها ۱۰ درصد توانسته‌اند در دریا شنا کنند. (افشارزاده، ۱۳۹۲)

جدول ۱: نوار ساحلی از منظر مالکیت، ساخت و ساز، و زیر ساخت

ردیف	شرح	کیلومتر	درصد
۱	طول کامل نوار ساحلی مازندران	۳۳۸	۱۰۰
۲	طول ساحل که در آن ساخت و ساز انجام شده است	۲۴۸	۷۳
۳	طول ساحل با ساخت و ساز متعلق به بخش دولتی	۸۵	۲۵
۴	طول ساحل با ساخت و ساز متعلق به شهرک‌ها	۴۰	۱۲
۵	طول ساحل با ساخت و ساز متعلق به بخش خصوصی	۸۰	۲۴
۶	طول ساحل با ساخت و ساز متعلق به نیروی انتظامی و نظامی	۳۳	۱۰
۷	طول ساحل بدون ساخت و ساز	۹۰	۲۷
۸	مالکیت خصوصی بدون ساخت و ساز	۷۵	۲۲
۹	طول ساحل آزاد	۱۵	۴
۱۰	طول ساحل با ساخت و ساز عمومی توسط سازمان ایرانگردی و جهانگردی	۱۰	۳
۱۱	کل نوار ساحلی آزاد اعم از ساخته شده و نشده	۲۵	۷

ماخذ: اسحق، ۱۳۸۲

اصل دوم - شناسایی خطرات طبیعی و کاهش آسیب‌پذیری

الف - درک آسیب‌پذیری خطرات طبیعی:

آسیب‌پذیری تابعی از میزان در معرض بودن (چه کسی و چه چیزی در ریسک است) و حساسیت یک سیستم (درجه‌ای که مکان‌ها و افراد آسیب می‌بینند) است. آسیب‌پذیری از تقابل سیستم‌های انسانی، محیط مصنوع و محیط طبیعی حاصل می‌شود. یکی از عوامل مؤثر



در آسیب‌پذیری جامعه، واقع شدن آن در محدوده‌های مستعد خطر نظیر سواحل، سیلاب‌دشت‌ها، مناطق لرزه خیز و سایت‌های بالقوه آلوده است. آسیب‌پذیری محیط مصنوع نیز به موقعیت آن نسبت به منبع خطر و یا تهدید بستگی دارد. زیر ساخت‌ها و ساختمان‌های غیر مستحکم، زیرساخت‌های عمومی ناکافی و توسعه صنعتی و تجاری، آسیب‌پذیری محیط مصنوع را در جوامع افزایش می‌دهد. تراکم محیط مصنوع، از دیگر شاخص‌های مهم در آسیب‌پذیری جامعه است. زیرساخت‌ها و شریان‌های عمومی (آب و فاضلاب، پل‌ها و جاده‌ها و سایر موارد) خصوصاً برای جوامعی حیاتی‌اند که از دست دادن آنها بار مالی غیرقابل جبرانی را بر جوامع کوچکتری می‌گذارد که غالباً دارای کمبود منابع برای بازسازی هستند. اگر شهرها درک روشنی از خطراتی که با آن روبرو هستند نداشته باشند، برنامه ریزی کاهش خطرپذیری (ریسک) بلایا به احتمال زیاد بی‌فایده خواهد بود. تجزیه و تحلیل و ارزیابی خطرپذیری، پیش‌نیازهای ضروری برای، تصمیم‌گیری آگاهانه، تعیین اولویت پروژه‌ها، برنامه ریزی برای اقدامات کاهش خطرپذیری و شناسایی مناطق در معرض خطر زیاد، متوسط یا کم، با توجه به آسیب‌پذیری آنها و به صرفه بودن مداخلات بالقوه هستند. یک بانک اطلاعاتی به روز از تلفات بلایا و سیستم اطلاعات جغرافیایی برای تهیه نقشه‌ای از مخاطرات و آسیب‌پذیری‌ها و قرار گرفتن مردم و دارایی‌ها و ظرفیت‌ها در معرض خطر، پایه و اساس ارزیابی خطرپذیری به شمار می‌روند (ذوقی، ۱۳۹۴).

این اصل به شناسایی خطرات به خصوص آسیب‌ها و خطرات خاص با توجه به موقعیت مناطق ساحلی اشاره دارد که حتماً باید در ارزیابی‌های اولیه برای ساخت و ساز و توسعه در یک منطقه ساحلی مورد توجه قرار گیرد، درک آسیب‌پذیری خطرات و چگونگی کاهش آن بسیار مهم است. به عبارت دیگر شناسایی خطرات و کاهش خطرپذیری بلایا باید بخشی از طراحی شهری و استراتژی‌های دستیابی به توسعه پایدار به خصوص در مناطق ساحلی باشد. مخاطرات تهدید کننده نواحی ساحلی شامل سه دسته مخاطرات هستند:

آسیب‌پذیری از دیدگاه مخاطرات زمین‌شناسی: شامل فرسایش، زلزله، زمین لغزه، فرونشست، خشکسالی، طوفان‌های شدید، یخبندان‌های شدید، سیل و بارش‌های سنگین؛
آسیب‌پذیری از دیدگاه مخاطرات دریایی: شامل طوفان، امواج طوفانی، نوسانات سطح آب و سونامی؛

آسیب‌پذیری از دیدگاه ژئومورفولوژی: شامل فرسایش.



ب- انعطاف‌پذیری

در مرحله بعدی پس از درک از آسیب‌پذیری خطرات، کاهش خطر آسیب‌پذیری بلایا در مناطق ساحلی با در نظر گرفتن سیاست‌های انعطاف‌پذیری امکان‌پذیر می‌باشد. برای انعطاف‌پذیر کردن شهرها باید بر اساس قوانین به دست آمده از تجارب حوادث گذشته در محیط‌های شهری، عمل نمود. انعطاف‌پذیری و تاب‌آوری مناطق به دو دلیل مهم است. اول این که، چون آسیب‌پذیری سیستم‌های اجتماعی و فناوری شده به طور کامل قابل پیش بینی نیست. دوم این که، مردم و دارایی‌ها در شهرهای تاب‌آور باید در مواجهه با حوادث بهتر از مکان‌ها و جوامعی که کمتر انطباق‌پذیر هستند، عمل کنند. یکی از مزایای برنامه‌ریزی در راستای انعطاف‌پذیری شهرها این است که نیازی به تمرکز بر روی الگوی خاص فرم شهری، یا توسعه شهری نیست. این انعطاف‌پذیری این اجازه را می‌دهد با توجه به شرایط منحصر به فرد شهرها و برنامه‌های توسعه، قدرت جوابگویی و توانایی انطباق وجود داشته باشد. این موضوع موجب می‌شود که خلاقیت فکری برای اندیشیدن به راه‌های گوناگون کسب انعطاف‌پذیری ایجاد شود، بدون این که در چارچوب خاصی محدود شود. (ذوقی، ۱۳۹۴)

در پیش گرفتن سیاست‌های انعطاف‌پذیری در برابر بلایای طبیعی در شهرهای کشورهای در حال توسعه نیازمند بررسی دقیق است. از یک سو گسترش شهرنشینی، شهرها را از موانع طبیعی خود در برابر قهر طبیعت محروم می‌کند و از سوی دیگر شهرها محل پیشرفت اقتصادی و رفاه ساکنانشان هستند. تجمع عوامل زیربنایی در شهرها هم کارآمدی مردم را بالا می‌برد و هم اسباب آسایش آنان را فراهم می‌سازد. به این دلیل سمت و سوی سیاست‌های محافظت در برابر بلایای طبیعی نه پراکنده کردن مردم از مناطق پرجمعیت آسیب‌پذیر بلکه ارائه مشوق‌هایی است برای واداشتن ساکنان شهرها در اجرای اقدامات پیشگیرانه. در اغلب شهرها قوانین ساخت و ساز اگرچه تدوین شده‌اند اما به خوبی رعایت نمی‌شوند. بر اساس مطالعات بانک جهانی هر قدر حقوق ساکنان نسبت به املاک خود بیشتر باشد، انگیزه آنان در سرمایه‌گذاری برای امنیت ساختمان‌ها نیز قوی‌تر می‌شود. جلوگیری از افزایش اجاره‌بهای اماکن نامطمئن مالکان را تشویق می‌کند که هزینه ایمن‌سازی ساختمان‌هایشان را با افزایش بعدی اجاره‌بها جبران کنند. در سازه‌های زیربنایی قوانین ایمن‌سازی باید به صورتی اجرا شوند تا بتوانند در زمان واقعه نقشی دوگانه ایفا کنند. از نمونه‌های موفق در راستای ایجاد سیاست‌های انعطاف‌پذیری در شهرها، طبق گزارش بانک جهانی:

می‌توان مدارسی را مثال زد که در بلندی ساخته شده‌اند و در زمان توفان می‌توان به عنوان سرپناه استفاده کرد. و یا:



تونل جاده‌های کوالالامپور که می‌تواند در زمان بروز سیل نقش دوگانه مخزن آب را نیز ایفا کند. ، بهره‌برداری از این تونل در سه حالت می‌تواند انجام بگیرد:

حالت اول (حالت عادی یا نرمال): زمانی است که جریان آب رودخانه به قدری کم است که اساساً نیازی به انحراف توسط تونل ندارد.

حالت دوم: زمانی است که طوفانهای کوچک یا متوسط رخ می‌دهد ولی فشار جریان آب زیاد نیست. در چنین حالتی جریان آب به داخل تونل منحرف شده و از طریق مسیر فرعی به پایین‌ترین قسمت تونل هدایت میشود. در این حالت دو مسیر عبور و مرور بالایی تونل همچنان بر روی وسایل نقلیه باز است.

حالت سوم: حالتی است که در زمان طوفانهای سهمگین رخ می‌دهد. در چنین حالتی کل تونل بر روی وسایل نقلیه بسته می‌شود و پس از اطمینان از خارج شدن کلیه ماشین‌ها (به وسیله تعداد زیادی ایستگاههای رفتارسنجی تا زمانی که یک وسیله نقلیه در داخل تونل باشد درهای ورودی آب باز نمیگردد) جریان سیلاب به طور خودکار به داخل تونل هدایت می‌شود. ظرفیت آب در تونل در چنین حالتی به سه میلیون مترمکعب می‌رسد. ([www. smarttunnel.com](http://www.smarttunnel.com))

درحالی که در کشورها جمعیت نواحی ساحلی رو به افزایش است و مردم می‌خواهند در کنار آب زندگی کنند. اما برنامه ریزان تمایل چندانی ندارند که وقوع حوادث غیرمترقبه مانند طوفان، سونامی و غیره را در تصمیم‌گیری‌هایشان لحاظ کنند، هر چند که بدانند این حوادث ممکن است روزی آنان را به خاک سیاه بنشانند. اگر طبیعت بشر تغییرناپذیر است، اما سیاست دولت‌ها را می‌توان تغییر داد. یعنی به جای جبران خسارت پس از وقوع واقعه باید تا حد امکان از بروز آن جلوگیری کرد. بانک جهانی می‌گوید در حال حاضر ۲۰ درصد کمک‌های بشردوستانه صرف جبران خسارت‌های ناشی از بلایای طبیعی می‌شود، اما سهم اقدامات پیشگیرانه برای کاهش احتمالی عواقب این نوع اتفاقات فقط ۷ درصد است. (یشایانی - ۱۳۹۱)

الگوهای توسعه اجتماعی و زیست محیطی میتوانند در "معرض حوادث قرار گرفتن و آسیب‌پذیری" را افزایش دهند و در نتیجه منجر به افزایش خطرپذیری شوند بنابراین برای رعایت انعطاف‌پذیری در برنامه ریزی‌ها به خصوص برای طراحی شهرهای جدید در نواحی ساحلی موارد زیر باید برای استفاده از زمین در راستای کاهش آسیب‌پذیری در نظر گرفته شود:

خطرات ساحلی (رویدادهای شدید، فراوانی و شدت طوفان، احتمال سونامی، فرسایش تغییرات بلند مدت (نوسانات نوار ساحلی، تغییرات آب و هوا، بالا آمدن آب دریا)



مدیریت بحران (تخلیه منطقه، بیمه، پاسخگویی) (Michael Pawlukiewicz-۲۰۰۷) در مناطق ساحلی کاهش خطر آسیب پذیری از طریق افزایش انعطاف پذیری در منطقه صورت میگیرد. ابعاد انعطاف پذیری در بخش های زیست محیطی، اجتماعی، اقتصادی و سیاسی - نهادی می تواند نمود پیدا کند. در ادامه در جدول شماره ابعاد مختلف انعطاف پذیری در راستای کاهش آسیب پذیری خطرات در ناحیه ساحلی معرفی شده و محورهای مورد تأکید آنها اشاره شده است و شاخص هایی که می توان با آنها میزان انعطاف پذیری هریک از ابعاد را مورد سنجش قرار داد بیان گردیده است.

جدول ۲: ابعاد انعطاف پذیری در توسعه پایدار و شاخص های آن جهت سنجش میزان پایداری در یک منطقه

ابعاد انعطاف پذیری در توسعه پایدار	محورهای مورد توجه	شاخص های سنجش
انعطاف پذیری زیست محیطی	- حفاظت، مرمت و تقویت اکوسیستمها، حوزه های آبریز، دامنه های ناپایدار، و مناطق ساحلی - مبادرت ورزیدن به مدیریت ریسک زیست بوم - تعهد به کاهش آلودگی - بهبود مدیریت ضایعات و کاهش انتشار گازهای گلخانه ای	- وضعیت فضاهای باز - کاربری های ناسازگار زمین - مقاومت ساختمان - دسترسی - مالکیت - تراکم
انعطاف پذیری اجتماعی	- تضمین دسترسی به خدمات اساسی برای همه - تخصیص زمینهای ایمن برای تمام فعالیت های استراتژیک و مسکن سازی - تشویق ذینفعان مختلف برای شرکت در تمام مراحل و تقویت همبستگی و شبکه های اجتماعی	- سرمایه اجتماعی - آگاهی - دانش - مهارت - نگرش
انعطاف پذیری اقتصادی	- تنوع بخشیدن به فعالیت های اقتصادی محلی - برنامه ریزی برای تداوم و پایداری کسب و کار - وضع مشوق ها و جرایم جهت افزایش انعطاف پذیری و بهبود میزان رعایت استانداردهای ایمنی	- ظرفیت (توانایی) جبران خسارت - توانایی برگشت به شرایط شغلی و درآمدی مناسب - شدت خسارات
انعطاف پذیری سیاسی - نهادی	- ترویج هماهنگی میان ادارات داخلی و رهبری - برای افزایش انعطاف پذیری - ایجاد ظرفیت نهادی و تخصیص منابع - تنظیم توسعه شهری و محلی با اصول کاهش خطرپذیری	- بستر نهادی - روابط نهادی - عملکرد نهادی

ماخذ: ذوقی - ۱۳۹۴



تجربیات: استان صنعتی آیوتها و بانکوک به عنوان نمونه‌هایی در راستای عدم رعایت

در ادامه به تجربیات که در راستای رعایت انعطاف‌پذیری در منطقه و یا عدم رعایت آن گام برداشته‌اند پرداخته می‌شود:

استان صنعتی آیوتها در ژاپن که با توجه به ساخت آب از آب‌بندهای شش متری که برای حفاظت از حوزه صنعتی روجانا ساخته بودند بالا زد و کارخانه‌های با سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی دچار آب‌گرفتگی شدند، کارکنان هوندا توانستند خودروهای تازه‌تولید را به بالای تپه‌ها و روی پل‌ها ببرند. اما آب که دو متر ارتفاع داشت کل کارخانه را فرا گرفت و فعالیت‌های کارخانه نتوانست تا سال بعد از سر گرفته شود. یا در مثال دیگری در سیل **بانکوک**، اماکن صنعتی که بسیاری اقلام خودروسازی و فناوری را تأمین می‌کردند و چشم و چراغ بانکوک به حساب می‌آمدند دچار خسارت‌های جدی شدند. یکی از دو کارخانه وسترن دیجیتال، سازنده دیسک‌های کامپیوتری که ۶۰ درصد محصولاتش را در تایلند تولید می‌کرد به دلیل سیل تعطیل شد و همین امر قیمت جهانی این محصولات را به شدت بالا برد. (یشایانی - ۱۳۹۱)

تجربیات: پرو، کیپ تاون: بررسی تاثیر خطرپذیری سوانح در پروژه‌های عمرانی جدید

بسیاری از کشورها، به ویژه در آمریکای لاتین، سیستم‌هایی برای ارزیابی تاثیر خطرپذیری بلایا بر روی زیرساخت‌های بر اقدامات کشور پرو تأکید دارد. پرو قانون جدیدی را UNISDR در اختیار دارند. گزارش ارزیابی جهانی ۲۰۱۱ تصویب نموده است که تمامی پروژه‌های سرمایه‌گذاری عمومی، را ملزم به انجام ارزیابی برای خطرپذیری بلایا می‌کند. اگر به موضوع خطرپذیری پرداخته نشود، اعتباری به پروژه تخصیص داده نخواهد شد. از ۱۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری مصوب در سال ۲۰۰۸، در حدود نیمی از آنها قرار بود وسیله دولت‌های محلی اجرا شود. شهر کیپ تاون به مرکز مدیریت بلایا شهرداری دستور، (DRM) به طور مشابه، طبق چارچوب مدیریت کاهش خطرپذیری داده است در فرایند بررسی تمام پروژه‌های عمرانی جدید، ورود کرده و نظارت نماید. (tinyurl. com/7sganme)

تجربیات: شهرداری اورسترنند: افزایش خطر خشکسالی



شهرداری اورسترن منطقه "هرمانوس"، در آفریقای جنوبی با رشد سریع جمعیت فصلی سریع روبرو بوده است و باعث احتمال کمبود آب در "هرمانوس" شده است، که بارش باران در آن از سال ۱۹۹۷ کاهش یافته است. تغییرات آب و هوایی خطر بروز الگوهای متنوع تر بارندگی و درجه حرارت شدید تر را ایجاد می کند. شهرداری در پاسخ به این وضعیت، مدیریت جامع منابع آب و برنامه های عمرانی که گروه ملی آفریقای جنوبی در امور آب و جنگلداری بر پایه سیاستها و بسترهای قانونگذاری ملی تدوین کرده است را در دستور کار قرار داد. دو راهکار با هدف دستیابی به برنامه ای دراز مدت که ذینفعان مختلف در آن مشارکت داشته باشند و باعث شناخت عمومی هر چه بیشتر از خطر ابتلا به خشکسالی گردد در دستور کار قرار گرفت: مدیریت بهتر تقاضای آب و یافتن هر چه بیشتر منابع پایدار آب. پس از تحلیل دقیق گزینه های مختلف، حفاری برای دستیابی به آب های زیرزمینی به منظور مکان یابی منابع آب محلی آغاز شد. نقش هماهنگی دائمی دولت های محلی در دستیابی به این اهداف در دراز مدت، تدوین برنامه ای شامل ذینفعان مختلف با مشارکت شرکتهای و سازمانهای آب ملی و استانی، موسسه حفاظت از تنوع زیستی منطقه ای و گروهی متشکل از سازمان های اجتماع محور حیاتی بود. عدم اطمینان و شک و تردید در میان ذینفعان در مورد استخراج آب های زیرزمینی با ایجاد کمیته نظارت مشارکتی و تهیه داده های پایه برطرف شد (www.unisdr.org).

تجربیات : شهر بوستون

شهر بوستون از سه طرف با دریا احاطه شده است و به شدت در مقابل بالا آمدن سطح دریاها آسیب پذیر است. به منظور حل این مشکل شرکت معماری پائول لوکز پیشنهادی برای طراحی شهری محله ای در شهر بوستون دارد. این محله به دلیل این که از سه جهت در مجاورت آب قرار دارد و خط ساحلی طولانی دارد انتخاب شده است. در طرح ارائه شده، قرار است تا از انرژی آب استفاده کنند. چنین طرحی نیازمند مداخله ی متخصصان مختلف است اما اگر عملی شود نتیجه محله ای تاب آور و پایدار خواهد بود. علاوه بر این انرژی، ملاحظات دیگری نیز برای استفاده از انرژی خورشیدی، باد، زمین گرمایی و زیست توده سنجیده خواهد شد تا محله از نظر انرژی کاملاً خودکفا باشد (INHABITAT).



اصل سوم - ارزیابی جامع از منطقه ساحلی

برای ایجاد یک چارچوب طراحی مناسب در مناطق ساحلی باید ارزیابی جامعی از منطقه مورد نظر صورت بگیرد که این ارزیابی میتواند محورهای زیر را داشته باشد:

شناخت اکوسیستم، فرآیندهای طبیعی آن، و تنش‌های مجاورت مکان‌های توسعه بر آن‌ها اعمال میکند؛

اطمینان از این که آیا منطقه توسط یک مشاور حیات وحش برای تعریف زیستگاه‌های حساس و یا هر گونه تهدید و یا در معرض خطر قرار گرفتن منطقه، مورد ارزیابی قرار گرفته است؛

توسعه یک منطقه به نحوی باید صورت گیرد که از مزاحمت مداوم بر زیستگاه‌های حساس خوداری شود؛

درگیری انسان و حیات وحش در توسعه مورد نظر در نظر گرفته شود؛

تا جایی که امکان دارد پوشش‌های گیاهی دست نخورده باقی بماند؛

از ساخت و ساز در مناطق زهکشی شده اجتناب شود (Pawlukiewicz, ۲۰۰۷)

این سوال‌ها و محورهایی که در بالا به آن اشاره شد، بخشی جدایی ناپذیر از موجودی و ارزیابی جامع در مناطق ساحلی است، که باید در مراحل اولیه طراحی ریزی مد نظر قرار گیرد. علاوه بر این، افزایش نظارت بین مردم و سیستم‌های طبیعی باید مورد تأکید باشد و این که چگونه انسان‌ها به نوبه خود با تأثیر پذیری از توسعه، عناصر طبیعی را تحت تأثیر قرار می‌دهند. در طرح‌ریزی و ساخت یک جامعه پایدار، افرادی که در جامعه زندگی می‌کنند باید بخشی از طراحی باشند هرچند که پروژه باید در هماهنگی کامل با محیط زیست باشد اما ساکنان باید احساس راحتی، ایمنی را داشته باشند.

اصل چهارم - رعایت بالاترین استانداردهای ساخت و ساز

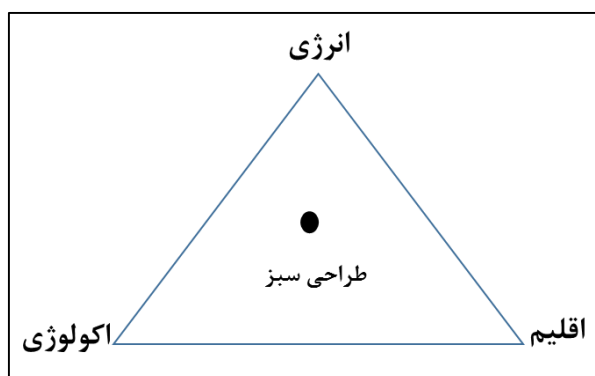
یکی از راه‌حل‌های دسترسی به توسعه پایدار، به خصوص اقلیم‌های مستعد طراحی پایدار به مانند نواحی ساحلی، در ارتباط با الگوهای ساخت و طراحی در زمینه‌های گوناگون زندگی بشری، شامل طراحی‌های ساختمانی و شهری و غیره است. هدف از طراحی ساختمانهای پایدار کاهش آسیب آن بر روی محیط و منابع انرژی و طبیعت است، که شامل قوانین زیر می‌باشد:

کاهش مصرف منابع غیرقابل تجدید؛

توسعه محیط طبیعی؛



حذف یا کاهش مصرف مواد سمی و یا آسیب‌رسان بر طبیعت در صنعت ساختمان سازی. بنابراین ساختمانی که کمترین ناسازگاری و مغایرت را با محیط طبیعی پیرامون خود و در پهنه وسیع‌تر با منطقه و جهان دارد تحت عناوین طراحی سبز، طراحی بر اساس حساسیت‌های محیطی، طراحی اکولوژیکی، طراحی با طبیعت و غیره عناوینی است که امروزه در نتیجه تجدیدنظر در ارتباط با الگوهای ساخت رایج به وجود آمده است. به طور مثال می‌توان طراحی سبز را در درون مثلی در نظر گرفت که در رأس آن انرژی، اقلیم و اکولوژی قرار دارد. و طرح نهایی، منطقه‌ای در داخل این مثلث است که با توجه به غالب بودن یکی از رئوس به آن سو گرایش پیدا می‌کند (کسمایی، ۱۳۹۰)



شکل ۴: سه رأس اساسی معماری پایدار

ماخذ: کسمایی، ۱۳۹۰

بیش‌ترین فعالیت‌ها در زمینه معماری پایدار توسط NGOهای کشورهای مختلف و زمانی آغاز شد که ضرورت بازنگری در بخش ساختمان با نگاه ویژه به مصرف انرژی احساس شد. زمین ما هر روز در حال گرم‌تر شدن است و میتوان گفت که معماران و شهرسازان در این اتفاق نقش به سزایی دارند چرا که ۴۸ درصد مصرف انرژی جهان در بخش ساختمان است و اگر به شهرها و سیستم حمل و نقل جاری در آنها و میزان مصرفی انرژی مصرفی در این قسمت نیز توجه کنیم، خواهیم دید که ۶۵ تا ۸۵ درصد انرژی جهان در دل شهرها مصرف می‌شود. به همین علت در صورتی که بناها و شهرها ی همساز با اقلیم و در نگاهی وسیع‌تر پایدار داشته باشیم، بیش‌ترین صرفه جویی در مصرف انرژی اتفاق خواهد افتاد. با گسترش احداث ابنیه با تکنولوژی سبز در بخش‌های دولتی و خصوصی و استقبال صنعتگران و متخصصان ساختمانی، نیاز به برنامه ای مدون در این امر اجتناب ناپذیر شد. بدین منظور در



شورای ساختمان سبز ایالت متحده (USGBC) برنامه‌ای طرح‌ریزی شد تا اصول بهره‌برداری از ساختمان‌های سبز را قابل استفاده کند. این برنامه، لید (LEED) نامیده می‌شود که مخفف Leadership in energy and Environmental Design به معنای رهبری در طراحی انرژی و محیط زیست است. مصادیق پایداری معماری و معماری سبز در یک پروژه شامل موارد زیر است:

- استفاده از انرژی‌های طبیعی در مصرف روزمره؛
- استفاده از ضایعات و پساب برای آبیاری فضای سبز؛
- به‌کارگیری شیوه‌هایی برای بهینه‌سازی مصرف انرژی؛
- استفاده از مصالح قابل بازیافت غیر شیمیایی؛
- طراحی و ساخت و ساز با مصالح نزدیک به طبیعت؛
- جلوگیری از اثرات منفی ساختمان و محصولات آن بر محیط؛
- استفاده از گیاهان طبیعی در مشاعات؛
- اجتناب از صدمه رساندن به وضعیت اراضی؛
- دستیابی به بیشترین کیفیت زندگی در محیط زیست؛
- نحوه استفاده از زمین؛
- توجه به شخصیت اکولوژی منطقه؛
- توجه به خواص اقلیمی منطقه؛
- توجه به اثر نور و هوا و چیدمان فضاها؛
- توجه به تحرک و زندگی در محیط باز (افشارزاده - ۱۳۹۲)

تجربیات : نمونه موفق شهر پایدار شهر مصدر

عربی به گونه‌ای با شکل کاملاً مدرن می‌توان دید. در آنجا با شهری رو به رو می‌شویم که به صفر کربن میل می‌کند. شهری که سعی شده از تمامی ظرفیت‌ها، به نسبت قلیل ابوظبی در بهره‌گیری از انرژی‌های پاک، بهره‌گیری حداکثر شود. مصدر سیتی، در ۱۷ کیلومتری ابوظبی، پایتخت امارات متحده عربی ساخته شده، و یکی از اصلی‌ترین مراکز اقتصادی و فرهنگی این کشور به شمار می‌آید. این دو شهر توسط یک سیستم راه آهن سبک به همدیگر متصل هستند و این به ۶۰ هزار کارگر امکان می‌دهد که روزانه به این مرکز زیست سازگار رفت و آمد کنند. مساحت تقریبی شهر مصدر ۷ کیلومتر مربع می‌باشد. جمعیت قابل اسکان در هر هکتار بین ۱۳۰ تا ۱۶۰ نفر برآورد شده و در

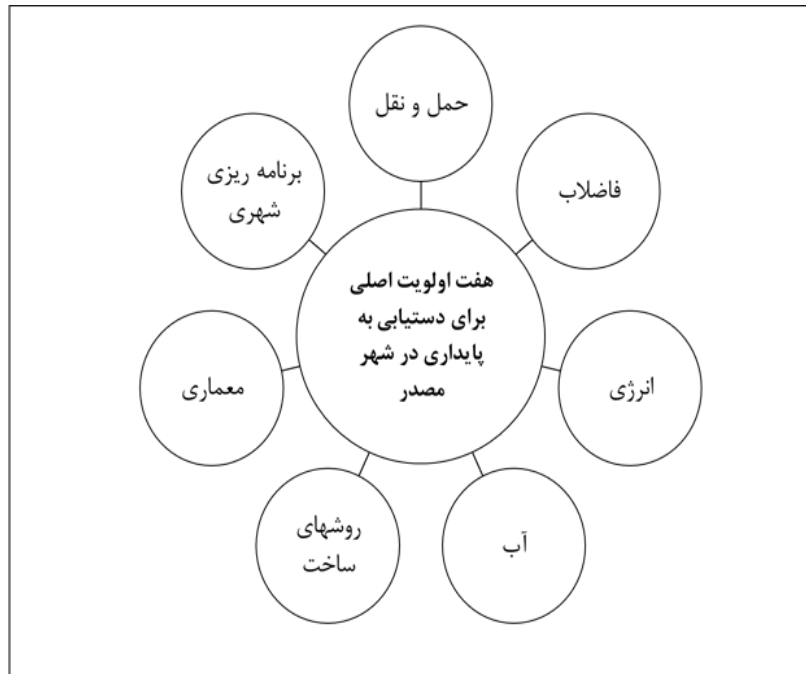


صورت ساخت کامل شهر ظرفیت ۹۰۰۰۰ نفر جمعیت (۴۰۰۰۰ نفر جمعیت مقیم و ۵۰۰۰۰ نفر جمعیت ترددی و غیر ساکن) برای این شهر در نظر گرفته شده است. ساختمان‌ها بطور متوسط ۴ تا ۶ طبقه طراحی شده‌اند و بلندترین ساختمان طراحی شده ۴۰ متر ارتفاع دارد. تمام انرژی مصرفی در این شهر از انرژی‌های تجدیدپذیر مانند انرژی خورشیدی و باد تأمین می‌شود. حتی کارهای ساختمانی این شهر نیز با استفاده از انرژی خورشیدی انجام شده است. به همین منظور پیش از آغاز کارهای شهرسازی و ساختمانی، نیروگاهی خورشیدی برای تأمین انرژی عملیات ساخت و ساز ایجاد شد. نکته جالب اینجاست که این شهر نوظهور موفق شده سرمایه‌گذاران فراوانی از سراسر دنیا به خود جذب کند. مقامات اماراتی به سرمایه‌گذاران اطمینان داده‌اند که سود و اصل سرمایه خود را به دست می‌آورند.



تصویر هوایی از چشم‌انداز توسعه شهر مصدر

در این بخش به این علت که شرایط این منطقه به نواحی ساحلی جنوب کشورمان بسیار شباهت دارد بنابراین اصولی را که در طراحی و شیوه‌های ساخت و ابنیه و فضاهای شهری که بر پایه معیارهای پایداری بوده است، تشریح می‌گردد هفت اولویت اصلی برای دستیابی به پایداری در شهر مصدر در نظر گرفته شده که در شکل شماره ارایه شده است:



شکل ۵: اولویت‌های اصلی شهر مصدر برای دستیابی به توسعه پایدار:

ماخذ: نوفل، ۱۳۹۲

از جمله تمهیدات در نظر گرفته شده در طراحی و شیوه‌های ساخت ابنیه و فضاهای شهر که بر اساس معیارهای پایداری بوده است، عبارتند از: استفاده از سلول‌های خورشیدی برای ساخت سردر و نمای خارجی ساختمانها که در نتیجه آن، هزینه استفاده از انرژی خورشیدی در این شهر به میزان قابل توجهی، کاهش خواهد یافت.

انرژی مورد نیاز برای سرمایش ساختمانهای این شهر به واسطه کنترل و در نظر گرفتن مکانی که ساختمان قرار است در آنجا ساخته می‌شود و تعادلی میان سایه و نور خورشید ایجاد شده که در نهایت گردش هوای طبیعی را افزایش می‌دهد. سیستمهای تهویه نیز از سردکننده‌های جذبی که اصول کاری آنها مبتنی بر گرمای خورشید است، استفاده میکنند. در سراسر شهر حسگرهایی نصب خواهد شد که به ساکنان اطلاعاتی درخصوص میزان مصرف انرژی‌شان می‌دهد. در صورتی که ساکنان شهر بیشتر از استاندارد تعیین شده، مصرف کنند؛ مجبور به پرداخت جریمه خواهند شد.



میزان انرژی که در این شهر مصرف خواهد شد تا حد زیادی از خورشید تأمین میشود. در کنار این منبع عظیم، طراحان شهر استفاده از انرژی باد و الکتریسیته تولید شده از تبدیل زباله‌ها به سوخت را نیز مدنظر دارند.

در بحث پایداری منابع ۹۱ درصد آب مصرف شده در شهر نیز پس از بازیافت و پالایش، دوباره به چرخه مصرف باز میگردد. فاضلاب شهر نیز تصفیه می‌شود و به مصارف آبیاری گیاهان و دیگر نیازها خواهد رسید. همچنین بازیافت زباله و پسماند در شهر به شکلی است که تقریباً از تمامی مواد دفع شده و زباله‌ها پس از بازیافت، استفاده می‌شود. از آن بخش از زباله‌ها که قابلیت تبدیل شدن به کود و خاک غنی کشاورزی را دارند استفاده می‌شود و زباله‌های دیگر شامل پلاستیک و دیگر مواد مصنوعی کاملاً بازیافت خواهند شد.

با استفاده از روش‌های ساخت پایدار کم‌ترین میزان ممکن دی اکسیدکربن و گازهای گل‌خانه‌ای تولید و منتشر می‌شود.

در معماری این شهر نیز ترکیبی از جدیدترین فن‌آوری‌های ساختمانی در کنار روشهای سنتی به کار رفته است. نمای بسیاری از ساختمانها با استفاده از آلومینیوم بازیافت شده ساخته شده‌اند.

شهر مصدر در جهتی ساخته شده که وزش بادهای داغ در روز به حداقل برسد. در اطراف شهر هم دیواری کشیده شده تا از ساکنان در برابر بادهای شدید و داغ و سر و صدای اطراف محافظت شود. خیابان‌های مصدر باریک‌اند تا باد در آن جریان یافته و هوایی خوشایند در شهر ایجاد شود.

برج‌های بادی "مصدر سیتی" بادهای خنک اطراف را گرفته و وارد ساختمان‌ها می‌کنند. در ساختمان‌ها لایه حفاظتی ضخیمی علیه گرما در نظر گرفته شده است. پنجره‌ها به شیشه‌هایی مجهزند که کم‌ترین گرما را عبور می‌دهند. خانه‌ها انرژی خود را انرژی خورشیدی تأمین می‌کنند و در آنها با بهره‌گیری از دستگاه‌های دارای فناوری پیشرفته تلاش شده تا هدررفت انرژی به کمترین میزان ممکن برسد

در ساختمان‌های مصدر از بالاترین استانداردهای مربوط به ذخیره آب استفاده شده است. حدود ۸۰ درصد از آب مصرفی بازیافت می‌شود و آب زاید نیز بعد از پاکسازی صرف اهدافی نظیر آبیاری خواهد شد.

ارتفاع و جهت ساختمان‌ها در مجموعه در ارتباط با نور خورشید طراحی شده است به صورتی که گرمای خورشید را به حداقل میرساند و محیطی مطلوب را فراهم میکند. اهمیت



این مسأله در تغییرات آب و هوایی و میزان انرژی که در فضای داخلی برای ایجاد شرایط آب و هوایی مناسب مصرف می‌شود، می‌باشد.



شکل ۶: جهت استفاده از سایه و باد برای آسایش اقلیمی

ماخذ: نوفل، ۱۳۹۲



شکل ۷: عوامل تأثیرگذار در طراحی شهر مصدر

ماخذ: نوفل، ۱۳۹۲

بنابراین مصدر، نمونه‌ای از زندگی زیست آگاهانه در محیط زیست بدون کربن، و شهری بسیار ایده‌آل در سطح جهان است، زیرا تمیز، زیست سازگار، هماهنگ و زیباست. در یک جمع‌بندی میتوان برنامه‌ریزی و اصول طرح‌ریزی مورد تأکید در طراحی شهر مصدر را در جدول زیر خلاصه نمود.



جدول ۳: اصول و مبانی برنامه ریزی و طراحی شهر مصدر

اصول و مبانی برنامه ریزی و طراحی شهر مصدر	
- توسعه فضای سبز و پوشش های گیاهی متناسب با اقلیم	- استفاده از مواد و مصالح بومی و کاهش هزینه های تولید و انتقال مواد ساختمانی
- حفظ و احیا محیط طبیعی	- استفاده بهینه از منابع طبیعی تجدید پذیر انرژی خورشید، باد، آب و خاک در راستای تأمین انرژی مورد نیاز در ساختمان
- حفظ ارتباط شهر و ساکنانش با عناصر آب و خاک و باد و گیاه	- ابداع روش های موثر مناسب و ترکیبی با تلفیق انرژی های تجدید پذیر
- در نظر گرفتن ویژگی های اقلیمی در طراحی ابنیه	- ایجاد وحدت ساختمان ها با طبیعت

پنجم - راهکارهایی برای ایجاد پویایی در منطقه ساحلی

در اکثر شهرهای ساحلی با بی توجهی به فضاهای ساحلی موجود، ساحل به فضایی غیرفعال و منفعل تبدیل شده است، که این خود باعث کاهش حضور گردشگران در این گونه فضاها می شود. عواملی دیگری نظیر جدایی شهر از ساحل، کاهش کیفیت های زیست محیطی سواحل و ساخت و سازهای غیرمجاز در حریم دریا نیز از جمله مواردی هستند که سبب افول ارزش مکانی سواحل می شوند. در این راستا باید با ایجاد فرصتهایی در جهت برقراری ارتباطی پویا و فعال میان شهر و ساحل، در قالب طراحی کناره ساحلی و فضاهای شهری مرتبط با آن، برای ایجاد لبه ای فعال و پویا گام برداشت.

تجربیات: ساحل شهر تورنتو نمونه ای موفق در زمینه ایجاد پویایی در نوار ساحلی

در این قسمت به بررسی یک نمونه موفق، ساحل شهر تورنتو، در زمینه ایجاد پویایی در نوار ساحلی و راه کارهای به کار رفته در آن پرداخته می شود؛ اینکه چگونه کاربری های صنعتی از لبه های ساحل خارج شده و به جای آن کاربری های مسکونی، تفریحی، فرهنگی جایگزین شدند. هدف از این کار، در سواحل تورنتو فراهم آوردن تسهیلاتی می باشد که نیازهای تمام شهروندان را از طریق قرارداد امکان تفریحی، ترانزیت، دوچرخه و بالابردن مناظر و چشم اندازهای نواحی عمومی در کریدور این سواحل برآورده سازند. در طرح ساحل شهر تورنتو، روش توسعه اکوسیستمی می باشد به این معنی که هر موضوعی به موضوع دیگر مرتبط است در این روش تأکید میشود که شهرها به عنوان اکوسیستم های طبیعی در نظر



گرفته شود که درون آنها، اقدامات محیط زیستی، اقتصادی و جامعه به یکدیگر مرتبط و به طور دو جانبه ای بنیادی می‌باشند. راه حل این روش این بوده است که کیفیت خوب زندگی و رشد اقتصادی نمی‌توانند در یک محیط رو به انحطاط از لحاظ بومی پایدار بمانند. محیط زیست یا سلامت آن به عنوان پیش‌نیازی در رشد اقتصادی به حساب می‌آید و در نتیجه ترمیم محیط زیست به عنوان یک دلیل ابتدایی در توسعه ساحل می‌شود. در این طرح برای ایجاد پویایی در سواحل به ایجاد تفرجگاهی بزرگ در کنار فضاهای سبز وسیع و فضاهای آبی استفاده شده است. پل‌ها و موج شکن‌ها که از پیاده‌روها به وجود می‌آیند، دسترسی عمومی پایداری را به سمت ساحل فراهم می‌کنند در ادامه به ساختار فیزیکی منظر شهری - ساحلی و ساختار بیولوژیکی منظر شهری - ساحلی تورنتو در راستای ایجاد پویایی در ساحل پرداخته می‌شود.

الف - ساختار فیزیکی منظر شهری - ساحلی

ساختار فیزیکی منظر شهری - ساحلی در سواحل تورنتو در سه بخش قرار می‌گیرند که عبارتند از:

نظام کاربری‌های ساخته شده، فضای باز و چگونگی توزیع و پراکنش آنها؛
کریدورهای مصنوع و طبیعی؛
دسترسی‌ها و تقاطع‌ها.

در امتداد ساحل تورنتو پروژه پارک ساحلی - شهری HTO، با وسعت شش هکتار در سال ۲۰۰۸ طراحی شده است و به عنوان لک‌های سبز و برجسته با طراحی بی‌نظیر، در ساختار فیزیکی منظر ساحلی تورنتو اثری فوق‌العاده به جای گذاشته است. فضای این پارک را ترکیبی از پیاده‌راه‌های ساحلی، تپه‌های سبز شیب‌دار مابین پیاده‌راه‌ها و ساحل شنی مزین به سایبان‌های چترگونه زرد رنگ تشکیل می‌دهد که در جهت احیاء و نوسازی منطقه ساحلی و بندری صنعتی و متروکه قدیمی و دگرگونی در مفهوم آن عمل می‌کند. پروژه طراحی اسکله‌های بی‌نظیر موج و رقصان که در امتداد ساحل شهر تورنتو طراحی و اجرا شده، ساختار منظر ساحلی را در کلیه ابعاد ادراکی، رفتاری و اکولوژیک توسعه داده است. طراحی هندسه اسکله‌های موج و متغیر، منحصر به فرد است که در عین پاسخ به عملکرد، بسیار هنرمندانه نیز است. این مکان اجتماعی جدید، حیرت‌انگیز و پویا در جایی که اراضی ساحلی آب را ملاقات می‌کند، دروازه ای شگفت‌انگیز از سمت شهر به سوی منظر آب می‌گشاید.



منظر پارک ساحلی شهر تورنتو اسکله موج سیمکو شهر تورنتو

ب- ساختار بیولوژیکی منظر شهری- ساحلی

چرخه پوشش گیاهی و جانوری این حوزه و تغییرات ناشی از پراکندگی و تکثیر آن، ارتباطی متقابل و پویا با محیط ایجاد می‌کند و جریانی از حیات و انرژی را در شهر به نمایش می‌گذارد. کنش‌های متقابل اکوسیستم و مجموعه‌ای از زیستگاه‌های گیاهی- جانوری متغیر، موجب پویایی محیط و تنوع در منظر ساحلی شده است. بنابراین فضاهای باز سبز در امتداد ساحل، با کارکرد اکولوژیک، حیات گونه‌های گیاهی- جانوری را در چشم‌انداز شهر زنده نگه می‌دارد. نتایج مورد انتظار مردم از طرح این ناحیه ایجاد پارکهای مهم و امکانات تفریحی و جوامع



پایدار جدید می‌باشد که مردم توانایی مالی پرداخت آن را دارند. به طور کلی برنامه ریزی منطقه در جهت رسیدن به اهداف زیر انجام گرفته است.

کاهش پراکندگی و گسترش شهر؛

تدوین و توسعه جوامع پایدار مخصوصاً در حوزه راندمان انرژی؛

توسعه مجدد زمین‌های بایر یا بلا استفاده و پاکسازی زمین‌های آلوده؛

افزایش رقابت اقتصادی؛

ایجاد پارک‌ها و مکانهای عمومی بیشتر.

اصل ششم - تشویق به توسعه مناسب از طریق مشوق‌های مبتنی بر بازار

استفاده از قوانین و ساز و کارهای ساخت و ساز برای برنامه‌ریزی و نظارت بر استفاده از اراضی شهری راه ارزشمندی برای کاهش آسیب‌پذیری و خطرپذیری در برابر بلایا و حوادثی از قبیل زلزله، سیل، آتش سوزی، انتشار مواد خطرناک و پدیده‌های دیگر است. با وضع استانداردها کشورها و شهرها از طریق قوانین و مقررات ساختمانی زیرساخت‌های ایمن‌تری خواهند داشت. این مسئولیت مقامات محلی است که بر کاربرد، رعایت آنها نظارت و پیگیری نمایند. با استفاده از استانداردهای طراحی انعطاف‌پذیر و برنامه ریزی کاربری اراضی در مقایسه با جابجایی و / یا مقاوم سازی ساختمان‌های ناایمن، بسیار مقرون به صرفه است. رعایت اصول زیر، برای ایجاد ضوابط و استانداردهای حداقلی ایمنی و انعطاف‌پذیری، به عنوان بخشی از طرح ریزی شهری باید در نظر گرفته شود:

اطمینان از این که قوانین و مقررات شهرداری‌ها شامل قوانین ساختمانی است که ضوابطی را برای مکان یابی، طراحی و ساخت و ساز به منظور حداقل رساندن خطرپذیری بلایا تعیین می‌کنند؛

حصول اطمینان از اجرای مقررات با سرمایه گذاری در ایجاد ظرفیت مقامات محلی؛

افزایش آگاهی عمومی و استفاده از ابزارهای انگیزشی برای افزایش رعایت قانون؛

حصول اطمینان از شفافیت کافی در رابطه با تفاوتهای میان مقررات ساختمانی برای

زیرساخت‌های حیاتی عمومی، ساختمانهای مهندسی ساز و دستورالعمل‌های ساده‌تر و قابل دسترس برای خانه‌های کوچکتر غیر مهندسی ساز؛

برنامه‌ریزی کاربری اراضی بر اساس ارزیابی خطرپذیری؛

گنجاندن کاهش خطرپذیری بلایا و تاثیرات تغییر آب و هوا در برنامه‌ها و مقررات مربوط

به کاربری زمین شهری بر اساس ارزیابی خطرپذیری هر شهر؛



برنامه‌ریزی کاربری اراضی باید زمین‌های محیطی در اطراف طرح‌های عمران شهری و محیط زیست گسترده‌تر روستایی را در بر گیرد؛ استفاده از برنامه‌هایی برای جلوگیری از کنترل ساخت و ساز در مناطق در معرض خطرپذیری شدید و کاهش خطرپذیری در مناطق ساخته شده موجود؛ برقراری محدودیت بر نوع ساختمان، کاربری استفاده، نوع تصرف و تراکم در مناطق با خطرپذیری بالا؛

مقررات جدید ساختمان‌های موجود را آسیب‌پذیر می‌کنند، لذا باید خطرپذیری آنها را ارزیابی شده و برنامه‌ای برای مقاوم سازی یا شیوه‌های جایگزین کاهش خطرپذیری طراحی و اجرا شود.

اصل هفتم - پرداختن به نگرانی‌های اجتماعی و اقتصادی

این اصل توسعه پایدار نواحی ساحلی به این موضوع می‌پردازد که در مناطق ساحلی به منظور حفظ تعادل و حرکت به سمت پایداری، توسعه دهندگان باید با توجه به ساکنان به ارایه گزینه‌های مختلف مسکن بپردازند، تا اجاره و یا مالکیت خانه‌های تک خانواری با حیاط و یا آپارتمان بتواند پاسخگوی سبک زندگی متنوع از مردم باشد. به عنوان مثال در شهر مصدر دو معماری سنتی عربی و مدرن بر اساس نوع ساکنانی که آنجا مستقر می‌شوند، آمیخته شده‌اند. پیرو رعایت این اصل، تضمین دسترسی به خدمات اساسی، برای همه و تأمین خدمات برای تمامی اقشار ساکن در منطقه باید در نظر گرفته شود.

اصل هشتم - ایجاد تعادل در بهره برداری از فرصت‌های عمومی و استفاده خصوصی

یکی از بزرگ‌ترین منابع کشور و شاید مردمی‌ترینش سواحل هستند. سواحل جز مکان‌های عمومی به حساب می‌آیند و همه مردم حق لذت بردن از مزایای سواحل را در تجارت و کشتیرانی، مسافرت، ماهیگیری و تفریح و سرگرمی دارند. برای داشتن یک سیستم ساحل باز به طوری که کل ساحل عمومی بوده و محدودیت دسترسی به دریا به حداقل ممکن برسد، ویژگی‌های زیر میتواند راه‌گشا باشد.

سیاست دسترسی رایگان و بدون وقفه در کنار ساحل؛

دسترسی به ساحل حداقل هر ۸۰۰ متر (نیم مایل) در مناطق پر جمعیت؛



ایجاد طیف متنوعی از دسترسی‌ها به ساحل مانند: مسیرهای پیاده‌روی و راه‌پله‌ها، با طیف وسیعی از امکانات برای رفع نیازهای کاربران، مانند پارک‌ها، گردشگاه‌ها، تفرجگاه ساحلی، و خیابان‌ها، اما با حداقل اثرات نامطلوب زیست محیطی؛ یک بودجه اختصاص داده شده برای خرید زمین؛ ایجاد اقامتگاه‌های کم‌هزینه در امتداد ساحل، از جمله اردوگاه‌ها و خوابگاه‌ها؛ سیاست حفاظت و افزایش تالاب‌های ساحلی، رودخانه‌ها، و حوزه؛ ارائه مشوق‌هایی برای پروژه‌های توسعه‌ای در راستای ترغیب برای افزایش دسترسی عمومی به ساحل و دریا و حفظ سبک زندگی ساحلی.

تجربیات: سواحل برزیل

در برزیل سواحل جزو مکان‌های عمومی به حساب می‌آید؛ قابل دسترس برای همه و دسترسی به ساحل، یکی از ویژگی‌های سبک زندگی برزیلی است. حتی زمانی که خانه‌های شخصی در کنار اسکله ساخته شود، تضمین این که ساحل عمومی در اختیار همگان قرار بگیرد وجود دارد. در ایران و مناطق ساحلی کشورمان استراتژی آزادسازی ساحل به‌عنوان یک مولفه راهبردی در فرآیند توسعه باید مد نظر قرار بگیرد. به اعتقاد کارشناسان، در حالیکه دریا و سواحل زیبای آن، بستری بی‌بدیل برای فعالیت‌های اقتصادی و توسعه‌آفرین در تمامی طول سال است اما به لحاظ فقر زیرساخت‌ها که ناشی از رویکردهای سنتی، غیرعلمی مدیران و برنامه‌ریزان است، فرآیند بهره‌وری از این ظرفیت تنها به سه ماه تابستان محدود شده که استقرار چند کانکس و تقسیم‌بندی شنای زنانه و مردانه همه دغدغه‌های مدیریتی مسولان را تشکیل می‌دهد.

اصل نهم - حفاظت از مناطق حساس ساحلی

مناطق حساس دریایی زیستگاه‌ها و زیست بوم‌های منحصر بفردی می‌باشد که از لحاظ اکولوژیکی، اجتماعی، اقتصادی و علمی بسیار حائز اهمیت هستند. تنوع زیستی بسیار بالای این مناطق و نقش آن‌ها در زادآوری و نوزادگاهی موجودات دریایی اهمیت این زیستگاه‌ها را دوچندان کرده، اما آمارها نشان می‌دهد در فاصله سال‌های ۱۹۹۲ - ۲۰۰۰ با توجه به دمای آب، عمق، شوری، شفافیت، املاح آب و جریان‌های دریایی ۱۰ درصد از مرجان‌ها کره زمین از بین رفته‌اند. براین اساس کلیه مناطق همچون جنگل‌های حرا، بسترهای جلبکی و



علفی، آبسنگ‌های مرجانی، محل زاد آوری آبزیان، مصب‌ها، دلتاهای رودخانه‌ها و محل لانه‌گزینی لاک پستان دریایی و پرندگان آبی و کنار آبی در سواحل و غیره در زمره مناطق حساس ساحلی و دریایی جای می‌گیرند. کنترل سیستم‌های آبی، تعدیل درجه حرارت، جلوگیری از سیل و طوفان، تأمین آب برای کشاورزی، اهمیت‌های توریستی و تفریحی، ارزشهای بشمار علمی، پژوهشی و زیبایی شناختی موجب می‌گردد که به طور خاص به موضوع حفاظت و بهره برداری پایدار از این زیست بوم‌ها پرداخته شود.

تجربیات: احداث زیستگاه‌های مصنوعی (سومالی)

معیشت مردم در سراسر جهان وابسته به تولیدات و خدمات ارائه شده توسط زیست بوم‌هاست. با این وجود زیست بوم‌ها تحت فشار فزاینده ناشی از بهره برداری پایدار و تغییر کاربری هستند. برای رفع این تهدیدات اتحادیه جهانی حفاظت (IUCN) درصدد ترویج رویکرد زیست بومی به عنوان یک استراتژی برای مدیریت جامع سرزمین، آب و منابع زیستی بوده که محوریت آن با نیازهای بشری است. هدف مجموعه‌های مدیریت زیست بومی به اشتراک گذاشتن درس‌های آموخته شده، هم در عمل و هم در سطوح سیاست گذاری برای ارایه تصویری از جهانی عادلانه است که برای طبیعت ارزش قائل بوده و از آن حفاظت می‌کند. یکی از کارهای مهم فائو برای ترقی معیشت مردم سواحل سومالی، افزایش انعطاف‌پذیری و برخورد با دلایل دزدی‌های دریایی (ماهیگیری غیر قانونی، کاهش ماهیگیری محلی، بیکاری جوانان و ناامنی غذا) می‌باشد. امروزه با وجود روند رو به افزایش تخریب زیستگاه‌های طبیعی در دریا و مناطق ساحلی، احداث زیستگاه‌های مصنوعی، بعنوان ابزاری در جهت احیاء زیستگاه‌های تخریب شده در محیط‌های دریایی و ساحلی بسیار مورد توجه قرار گرفته است بازسازی اکولوژیک یعنی ایجاد موقعیتی که اکوسیستم‌های آسیب دیده آبی از نظر بیولوژیک فرصت بیشتری را برای ادامه حیات و بازسازی و احیاء خود در جهت پایداری، افزایش تولید و مقابله با شرایط نامناسب محیطی به دست آورند. احداث زیستگاه‌های مصنوعی دریایی از جمله مهمترین ابزارهای بازسازی اکولوژیک اکوسیستم‌های آسیب دیده به شمار می‌رود (موسوی) امروزه نقش زیستگاه‌های مصنوعی دریایی در بازسازی اکوسیستم‌های ساحلی - دریایی در سراسر دنیا به خوبی شناخته شده و باعث شده است تا برنامه‌ها و طرحهای مدیریتی ویژه ای بر این مبنا در اکوسیستم‌های ساحلی - دریایی پایه‌ریزی شود (Seaman and Sprague, 1991) در این راستا از مواد و مصالح زیادی برای احداث



زیستگاه‌های مصنوعی دریایی استفاده می‌شود. در جدول شماره اهداف احداث زیستگاه‌های مصنوعی دریایی و مواد سازنده در کشورهای مختلف دنیا را نشان می‌دهد.

جدول ۴: اهداف احداث زیستگاه‌های مصنوعی دریایی و مواد سازنده در کشورهای مختلف دنیا

منطقه	مواد سازنده زیستگاه	هدف از احداث زیستگاه	منابع
سواحل مدیترانه (ایتالیا، اسپانیا و فرانسه)	سازه‌های بتونی	افزایش تنوع زیستی آبزیان	Bombace, 1989; Bombace, 1990
انگلستان	قطعات اضافی زغال سنگ	دفع پسماند و ایجاد زیستگاه شاه میگو	Collins et al. , 1990
آمریکا	بقایای کشتی‌ها و اتومبیل‌ها و تایرها	افزایش فعالیت‌های تفریحی (ماهیگیری و غواصی)	McGurrian et al. , 1989
خلیج مکزیک	سکوه‌های نفت و گاز	افزایش ماهی‌گیری تفریحی و مدیریت مواد زائد	Stanley and willson, 1991
کاستاریکا	تایر اتومبیل‌ها	افزایش زیتوده قابل استحصال	Campos and Gamboa, 1989
کوبا	شاخه‌های درختان (مانگروها)	افزایش جذب شاه میگو	Polivina, 1990
استرالیا	تایر اتومبیل‌ها	ماهی‌گیری و غواصی تفریحی	Young, 1988
ژاپن	سازه‌های بتونی	افزایش زیتوده قابل استحصال	Yamane, 1989; Polivina, 1990
تایلند	سازه‌های بتونی و تایر اتومبیل‌ها	افزایش زیتوده قابل استحصال و محدودیت تردد قایق‌های صیادی	Sinanuwong, 1988
مالزی	اتومبیل‌های اسقاطی	افزایش تولیدات زیستی و صیادی	Hung, 1991
فیلیپین	تایرها، سازه‌های بتونی و چوب بامبو	افزایش زیتوده قابل استحصال و بازسازی اکوسیستم‌های تخریب شده مرجانی	Vande Vusse, 1991

تجربیات: بازسازی و احیا زیستگاه‌ها در مرکز فلات نجد NAJD عربستان سعودی





در مرکز فلات نجد NAJID عربستان سعودی منطقه مهم و وسیعی به نام وادی هنیفا وجود دارد، که در نزدیکی شهر ریاض واقع شده است. این منطقه خشک محل تجمع آب‌های سطحی بوده و تبدیل به یک سیستم زهکشی طبیعی در مساحت ۴۰۰۰ کیلومتری شده است. اخیراً قسمتهایی از این دره با روش‌های مخرب کاربردی از بین رفته است. لذا مرکز توسعه ریاض تصمیم به اجرای استراتژی جدیدی گرفتند. به همین خاطر برنامه‌ای براساس بازسازی واحیاء وادی هنیفا و تبدیل آن به یک جاذبه توریستی طرح شد که اهداف ذیل را مورد نظر داشت.

- توسعه چشم‌انداز؛
- حفاظت محیط زیست؛
- بازسازی محیط برای استفاده مردم؛
- احیاء زمین‌های کشاورزی؛
- ایجاد یک مرکز تصفیه آب جهت بهره‌برداری از آب‌های اتلاف شده و باز گرداندن آن به سیستم مصرف شهری؛
- پاکسازی آبهای آلوده؛
- کنترل سیلاب؛
- ایجاد فضایی برای تنوع گیاهی.

اصل دهم - تعهد به نظارت بر حفظ پایداری در مناطق ساحلی

با توجه به حساسیت و شکنندگی سواحل در برابر فرسایش و آلودگی‌ها، اداره ساحل نیازمند یک سیستم مدیریتی کارآمد و یکپارچه است، تا در سایه آن توسعه پایدار در این گونه نواحی امکانپذیر باشد از آنجا که ناحیه ساحلی سیستمی پویا و چند وجهی است که در آن فرآیندهای فیزیکی، بوم‌شناختی، اجتماعی و اقتصادی بر یکدیگر تأثیر متقابل دارند، بنابراین این پیچیدگی تعامل زیست محیطی و اقتصادی، اجتماعی مستلزم آن است که در هر طرح توسعه ای برای حفظ پایداری نظارت صورت گیرد.

در راستای برنامه ریزی برای حفظ دارایی‌های طبیعی یک منطقه که علاوه بر ارزش درون منطقه ای خود سیستم گسترده ملی و یا حتی بین المللی را نیز تحت تأثیر قرار میدهد را، می‌توان با اتخاذ استراتژی‌های طراحی زیست محیطی که موجب افزایش پایداری میشود، اعمال نمود:

طراحی سایت مورد نظر به نحوی که هویت بومی و چشم‌اندازها حفظ شود؛



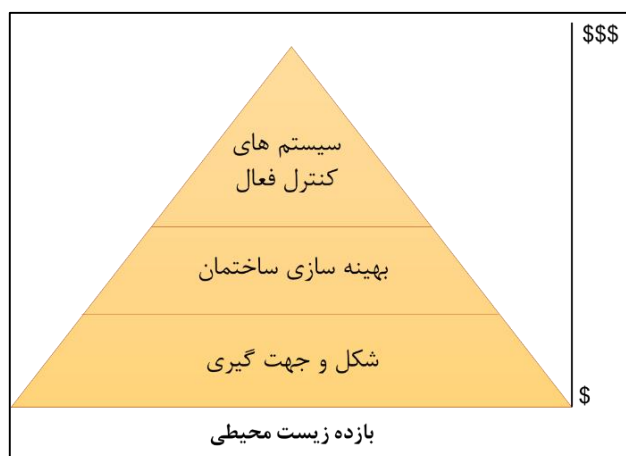
کاهش اندازه ساخت و سازها و به حداقل رساندن اختلال در اکوسیستم و تخریب آنها؛ ترکیب طراحی بومی با مواد محلی و فن آوری‌های مدرن با راندمان بالا؛ رعایت انعطاف‌پذیری در طراحی‌ها برای تطبیق با نیازهای آینده؛ انتخاب راه‌حلهایی که به نفع بهره‌وری انرژی باشد؛ استفاده از گیاهان بومی برای به حداقل رساندن آبیاری؛ تعهد به بازسازی زیستگاه‌ها و توسعه برنامه‌هایی برای بازیابی آشفتگی این مناطق حفظ فضاهای باز متصل و متحد کردن فضاهای تکه تکه؛ در مرحله ساخت می‌توان از مصالح بومی که در محل احداث ساختمان قرار دارد حداکثر استفاده را بعمل آورد و تا حد امکان ساختمان را به سبک و سیاق بوم و اقلیم همان منطقه طراحی کرد چرا که معماری بومی حاصل تجربیات سال‌های متمادی ساکنان یک منطقه را در دل خود به یادگار دارد.

نتیجه‌گیری

شهرهای ساحلی از پربرترین و پویاترین منابع اکولوژیکی و بستر فعالیت‌های عظیم اقتصادی و اجتماعی در جهان به شمار می‌روند. منابع ارزشمند اکولوژیکی، تنوع زیستی و ذخایر سرشار نفت و گاز و فعالیت‌های عظیم اقتصادی این مناطق را به یکی از حساس‌ترین و ارزشمندترین مناطق در جهان تبدیل نموده است. در طی دهه‌های اخیر بهره‌برداری نادرست از این منابع ارزشمند اغلب مناطق ساحلی جهان را با وضعیتی بحرانی و خطرناک مواجه ساخته، به گونه‌ای که فشارهای وارده بر آنها بسیار بیشتر از ظرفیت تحمل زیست محیطی آنها است. افزایش جمعیت، بهره‌برداری بی‌رویه از منابع، آلوده‌سازی مناطق ساحلی، توسعه فعالیت‌های ناسازگار با محیط و عدم هماهنگی بین فعالیت‌ها در نوار ساحلی از مهم‌ترین دلایل ایجاد فشار بر این مناطق هستند. در این مقاله سعی شد، به ۱۰ اصل بنیادین در طرح ریزی مناطق شهری جدید ساحلی بر اساس توسعه پایدار پرداخته شود تا زمانی که قصد ایجاد یک شهر جدید در این نواحی گرفته میشود با رعایت این اصول به سمت پایداری هرچه بیشتر گام برداشته شود به همین منظور تجارب جهانی متعددی که این اصول را برای توسعه پایدار سواحل خود بکار گرفته‌اند، تشریح گردید. از بین نمونه‌های بررسی شده، نمونه شهر مصدر به دلیل شباهت به مناطق ساحلی جنوبی کشورمان به صورت مفصل‌تری مورد بررسی قرار گرفت که نتایج این بررسی بر طبق شکل نشان می‌دهد که در شهر مصدر، بیشترین بازده زیست محیطی از عواملی ناشی می‌شود که کمترین میزان سرمایه گذاری مالی را نیاز دارند یعنی شکل و جهت



شهر که این موضوع در طراحی ساختمان‌های شهر مصدر مد نظر قرار گرفته است. در میانه هرم بهینه‌سازی ساختمان‌ها قرار می‌گیرد ابزار مورد نظر در این بخش شامل سایه‌اندازهای هوشمند، بهره‌گیری حداکثر از تهویه و روشنایی طبیعی می‌باشد. در بالاترین قسمت هرم سیستم‌های کنترل فعال قرار می‌گیرند از جمله سیستم‌های بازیافت گرما و فوتوولتائیک. همان‌گونه که مشاهده می‌شود روش‌هایی که بالاترین هزینه سرمایه‌گذاری را دارند کمترین تأثیرات زیست محیطی را دارند، به همین دلیل تمرکز اصلی طراحان بر روی بخش زیرین هرم بوده تا با کمترین هزینه اهداف زیست محیطی مورد نظر را تحقق بخشند و سیستم‌های فعال به عنوان آخرین راهکار مورد توجه قرار گرفته‌اند. جالب توجه است که با استفاده از بکارگیری روش‌های بهینه‌سازی در دو ردیف زیرین هرم، میزان مصرف انرژی در شهر مصدر نسبت به ساختمان‌های عادی به میزان ۷۰٪ کاهش داده شده است.



شکل ۸: هرم بازده زیست محیطی

ماخذ: خوشبخت بهرامی - ۱۳۹۴

لذا با توجه به نقش انکار نشدنی سواحل در داشتن منابع ارزشمند اکولوژیکی، تنوع زیستی و ذخایر سرشار نفت و گاز و فعالیت‌های عظیم اقتصادی، قانون گذار باید برای اجرای اصول و مبانی تعریف شده توسعه پایدار در سواحل و حفاظت آنها در دراز مدت به خصوص در زمان تاسیس یک شهر جدید، برنامه‌های خاصی را تعریف کند. این برنامه‌ها با توجه به بررسی تجارب و اصول توسعه پایدار در سواحل در جهان، میتواند موارد زیر را در بر بگیرد:



الف - برنامه مهندسی و حفاظت از ساحل: محتوای برنامه پیشنهادی می‌تواند شامل این موارد باشد:

تدوین برنامه ای که باعث شود در طراحی و مکان‌یابی یک ساخت‌وساز تمامی الزامات مربوط به توسعه پایدار سواحل رعایت شود و تایید یا رد درخواست ساخت، بر پایه تأثیرات بالقوه که بر اکوسیستم سواحل، گیاهان ساحلی و غیره دارد، در نظر گرفته شود. این برنامه، استفاده معقولانه از مالکیت خصوصی را تضمین کند. با توجه به اهمیت سواحل ملی، برای جلوگیری از مکان‌یابی‌ها و ساختارهای طراحی شده نامناسب که می‌توانند ساحل را ناپایدار و آن را نابود کنند، الزامات و قوانینی در نظر گرفته شود. با ناپایدار شدن ساحل، منابع طبیعی بارزش از بین می‌روند و از جذابیت آنها برای جذب گردشگر و محلی برای تفریح کاسته می‌شود. بنابراین باید معیارهای مشخص در قالب یک برنامه مشخص برای طراحی و مکان‌یابی، در نواحی ساحلی تدوین شود تا ساخت‌وسازهای ساحلی در قالب آن انجام گیرد.

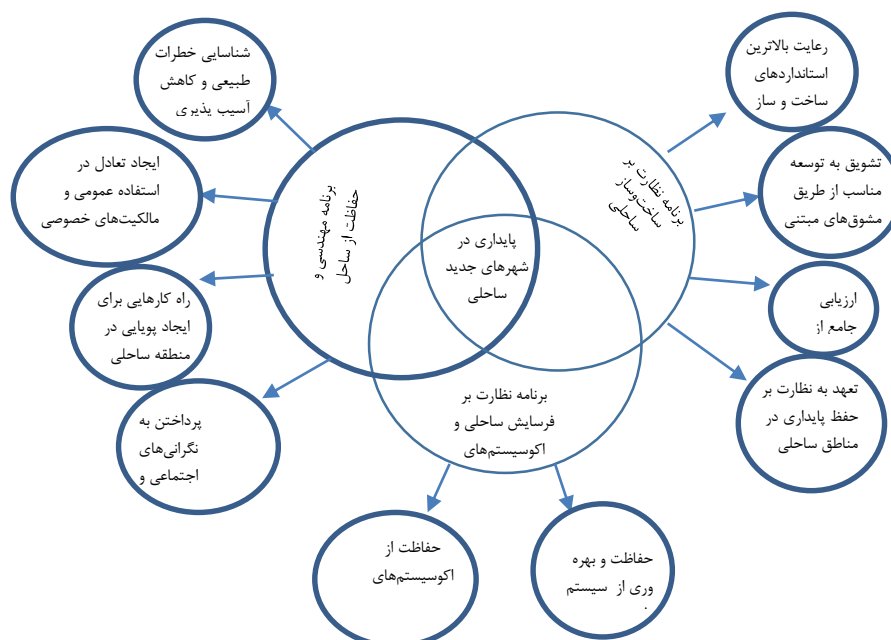
ب - برنامه نظارت بر ساخت‌وساز ساحلی: محتوای برنامه پیشنهادی می‌تواند شامل این موارد باشد:

تدوین برنامه‌ای که تمامی پروژه‌های ساخت‌وساز، نظارت و پرهیز یا کاستن از تأثیرات منفی آنها را بر سواحل تضمین کند. همچنین انطباق پروژه‌ها با معیارهای قانونی مربوط به ساخت‌وساز را در دست بررسی قرار دهد. پس از صدور مجوز ساخت نیز پیشرفت پروژه تحت نظارت قرار می‌گیرد تا از بروز تأثیرات غیرقابل پذیرش جلوگیری شود.

ج - برنامه نظارت بر فرسایش ساحلی: محتوای برنامه پیشنهادی می‌تواند شامل این موارد باشد:

تدوین برنامه ای که نحوه حمایت و ترمیم سواحل ملی را از راه برنامه مدیریت ساحلی تضمین کند. میزان فرسایش سواحل ارزیابی شود و همکاری نهادهای محلی، منطقه ای و ملی به منظور حفظ و ترمیم سواحل تقویت گردد.

با توجه به شکل محتوای تعریف شده برای برنامه‌های پیشنهادی مهندسی و حفاظت از ساحل و برنامه نظارت بر ساخت‌وساز ساحلی و برنامه نظارت بر فرسایش ساحلی قادر خواهد بود که ده اصل تعریف شده در این پژوهش در راستای توسعه پایدار سواحل راه پوشش دهد.



ارایه الگوی پایداری (با تأکید بر پایداری محیطی) برای ایجاد شهرهای جدید ساحلی

منابع

- اسحق، روح الله، شیدفر، محمد رضا مازنداران از نگاه گردشگران، تهران: سازمان ایرانگردی و جهانگردی استان مازندران، ۱۳۸۲
- افشار زاده، محسن، حائری مازندرانی، محمد رضا، نسبت گردشگری با توسعه استان مازندران با تأکید بر توسعه شهری (۱۳۹۰-۱۳۵۰)، فصلنامه اندیشه ایران‌شهر، شماره ۱۸ و ۱۹
- امین منصور، جواد، از «ریو» تا «ریو بعلاوه ۲۰»: بررسی نتایج کنفرانس توسعه پایدار ملل متحد، سایت رسمی صلح و محیط زیست، ۱۳۹۲/۶/۲۸
- بل، سایمون منظر، الگو، ادراک و فرآیند، ترجمه: بهناز امین زاده، انتشارات دانشگاه تهران، تهران. ۱۳۸۲
- پدram، متین، مدیریت ساخت و سازهای ساحلی در فلوریدا، روزنامه دنیای اقتصاد، ۱۳۹۲/۰۸/۰۴
- پریور، پرستو، فریادی، شهرزاد، بسط چارچوب ارزیابی راهبردی محیط زیستی طر حهای توسعه شهری بر اساس تفکر تا باوری ۱۳۹۱.



- چگونه می‌توان شهرها را تاب‌آورتر نمود، دستنامه ای برای مدیران دولت‌های محلی مشارکت در کمپین جهانی ۲۰۱۰-۲۰۱۵، مدیریت بحران شهرداری مشهد
- خوشبخت بهرمانی، شوکا، شهر مصدر، الگویی تمام و کمال برای معماری پایدار، کنگره بین المللی پایداری در معماری و شهرسازی، ۱۳۹۴
- ذوقی، ایوب، تاب‌آور ساختن شهرها رویکردی علمی در مقابله با بلایای طبیعی، دانشگاه تبریز
- سرائی، محمد حسین، ابراهیمی، سمیه، فرابینی توسعه پایدار شهری در شهرهای ساحلی مورد: شهر بابلسر، فصلنامه علمی پژوهشی انجمن جغرافیای ایران، سال هفتم، شماره 23، زمستان ۱۳۸۸
- شرکت مهندسی مساحت آفره، گواهی مدیریت انرژی و طراحی محیطی LEED، ۱۳۹۳
- فاضلی، فاطمه، ارتقا کیفیت فضاهای شهری در سواحل کشور کانادا، نشریه فن و هنر، سازمان نظام مهندسی ساختمان گیلان شماره ۵۱،
- فرهنگ، فاطمه، معیارهای صرفه جویی در طراحی ساختمان و شهر، فصلنامه اندیشه ایران‌شهر، شماره ۱۸ و ۱۹
- فلاح، مسعود، استقلال، احمد، مروری بر مفاهیم، شاخص‌ها و معیارهای شهر هوشمند، فصلنامه علمی-تخصصی شهر هوشمند، شماره اول،
- کالن، گوردن، گزیده منظر شهری، ترجمه: منوچهر طبیبیان، انتشارات دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۸۲
- کامران کسمایی، حدیثه، براتی فرد، علی رضا، نگرش‌ها و اصول در معماری پایدار، همایش ملی عمران، معماری، شهرسازی و دیریت انرژی، ۱۳۹۰
- کریمی پور، یدالله و حیدری، محمد، ژئوپایتیک کرانه‌های دریایی از دیدگاه مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی
- ماتلاک، جان، آشنایی با طراحی محیط و منظر، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، تهران، ۱۳۷۹
- مرکز اطلاعات علمی و تخصصی حمل و نقل و ترافیک، گزارشی از یک پروژه تونل‌سازی در نوع خود بی‌نظیر پروژه تونل (SMART (Stormwater Management and Road Tunnel)، ۱۳۸۸
- مهندسین مشاور ماب، طرح جامع مدیریت یکپارچه مناطق ساحلی کشور گزارش برآیند مطالعات، ۱۳۹۰
- موسوی، سید حسن، آذر باد، حامد، زیستگاه‌های مصنوعی دریایی راه حلی مناسب برای مدیریت پسماندهای جامد،



- نوفل، سید علیرضا، کلبادی، پارین، تلفیق دیدگاههای شهرسازی اسلامی و شهرسازی مدرن؛ رهیافتی به سوی شهرسازی و معماری پایدار نمونه مطالعاتی شهر مصدر در امارات متحده عربی،
- وکیلان، پونه، سجادی، آرش، منظر شهرهای ساحلی، مطالعه موردی ساحل شهر تورنتو

- J. J. Polovina, "Fisheries Applications and biological impacts of artificial habitats". In Artificial habitats for marine and freshwater fisheries, edited by William J. Seaman, Jr. , and Lucian Sprague. Academic Press Inc. , San Diego, CA 92101. pp. 153-176. 1991
- Jennefer Laidley (2006). »The ecosystem approach and the global imperative on Toronto s Central Waterfront« From: [www. sciencedirect. com](http://www.sciencedirect.com)
- Jennefer Laidley(2006). »The ecosystem approach and the global imperative on Toronto s Central Waterfront« From: [www. sciencedirect. com](http://www.sciencedirect.com)
- R. E. Spieler, D. S. Gilliam, and R. L. Sherman, "Artificial substrate and coral reef restoration: what do we need to know to know what we need". Bulletin of Marine Science, 69(2): 1013–1030. 2001
- Ten Principles for Coastal Development. Michael Pawlukiewicz. Prema Katari Gupta Carl Koelbel. Urban Land Institute(ULI). 2007
- [tinyurl. com/7sganme](http://tinyurl.com/7sganme)
- W. Seaman, and L. M. Sprague. , "Artificial habitat practices in aquatic system". In: Artificial habitat for Marine and Freshwater Fisheries. Wiliam Seman, Jr. and Lucian M. Sprague, eds. Academic Press, Inc. 1-30. 1991
- W. Seaman. "Artificial habitats and the restoration of degraded marine ecosystems and fisheries", Hydrobiologia, Springer Science+Business Media B. V. 2007
- [www. akdn. org](http://www.akdn.org)
- [www. answers. com](http://www.answers.com)
- [www. architonic. com](http://www.architonic.com)
- [www. asla. org](http://www.asla.org)
- [WWW. FOSTERANDPARTNERS. COM](http://WWW.FOSTERANDPARTNERS.COM)
- [WWW. INHABITAT. COM](http://WWW.INHABITAT.COM)
- [www. isiri. com](http://www.isiri.com)
- [WWW. MASDARCITY. AE](http://WWW.MASDARCITY.AE)
- [www. nanosresearch. com](http://www.nanosresearch.com)
- [WWW. PHCE. ORG](http://WWW.PHCE.ORG)
- [www. preventionweb. net](http://www.preventionweb.net). UNISDR
- [www. roadtraffic technology. com/projects/smart/](http://www.roadtraffic technology.com/projects/smart/)
- [www. smarttunnel. com. my/smart/index. html](http://www.smarttunnel.com.my/smart/index.html)
- [www. spacingtoronto. ca](http://www.spacingtoronto.ca)
- [www. unisdr. org/we/inform/publications/](http://www.unisdr.org/we/inform/publications/)
- [www. vulgare. net](http://www.vulgare.net)
- [www. waterfronttoronto. com](http://www.waterfronttoronto.com)
- [www. wikimedia. org](http://www.wikimedia.org)
- [www.en. wikipedia. org/wiki/SMART_Tunnel](http://www.en.wikipedia.org/wiki/SMART_Tunnel)
- [www.KAVIRESABZ. IR](http://www.KAVIRESABZ.IR)

خلاء مؤلفه‌های حیات جمعی و تعلق اجتماعی در شهرهای جدید (با تأکید بر یافته‌هایی از شهرهای جدید صدرا و عالیشهر)

اسداله نقدی^۱

نسیمه خسروی^۲

چکیده

پس از آنکه شهرهای بزرگ و صنعتی به مرز اشباع یا سطح فراتر از "آستانه تحمل شهر" از بعد جمعیتی و اقتصادی و اجتماعی رسیدند و ظرفیت شهرها از حد متناسب عبور کرد و این معضل خود را در شکل مشکلات کالبدی، رشد بد قواره، گرفتاری‌های ترافیکی؛ گرانی مسکن؛ کمبود شغل و ناهنجاری‌های اجتماعی... نشان داد مدیران و برنامه ریزان تاسیس شهرهای جدید را بعنوان یکی از پاسخ‌های احتمالی برای غلبه مطرح کردند. عمده شهرهای جدید احداث شده و دایر آن پیرامون شهرهای بزرگ و صنعتی کشور و مراکز استان‌ها ایجاد شدند. اگرچه برخی شهرهای جدید در پیرامون تهران (ژردیس؛ پرند...) اصفهان (بهارستان و فولادشهر...) و تبریز (سهند) و مشهد (گلبهار) و شیراز (صدرا) از رونق نسبی برخوردار هستند اما عموماً با افق‌های جمعیتی پیش بینی شده فاصله بسیار دارند.

علاوه بر جوان بودن این شهرها و مشکل تازه تاسیسی مطالعات مکان‌یابی نامناسب، فراهم نبودن زیر ساخت‌ها؛ خلاهای اجتماعی؛ عدم پیشرفت فیزیکی پروژه‌ها و... گاهی برخی از این عرصه‌های سکونتی به شهرهای خوابگاهی در اطراف شهرهای مادر تبدیل شده‌اند طبیعی است در چنین شرایطی روح شهرنشینی و شهریت شکل نمی‌گیرد. مسئله بی‌تعلقی و اتمیزه

۱. دانشیار جامعه‌شناسی شهری دانشگاه بوعلی سینا

۲. کارشناس ارشد علوم اجتماعی



بودن ساکنان و تازه واردان به شهرهای جدید در ایران که روابط و پیوندهای اجتماعی در فرهنگ آن مهم بوده و تا حد زیادی هست بخصوص اگر توجه داشته باشیم که بیشتر ساکنین این شهرها کارگرانی هستند که در واحدهای صنعتی خارج از شهر مادر مشغول به کارند و اغلب مهاجر و از برشهای فرهنگی و اجتماعی متکثر و منشا اجتماعی متفاوت وارد این نقاط سکونتی شده اند.

در عین حال که یکی از دلایل عدم استقبال مردم از این شهرها مساله کمبود امکانات اولیه مناسب در آنها است. نبود هویت فرهنگی و خلا حمایت اجتماعی و فقر شبکههای اجتماعی در میان ساکنین این نو شهرهاست. از نگاه کارشناسان وقتی شهر به معنای واقعی اش مفهوم می یابد که تعاملات منطقی بین شهروندان صورت بگیرد تا در سایه اجماع و شکل گیری سرمایه اجتماعی ساکنان زندگی در شهرهای جدید را بعنوان یک گزینه مطلوب انتخاب سکونتی ببینند.

روش بررسی این مطالعه پیمایش و جمع آوری داده با ابزار پرسشنامه بوده است اما در عین حال از تکنیکهای مشاهده میدانی، مصاحبههای عمیق و مرور اسناد فرادست و مطالعات پیشین نیز سود بردیم. نتایج کلی نیز نشان داد که در شهر جدید صدرا اشتغال قیمت زمین مهم ترین علت ولی در عالی شهر قیمت زمین در اولویت اول و سپس اشتغال علت اصلی است. میزان رضایت شهروندان از سکونتگاه فعلی نیز در دو شهر عالیشهر و صدرا ۱۶،۸ درصد از شهروندان عالیشهر در مقایسه با ۲۸،۱ درصد از شهروندان صدرا از سکونت در سکونتگاه فعلی خود رضایتمندی دارند. عدم تمایل به ماندگاری یکی از مشکلات در شهرهای جدید است چنانچه در مطالعه عنایستانی و همکارن ۴۵،۳ درصد از شهروندان گلپهار مشهد تمایل زیادی به مهاجرت دارند و ۲۳ درصد شهروندان هشتگرد نیز در اولین فرصت مهاجرت خواهند کرد. در این مطالعه نیز میانگین نمرات پاسخگویان در گویه عدم تمایل به نقل مکان برای شهروندان صدرا ۲،۸ و میزان متناظر آن در عالیشهر ۲،۵ است. میانگین کسانی که در صدرا از زندگی در شهر لذت می برند ۲،۶ است در حالیکه این مقدار در عالیشهر ۲،۳ می باشد.

بررسی تطبیقی مشکلات شهروندان نشان داد؛ میزان مشکلات خدمات شهری در عالیشهر با ۶۸،۹ درصد نسبت به صدرا با ۵۲،۱ درصد بیشتر است. در بعد کالبدی- زیرساختی نیز مشکلات عالیشهر با ۴۵،۳ درصد نسبت به صدرا با ۴۱،۱ درصد بیشتر است اما، مشکلات حوزه خدمات درمانی و امور مدیریتی در صدرا بیشتر از عالیشهر است. نشان می دهد در سطح معناداری ($Sig= ۰/۰۴$) افزایش هویت شهری، موجب افزایش میزان رضایت شهروندان



می‌شود. افزایش تعلق مکانی شهروندان شهر جدید صدرا و عالیشهر در سطح معناداری ($\text{Sig} = 0/000$) موجب افزایش رضایت از کیفیت زندگی شهری می‌شود.

لازم است سیاست‌گذاران و سازندگان شهرهای جدید به رابطه بین شهر و ساکنانش، حافظه جمعی، خاطرات مشترک، ارزش‌ها، عقاید و باورهای مشترک توجه داشت در غیر این صورت شهری بی‌هویت بلکه شهری کژهویت خلق خواهد شد؛ شهری کژهویت که ساکنانی مسئولیت‌گریز و بی‌تفاوت خواهد بود و مشارکت شهروندان در امور شهری پایین، احساس تعلق ناکافی خواهد بود. به دلیل کم توجهی به این مسائل، شکل‌گیری باورها و نگرش‌های مشترک در شهرهای جدید نه بر مبنای هویتی مطلوب بلکه در آغاز راه کژهویتی است. باورها، اعتقادات و ارزش‌های نامطلوب بالفعل، جایگزینی برای هویت مطلوب بالقوه است. کژ هویت شهری در تبلور نگرش منفی به محل سکونت و تعبیرات عامیانه شکل گرفته است؛ تعبیرهای عامیانه‌ای چون «شهر ارواح»، «خالی‌شهر» «خوابگاه» از جمله بازتاب‌های این تجربه است.

از آنجا که مبنای شکل‌گیری شهرهای جدید کاستن از آسیب‌ها و مسائل کلان شهرها بوده زمینه اما در عمل به دلیل بی‌توجهی به ابعاد اجتماعی و روانی و توجه صرفاً عمرانی و اقتصادی به شهرهای جدید سبب ابتر شدن بخش زیادی از تلاش و هزینه شده است. سخن پایانی اینکه چون شهر پازلی متشکل از ابعاد کالبدی، اجتماعی و فعالیت‌ها است و بی‌توجهی به هر یک در عدم رضایت شهروندان نمایان می‌شود. در طراحی شهرهای جدید باید از تجربه شهرهای جدید ساخته شده و دایر فعلی درس گرفت. شهرهای جدید که برای حل مسائل و مشکلات شهرهای مادر و بزرگ ایجاد شدند در صورت ناکارآمدی نه تنها مشکلات مادر شهر را حل نخواهند کرد بلکه خود نیز بعنوان اقمار سربار مادرشهر اصلی خواهند شد.

کلید واژه: شهرهای جدید، تعلق اجتماعی، مادر شهر تعلق مکانی.

مقدمه

"نهضت ایجاد شهرهای جدید" در دنیا در اصل برای پاسخگویی به مسائل و مشکلات ناشی از رشد سریع شهری پس از انقلاب صنعتی و تمرکز و ازدحام جمعیت‌های کثیر در بافت‌های شهری که عموماً فاقد توان تحمل این حجم گسترده ساکنان را نداشت مطرح شد. آنچه برخی از نویسندگان حتی آنرا به عنوان ناخوشی یا "بیماری‌های شهری"^۱ معرفی کردند. هجوم گسترده به شهرها و پیشی گرفتن تقاضا برای سکونت در شهر بر

1. urban disease



ظرفیت تحمل و زیرساخت‌ها و عرضه خدمات و تسهیلات سبب افت کیفیت زندگی در شهرهای عموماً صنعتی و سپس اغلب شهرها گردید. برای رهایی از این معضل پاسخ‌های مختلفی مطرح شد؛ ایده تاسیس شهرهای جدید یکی از سناریوهای پیشنهادی بود.

افزایش روند شهرنشینی و در نتیجه گسترش و توسعه شهرها و حومه آنها بعد از انقلاب صنعتی و پایان جنگ‌های جهانی، شهرها و حومه آنها را به متراکم‌ترین محل‌های تجمع و مصرف منابع طبیعی توسط جمعیت‌های انسانی و به همان نسبت تولید و انتشار انواع آلودگی‌ها و در نتیجه دارای بیشترین سهم در تخریب محیط زیست تبدیل کرد. از مهم‌ترین راه‌حل‌ها در پاسخ به کاهش ظرفیت شهرهای بزرگ برای جذب جمعیت بیشتر و کاهش آلودگی و تخریب محیط زیست، برنامه‌ریزی و اجرای شهرهای جدید بوده است که در نیمه دوم قرن نوزدهم در کشورهای اروپایی به ویژه انگلستان شروع شد (جعفری، حبیب‌پور، ۱۳۸۷: ۴۶). در ایران نیز تاریخچه ایجاد شهرهای جدید را می‌توان بیش از ۶۰ سال دانست که به دو دوره قبل و بعد از انقلاب اسلامی قابل تقسیم است. از نخستین شهرهای جدید و موفق کشور که عمده‌تاً در فاصله بین دو جنگ جهانی با اهداف سیاسی و نظامی یا اسکان کارکنان صنایع فولاد و نفت و گاز و بر پایه تکوین هسته‌های موجود روستایی شکل گرفته‌اند، به ترتیب می‌توان از زاهدان و نوشهر، فولادشهر و آبادان نام برد (زیاری، ۱۳۷۹). در یک طبقه‌بندی کلی شهرها در دو الگوی الف. طبیعی (رشد طبیعی یک نقطه سکونتی یا یک روستا و تبدیل آن به شهر) و ب. تأسیسی (ایجاد یک نقطه شهری با مکان یابی و طرح و نقشه از پیش اندیشیده شده قبلی) قرار می‌گیرند: شهرهای جدید، شهرهای تأسیسی محسوب می‌شوند، زیرا دولت‌ها و سازمان‌های متولی شهرسازی و برنامه‌ریزی به منظور پاسخ‌گویی به نیاز و استفاده بهتر از منابع و عرصه‌های طبیعی به ایجاد این شهرها برای استقرار جمعیت می‌پردازند (نقدی، ۱۳۹۰: ۱۹۰).

با توجه به این امر که جمعیت‌پذیری و استقرار سکنه در شهرهای جدید پس از ایجاد و تأمین زیرساخت‌های شهری توسط وزارت راه و شهرسازی صورت تحقق به خود می‌گیرد. این شهرها کمتر مشکلات "شهرهای معمول" را در ابعاد تأسیسات و زیرساخت‌های شهری دارند. از ابعاد فنی تا حدودی استانداردهای شهرسازی در آنها رعایت می‌شود یا باید مراعات گردیده باشد. مشکل عمده این نقاط بیشتر تمایل و ترغیب مردم به اسکان و انتقال به این محدوده‌ها و مهم‌تر از آن "نگهداشت" مردمان مستقر شده می‌باشد.

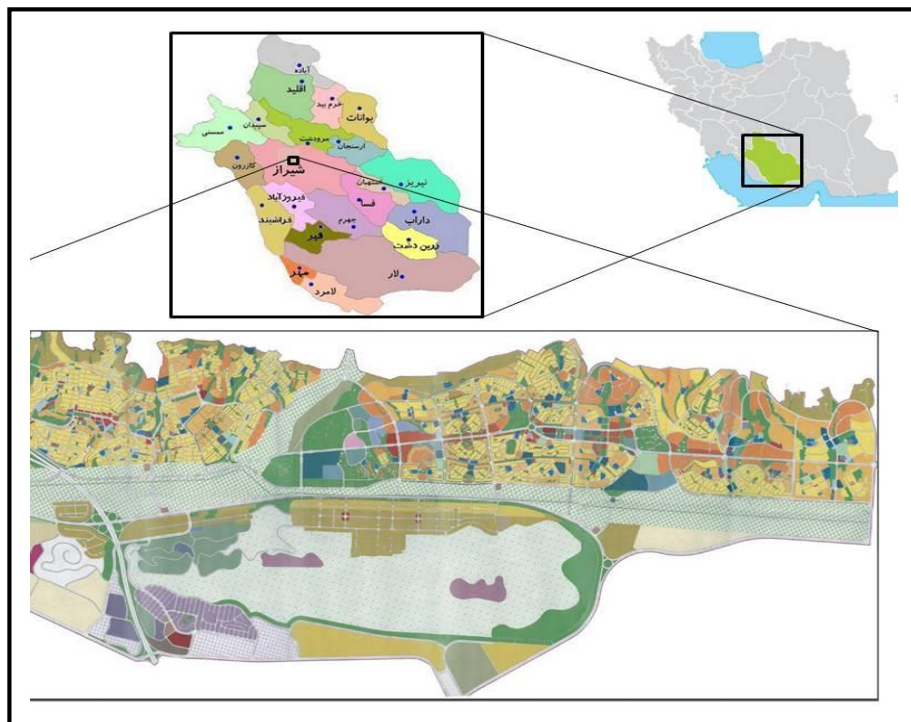


بنابراین دلیل این مهم که اغلب شهرهای جدید ایران با افق‌های جمعیت پذیری خود فاصله دارند بیش از آنکه به متغیرهای کتالبدی و شهرسازانه مربوط باشد؛ به مؤلفه‌های اقتصادی-اجتماعی مربوط است. سرزندگی؛ هویت؛ روابط اجتماعی؛ فرصت‌های شغلی؛ احساس امنیت نمونه‌هایی از چالش‌های پیش گفته در این شهرهاست. به همین سبب این مطالعه کنکاشی است در کم و کیف متغیرهای اجتماعی در دو شهر جدید در جنوب ایران و روابط آنها با سایر شاخص‌های زندگی شهری و در نهایت بر اساس یافته‌های پیمایش‌ها برخی پیشنهادات برای ارتقا کیفیت زندگی و زیست‌پذیر کردن این سکونتگاه‌ها ارائه شده است.

معرفی محدوده‌های مورد مطالعه

شهر جدید صدرا

شهر جدید صدرا برگرفته از نام فیلسوف بزرگ ملاصدرا است که با وسعتی معادل ۲۰۴۸ هکتار در فاصله ۱۵ کیلومتری شمال غربی شیراز قرار گرفته است. شهرهای شیراز، مرودشت و زرقان نزدیک‌ترین شهرها به این منطقه می‌باشد. از طرف شمال به ارتفاعات ملوس جان از طرف شرق با جاده مرودشت و حوزه صنعتی آب باریک، از سمت جنوب به حریم شیراز و از طرف غرب به ارتفاعات فلات محدود می‌شود که جاده سپیدان را دربرمی‌گیرد (نگهداری، ۱۳۸۱: ص ۱۴۰). ارتفاع متوسط آن ۱۸۰۵ متر است که نسبت به شهر شیراز ۳۵۰ متر بالاتر قرار گرفته است؛ پست‌ترین نقطه، دشت باجگاه با ارتفاع ۱۸۰۰ متر از سطح دریا و بلندترین آن ارتفاعات ملوس جان با ارتفاع حدود ۲۳۰۰ متر می‌باشد (مهندسین مشاور شهر و برنامه، ۱۳۸۵: ۱۹). در حال حاضر نیز مناطق مسکونی شهر صدرا به دو بخش فاز یک و فاز دو تقسیم شده است که فاز یک در قسمت شرقی و فاز دو در قسمت غربی قرار گرفته است (شرکت عمران شهر جدید صدرا، ۱۳۸۹: ۴).



شکل شماره (۱): موقعیت شهر جدید صدرا

الگوی توسعه شهری در صدرا

برنامه‌ریزی، مطالعات و طراحی شهر جدید صدرا از سال ۱۳۶۸ در دستور کار وزارت مسکن و شهرسازی قرار گرفت و متعاقباً به مهندسين ابلاغ شد و تکميل و تصويب مطالعات مرحله اول آن در سال ۱۳۷۲ آغاز گردید (مهندسين مشاور شهر و برنامه، ۱۳۸۵: ۲۳). در برنامه شهر جدید صدرا سه آستانه جمعیتی برای آن در سال‌های مختلف تعريف شده است:

آستانه اول: با جمعیت ۱۲۵۰۰۰ نفر (مصوب در کمیته فنی در سال ۱۳۷۳) تا سال ۱۳۹۰.

آستانه دوم: با جمعیت ۲۰۰۰۰۰ نفر (مصوب در شورای عالی معماری و شهرسازی در سال ۱۳۷۹) تا ۱۳۹۰.



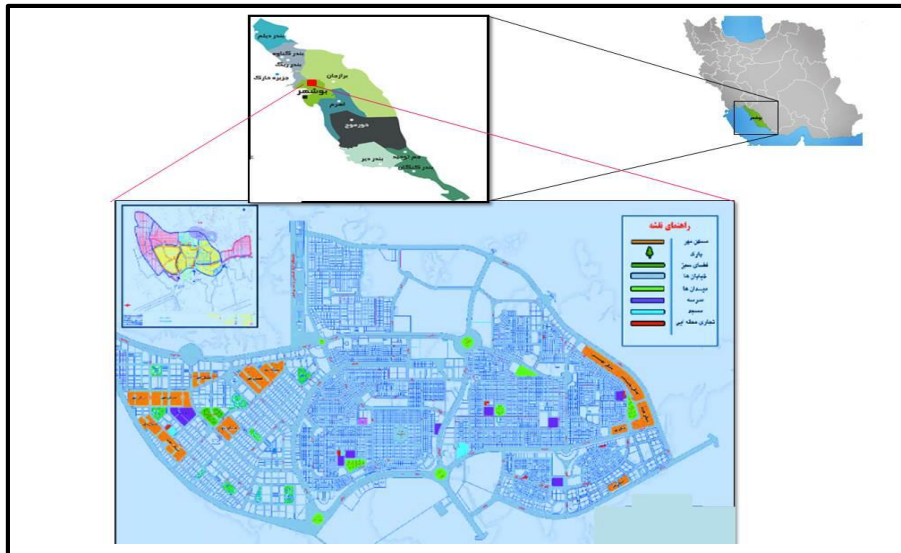
آستانه سوم: با جمعیت ۳۰۰۰۰۰ نفر (مصوب در کمیته فنی در سال ۱۳۸۵) تا سال ۱۳۹۰ (مهندسین مشاور شهر و برنامه، ۱۳۸۵: ۲۳).

اهداف شهر جدید صدرا

درارتباط با اهداف عمده احداث شهر جدید صدرا چهارگونه هدف زیر قابل ذکر است:
جذب سرریز جمعیت شهرهای شیراز، مرودشت و زرکان.
جلوگیری از رشد شهرک‌ها و سکونتگاه‌های بی‌ضابطه و خودرو در محور شمال غرب.
ایجاد بستر مناسب جهت خدمات عالی تحقیقاتی و دانشگاهی و خدمات فرامنطقه‌ای.
ایجاد اشتغال (خداشناس، ۱۳۸۸: ۱۵۳).

شهر جدید عالیشهر

شهر جدید عالیشهر با وسعتی حدود ۹۰۰ هکتار در ۲۴ کیلومتری جنوب شرقی بوشهر (آمار و اطلاعات شرکت عمران شهرهای جدید ایران، ۱۳۸۵) در مسیر جاده دلوار و در دامنه رشته کوه کلاتک و در جوار روستاهای زنجیره‌ای و همچنین در کنار جنگل‌های مصنوعی واقع گردیده است (سایت شرکت عمران شهر جدید عالیشهر). به طور متوسط اراضی ۳۰ متر از سطح دریا بالاتر می‌باشد و در قیاس با بندر بوشهر از ارتفاع نسبتاً بیشتری برخوردار است (طرح تفصیلی شهر جدید عالیشهر، ۱۳۸۰: ۱۱۱).
بالاترین نقطه‌ی زمین در قسمت شرق ۴۰ متر از سطح دریا ارتفاع دارد، که در طول ۱/۵ کیلومتر به قسمت غرب و در نزدیکی جاده دلوار، خطوط تراز ۲۰ متر پایین‌تر می‌آید (همان: ۱۱۲). در شرایط عادی میزان دمای شهر عالیشهر به مقدار نسبتاً محدودی از بوشهر کم‌تر است و میزان شرجی محیط نیز تا حدودی ملایم‌تر است. با توجه به ارتفاع نسبتاً بالاتر شهر عالیشهر در قیاس با بوشهر، بادهای غالب منطقه در عالیشهر محسوس‌تر از بوشهر است (همان: ۱۱۲-۱۱۳).



شکل شماره (۲): موقعیت شهر جدید عالی شهر

اهداف شهر جدید عالی شهر

درارتباط با اهداف عمده‌ی احداث شهر جدید عالی شهر هدف‌های زیر قابل ذکر است:

- پایه‌گذاری اقتصاد شهر بر اساس صنایع مطلوب منطقه.
- خدمات آموزش عالی.
- حفظ تعادل اکولوژیکی شهر و منطقه.
- ایجاد محیط زیست مناسب.
- جذب سرریز جمعیت شهر بوشهر (سایت شرکت عمران شهر جدید عالی شهر).

دلایل اقامت شهروندان

عامل اقتصادی یکی از عوامل مهم انتخاب محل زندگی و نیز شاخص موفقیت شهرهای جدید است. هزینه‌های رفت و آمد، قیمت مناسب مسکن و فرصت اشتغال از عوامل مهم اقتصادی است که در انتخاب محل سکونت و به تبع آن بر رضایت شهروندان تأثیرگذار است. مهم‌ترین دلیل سکونت شهروندان صدرا فرصت اشتغالی (۲۶.۶) است درحالی‌که در عالی شهر قیمت مناسب مسکن دلیل نخست سکونت ساکنین در این شهر است. بر طبق گفته‌های شهروندان سکوت و آرامش، آب و هوای پاکیزه، نبود ترافیک و نبود امواج



مضر پارازیت‌های ماهواره‌ای در صدرا، از جمله دلایلی است که بستر مناسبی را برای گریز از شلوغی و آلودگی مادر شهر شیراز و سکونت در صدرا فراهم کرده است.

جدول شماره (۱): توزیع فراوانی مربوط به مهم‌ترین دلیل اقامت ساکنین در شهر جدید صدرا و عالیشهر

شهر	دلیل سکونت	فراوانی	درصد	شهر	دلیل سکونت	فراوانی	درصد
صدرا	اشتغال	۵۱	۶.۲۶	عالیشهر	قیمت مناسب مسکن ^۱	۴۷	۱.۲۵
	قیمت مناسب مسکن ^۲	۳۷	۳.۱۹		اشتغال	۳۹	۵.۲۰
	هوای پاکیزه	۲۱	۹.۱۰		اجبار	۳۰	۸.۱۵
	سکوت و آرامش	۱۴	۳.۷		سکوت و آرامش	۱۲	۳.۶
	اجبار	۱۲	۳.۶		نزدیکی به خانواده	۱۰	۳.۵
	تحصیل	۹	۷.۴		هوای پاکیزه	۷	۷.۳
	آب و هوای مساعد	۸	۲.۴		تحصیل	۶	۱.۳
	نزدیکی به خانواده	۶	۱.۳		هزینه‌های پایین	۵	۶.۲
	نبود ترافیک	۵	۶.۲		نزدیکی به بوشهر	۴	۱.۲
	سرمایه‌گذاری	۳	۶.۱		نبود ترافیک	۲	۱.۱
	امواج مضر ماهواره	۲	۱.۱		بدون پاسخ	۲۸	۴.۱۴
	امنیت	۱	۰.۵		-	-	-
	جمع کل	۱۹۲	۱۰۰		جمع کل	۱۹۰	۱۰۰

۱. از مجموع ۴۷ نفری که مهم‌ترین دلیل خود را برای سکونت در عالیشهر قیمت مناسب مسکن ذکر کرده‌اند؛ ۹ نفر (۴,۷ درصد) قیمت مناسب اجاره و ۳۸ نفر (۲۰,۴) قیمت مناسب خرید خانه را ذکر کرده‌اند.

۲. از مجموع ۳۷ نفری که مهم‌ترین دلیل خود را برای سکونت در صدرا قیمت مناسب مسکن ذکر کردند؛ ۱۵ نفر (۷,۸ درصد) قیمت مناسب اجاره خانه و ۲۲ نفر (۱۱,۵ درصد) قیمت مناسب خرید خانه را عنوان کرده‌اند.



با توجه به این که قیمت مناسب مسکن و فرصت اشتغال در شهر جدید اندیشه نیز به عنوان اولین و دومین عامل مهم در جذب جمعیت می باشد^۱ و همچنین قیمت مناسب مسکن (۷.۴۲)، فرصت اشتغال (۲.۴)، نزدیکی به خانواده (۲.۱۱) از عمده ترین دلایل سکونت خانوارها در شهر جدید هشتگرد^۲ می باشد، می توان گفت عوامل جاذبه سکونت در شهرهای جدید هرچند با درصدها یا اولویتهای متفاوت اما به طور نسبی مشترک می باشد؛ همانطور که عواملی چون اجبار به سکونت^۳ نیز از دلایل مشترک اما منفی است.

رضایت از محل سکونت

رضایتمندی به معنای خشنودی و شادمانی است که در نتیجه تأمین نیازها و برآورده شدن تقاضاها و احتیاجات ایجاد می شود. با سنجش رضایت از سکونتگاه، چارچوبی راهنما برای شناخت خصوصیات ساختاری خانوارها و بافت سکونت به دست می آید. برای دستیابی به این چارچوب، میزان رضایت شهروندان از سکونتگاه قبلی و فعلی سنجیده شده است.

نتایج جدول (۲) نشان می دهد از کل جمعیت مورد مطالعه، ۲.۱۳ درصد از شهروندان عالیشهر و ۱.۱۵ درصد از شهروندان صدرا از سکونتگاه قبلی خود ناراضی بودند. به عبارتی میزان رضایت شهروندان عالیشهر از سکونتگاه قبلی بیشتر از رضایت شهروندان عالیشهر است.

علاوه بر سنجش رضایتمندی از سکونتگاه قبلی، میزان رضایت شهروندان از سکونتگاه فعلی نیز در دو شهر عالیشهر و صدرا مورد بررسی قرار گرفت. ۸.۱۶ درصد از شهروندان عالیشهر در مقایسه با ۱.۲۸ درصد از شهروندان صدرا از سکونت در سکونتگاه فعلی خود رضایتمندی دارند. بنابر نتایج به دست آمده رضایتمندی بیشتر ساکنین صدرا از زندگی در این شهر ناشی از تأمین نسبی نیازها و برآورده شده احتیاجاتشان در مقایسه با شهروندان عالیشهر است.

۱. بر اساس مطالعه شکوهی، قرخلو و خزائی نژاد با عنوان عوامل موثر در جمعیت پذیری شهرهای جدید اقماری
۲. بر اساس مطالعه زبردست و جهانشاهلو با عنوان بررسی عملکرد شهر جدید هشتگرد در جذب سرریز جمعیت
۳. بر اساس مطالعه زبردست و جهانشاهلو با عنوان بررسی عملکرد شهر جدید هشتگرد در جذب سرریز جمعیت



جدول شماره (۲): توزیع فراوانی و درصد پاسخگویان بر حسب میزان رضایت از سکونتگاه قبلی و فعلی در صدرا و عالیشهر

میزان رضایت	محل سکونت قبلی				محل سکونت فعلی			
	فراوانی		درصد		فراوانی		درصد	
	صدرا	عالیشهر	صدرا	عالیشهر	صدرا	عالیشهر	صدرا	عالیشهر
خیلی زیاد	۴۱	۶۰	۴.۲۱	۶.۳۱	۱۱	۹	۷.۵	۷.۴
زیاد	۶۶	۵۲	۴.۳۱	۴.۲۷	۴۳	۲۳	۴.۲۲	۱.۱۲
متوسط	۵۱	۵۰	۶.۲۶	۳.۲۶	۸۲	۸۹	۷.۴۲	۸.۴۶
کم	۱۵	۱۱	۸.۷	۸.۵	۲۷	۲۸	۱.۱۴	۷.۱۴
خیلی کم	۵	۹	۶.۲	۷.۴	۱۵	۲۲	۸.۷	۶.۱۱
اصلاً	۹	۵	۷.۴	۷.۲	۱۴	۱۵	۳.۷	۹.۷
بی‌پاسخ	۵	۳	۶.۲	۶.۱	-	۴	-	۱.۲
جمع کل	۱۹۲	۱۹۰	۱۰۰	۱۰۰	۱۹۲	۱۹	۱۰۰	۱۰۰

در تحلیل رضایتمندی فرد از محل زندگی می‌توان گفت که رضایت از سکونت و شرایط فعلی زندگی فرد در راستای تعریف فرد از نیازها و آرمان‌هایش می‌باشد و زمانی رضایتمندی حاصل می‌شود که تعریف فرد از آرمان‌هایش محقق گردد. شهروندانی رضایت بیشتری از سکونتگاه فعلی دارند که انتظارات و اهداف مهاجرتی آنها در تطبیق سکونتگاه فعلی و سکونتگاه قبلی تحقق یافته باشد و در برآورد سود و هزینه مهاجرت، منفعت بیشتری نصیب آنها شده باشد.

مهاجرت معکوس

برای بررسی میزان تمایل به سکونت دائم خانوارهای ساکن در شهر جدید صدرا و عالیشهر از شهروندان سؤال شد «اگر امکان مهاجرت برای شما فراهم باشد چقدر تمایل دارید از این شهر مهاجرت کنید؟». حدود ۳.۴۴ درصد از شهروندان صدرا برای ادامه‌ی زندگی تمایل دارند به شهر دیگری مهاجرت کنند؛ در حالی که تعداد افرادی که در عالیشهر تمایل به مهاجرت در آنها زیاد است ۵.۵۰ درصد می‌باشند.

تمایل به سکونت دائم در عالیشهر نسبت به صدرا کمتر و تمایل به مهاجرت بیشتر است. ارقام ذکر شده حاکی از آن است که به طور کلی تمایل به مهاجرت در هر دو شهر صدرا و عالیشهر نسبتاً بالاست و تعداد کمی از شهروندان تمایل به سکونت دائم دارند که



این تمایل به مهاجرت معکوس می‌تواند تحقق چشم‌اندازهای جمعیتی هر دو شهر را با چالش بیشتری مواجه سازد.

جدول شماره (۳): توزیع فراوانی و درصد مربوط به تمایل به مهاجرت معکوس در شهر جدید صدرا و عالیشهر

تمایل به مهاجرت	تمایل به مهاجرت			
	فراوانی		درصد	
	صدرا	عالیشهر	صدرا	عالیشهر
خیلی زیاد	۳۷	۵۴	۳.۱۹	۴.۲۸
زیاد	۴۸	۴۲	۲۵	۱.۲۲
در حد متوسط	۴۴	۴۲	۹.۲۲	۱.۲۲
کم	۳۶	۲۰	۸.۱۸	۵.۱۰
خیلی کم	۱۲	۲۶	۳.۶	۷.۱۳
اصلا	۱۳	۳	۸.۶	۶.۱
بی‌پاسخ	۲	۳	۱	۶.۱
جمع کل	۱۹۲	۱۹۰	۱۰۰	۱۰۰

با توجه به سایر مطالعات انجام شده در حوزه شهرهای جدید که تمایل به مهاجرت معکوس را بررسی کرده‌اند نیز عدم تمایل به ماندگاری در شهرهای جدید مشاهده می‌شود، چنانچه ۳.۴۵ درصد از شهروندان گلپهاری^۱ تمایل زیادی به مهاجرت دارند و ۲۳ درصد شهروندان هشتگرد نیز در اولین فرصت مهاجرت خواهند کرد^۲.

۱. بر اساس مطالعه عنایستانی و همکاران با عنوان تحلیل رضایتمندی ساکنان شهر جدید گلپهاری از شرایط زندگی و تاثیر آن بر جذب جمعیت از مادر شهر مشهد
 ۲. بر اساس مطالعه زبردست و جهانشاهلو با عنوان بررسی عملکرد شهر جدید هشتگرد در جذب سرریز جمعیت



تفاوت‌های شهر جدید صدرا و عالیشهر با مادرشهر شیراز و بوشهر

برای ارزیابی نوع نگاه شهروندان به شهر جدید در مقایسه با مادر شهر، از شهروندان پرسیده شد «از نظر شما مهمترین وجه تمایز و تفاوت شهر صدرا / عالیشهر با شیراز/ بوشهر چیست؟». نتایج حاکی از توجه و تمرکز شهروندان به مسئله دسترسی به خدمات است.

جدول شماره (۴): توزیع فراوانی و درصد مربوط به مهمترین تفاوت‌های صدرا و عالیشهر با مادر شهر از

نظر ساکنین^۱

شهر	تفاوت	فراوانی	درصد
صدرا	دسترسی به خدمات	-	۷۳
	آب و هوا	+	۳۶
	سکوت و آرامش	+	۱۰
	فرصت اشتغال	-	۹
	باغ شهر	+	۶
	نداشتن ترافیک	+	۵
	وسعت و جمعیت کم	+	۳
	کوه‌های اطراف	+	۱
	نبود امواج ماهواره	+	۱
	دانشگاه	-	۱
	-	*	-
	-	*	-
	-	*	-
	-	*	-
عالیشهر	بی پاسخ	*	۲۶
	جمع کل		۱۹۲
	دسترسی به خدمات	-	۵۶
	سکوت و آرامش	+	۲۰
	فرصت اشتغال	-	۱۴
	سبک زندگی روستایی	-	۱۱
بوشهر	قیمت مناسب مسکن	+	۹
	درصد		۷۴

۱. در جدول (۴) منظور از علامت منفی کمیت و کیفیت پایین عامل تفاوت در شهر جدید نسبت به مادرشهر و منظور از علامت مثبت کمیت یا کیفیت بالای عامل تفاوت در شهر جدید نسبت به مادر شهر است.



۳.۴	۸	-	مهاجر پذیر بودن
۲.۳	۶	-	خوابگاهی بودن
۱.۳	۶	+	وسعت و جمعیت کم
۱.۳	۶	+	وجود امنیت
۶.۲	۵	+	نداشتن ترافیک
۱.۲	۴	+	هوای پاکیزه
۱.۲	۴	+	طراحی نوین شهری
۱.۲	۴	*	تفاوت‌های زیاد
۰/۵	۱	-	سکونت اقشار ضعیف
۳.۱۹	۳۶	*	بی‌پاسخ
۱۰۰	۱۹۰		جمع کل

از نظر شهروندان این دو شهر دسترسی به خدمات رفاهی، بهداشتی- درمانی، تفریحی- گردشگری در شهر جدید نسبت به مادرشهر به مراتب کمتر است به گونه‌ای که شهروندان برای تأمین این نیازها در رفت و آمد مداوم و روزانه با مادرشهر هستند و این عامل به عنوان مهمترین وجه تمایز مادرشهر و شهر جدید شناخته می‌شود.

وجود آب و هوای مساعد به دلیل کوهستانی بودن شهر صدرا و آب و هوای پاکیزه ناشی از موقعیت کوهستانی این شهر دومین تفاوت و تمایز صدرا با مادرشهر شیراز از نظر شهروندان است در حالیکه سکوت و آرامش عالیشهر دومین تفاوت اصلی با مادرشهر بوشهر است.

مزیت‌های صدرا و عالیشهر نسبت به مادر شهر شیراز و بوشهر

از شهروندان صدرا و عالیشهر سوال شد «از نظر شما مهمترین مزایا و جذابیت‌هایی که زندگی در عالیشهر و صدرا در مقایسه با مادرشهر شیراز و بوشهر دارد چیست؟».

مهمترین جذابیت در صدرا آب و هوا است در حالی که در عالیشهر سکوت و آرامش عامل نخست بوده است. دومین عامل جذابیت برای شهروندان سکوت و آرامش صدرا و قیمت مناسب مسکن در عالیشهر است. از مجموعه جذابیت‌های در دو شهر صدرا و عالیشهر، نسبت تعداد جذابیت‌های طبیعی در صدرا (آب و هوا، تپه کاج، اکوپارک، پارک نجوم، باغ شهر و کوه‌های اطراف) از عالیشهر (آب و هوا، جنگل بنه‌گز) بیشتر بوده است. در مقابل کسانی که برای هر یک از این دو شهر جذابیت‌هایی برشمرده‌اند، ۳.۸ درصد از ساکنین صدرا و ۱.۲۳ درصد از ساکنین عالیشهر این شهرها را فاقد جذابیت و مزیت



می‌دانند. با توجه به یافته‌ها، شهر جدید صدرا در ارائه ویژگی‌ها و فضاهای جذاب نسبت به عالیشهر موفق‌تر بوده است.

جدول شماره (۵): توزیع فراوانی مربوط به مهمترین مزایا و جذابیت‌های شهر عالیشهر و صدرا از نظر ساکنین

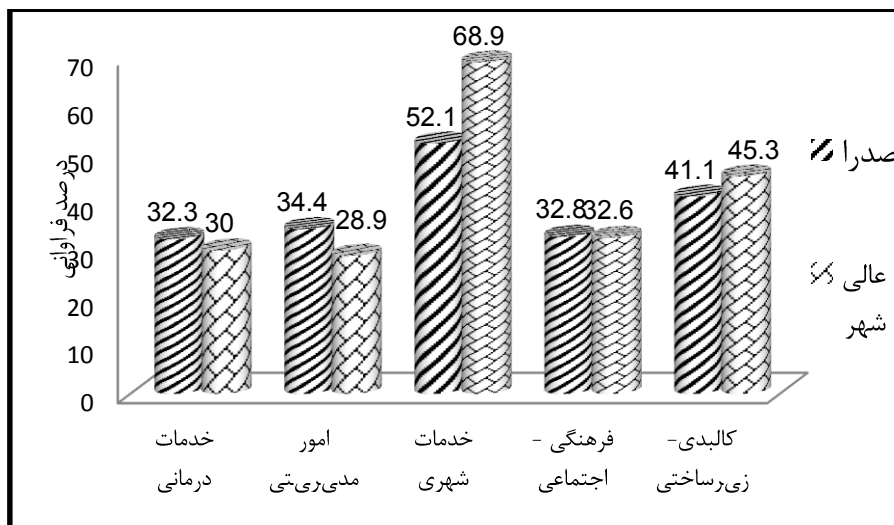
شهر	جذابیت	فراوانی	درصد	شهر	جذابیت	فراوانی	درصد
صدرا	آب و هوا	۷۱	۹.۳۶	عالیشهر	سکوت و آرامش	۴۵	۷.۲۳
	سکوت و آرامش	۲۸	۵.۱۴		قیمت مناسب مسکن	۱۳	۸.۶
	نبود ترافیک	۱۲	۲.۶		وجود امنیت	۱۰	۳.۵
	باغ شهر	۹	۲.۴		آب و هوا	۸	۲.۴
	قیمت مناسب مسکن	۸	۱.۴		نزدیکی به بوشهر	۷	۷.۳
	نبود امواج مضر ماهواره	۴	۱.۲		دانشگاه آزاد	۷	۷.۳
	نزدیکی به خانواده	۴	۱.۲		پاکیزگی شهر	۴	۱.۲
	تپه کاج	۴	۱.۲		بازار هفتگی	۴	۱.۲
	دانشگاه هنر و معماری	۳	۶.۱		جنگل بنی‌گز	۳	۶.۱
	اکو پارک	۲	۱.۱		گلزار شهدای گمنام	۳	۶.۱
	پارک نجوم	۲	۱.۱		طراحی نوین شهر	۳	۶.۱
	اشتغال	۲	۱.۱		فرهنگ شهروندی	۳	۶.۱
	کوه‌های اطراف	۲	۱.۱		نزدیکی به خانواده	۲	۱.۱
	جذابیتی ندارد	۱۶	۳.۸		هزینه‌های پایین	۲	۱.۱
	-	-	-		جمعیت مناسب	۲	۱.۱
	-	-	-		تنوع فرهنگی	۱	۰.۵
	-	-	-		جذابیتی ندارد	۴۵	۱.۲۳
	جمع کل	۱۹۲	۱۰۰		جمع کل	۱۹۰	۱۰۰

مشکلات شهروندان شهرهای جدید صدرا و عالیشهر

بررسی و شناخت مسائل و مشکلات شهرهای جدید از آن جهت حائز اهمیت است که می‌تواند به عنوان مبنایی در برنامه‌ریزی‌های آتی باشد. بدون شناخت مسائل و تنگناهای زندگی شهروندان، نمی‌توان در میان ساکنان احساس تعلق و رضایت را به وجود آورد. بنابراین در راستای دستیابی به این شناخت و افزایش میزان رضایت در این شهرها، مشکلات شهروندان در ابعاد مختلف مورد ارزیابی قرار گرفت و در هر بعد مهمترین مشکلاتی که شهروندان مشخص شد.



بررسی تطبیقی مشکلات شهروندان نشان داد؛ میزان مشکلات خدمات شهری در عالیشهر با ۶۸.۹ درصد نسبت به صدرا با ۵۲.۱ درصد بیشتر است. در بعد کالبدی-زیرساختی نیز مشکلات عالیشهر با ۴۵.۳ درصد نسبت به صدرا با ۴۱.۱ درصد بیشتر است اما، مشکلات حوزه خدمات درمانی و امور مدیریتی در صدرا بیشتر از عالیشهر است.



شکل شماره (۳): مشکلات شهرهای جدید عالیشهر و صدرا

در بعد خدمات درمانی ۳۳.۳ درصد ساکنین در صدرا و ۴۳.۵ درصد در عالیشهر نبود بیمارستان را مهم‌ترین مشکل دانستند. وابستگی مدیریتی به مادر شهر صدرا با ۳۹ درصد و در عالیشهر ضعف مسئولیت‌پذیری مسئولین با ۵۳.۳ درصد مهم‌ترین مشکل در امور مدیریتی است و در بعد خدمات شهری در هر دو شهر ضعف حمل و نقل عمومی مهم‌ترین مشکل است.



جدول شماره (۶): مهمترین مشکلات شهر جدید صدرا

بعد	شرح بعد	فراوانی	درصد	فراوانی بعد	درصد بعد
بهداشت شهری	وجود حیوانات ولگرد	۲۹	۳.۸۵	۳۴	۷.۱۷
	دفع نامناسب فاضلاب شهری	۵	۷.۱۴		
خدمات درمانی	نبود بیمارستان	۲۲	۳.۳۳	۶۲	۳.۳۲
	کمبود پزشک متخصص	۲۰	۳.۳۰		
	کمبود داروخانه	۱۶	۴.۲۴		
	کمبود درمانگاه	۸	۱.۱۲		
امور مدیریتی	وابستگی مدیریتی به شیراز	۳۲	۳۹	۶۶	۴.۳۴
	ناهماهنگی بین دستگاه‌های مربوطه	۲۰	۴.۲۴		
	عدم کنترل بر قیمت‌ها	۱۳	۹.۱۵		
	رانت‌خواری	۱۲	۶.۱۴		
	ساخت و سازهای بی هدف	۵	۱.۶		
خدمات شهری	ضعف حمل و نقل عمومی	۲۷	۵.۱۸	۱۰۰	۱.۵۲
	کمبود بانک	۲۵	۱.۱۷		
	نداشتن قبرستان	۱۵	۳.۱۰		
	کمبود فضای سبز	۱۵	۳.۱۰		
	نداشتن چراغ قرمز در هر چهارراه	۱۳	۹.۸		
	کمبود تاکسی شهری	۱۲	۲.۸		
	نداشتن استخر	۱۰	۸.۶		
	ضعف شبکه‌های ارتباطی (تلفن و اینترنت)	۸	۵.۵		
	کمبود ناوایی	۷	۸.۴		
	کمبود امکانات ورزشی	۳	۱.۲		
فرهنگی- اجتماعی	امنیت پایین	۳۵	۵۰	۶۳	۸.۳۲
	تنوع فرهنگی	۱۹	۱.۲۷		
	ضعف فرهنگ شهروندی	۱۶	۹.۲۲		
کالبدی - زیرساختی	تاخیر در احداث تونل صدرا-شیراز	۳۹	۹.۴۲	۷۹	۱.۴۱
	پراکندگی ساخت و ساز	۳۴	۴.۳۷		
	عدم آسفالت معابر عمومی	۱۸	۸.۱۹		
سایر	دوری از شیراز	۲۵	۳.۸۳	۳۰	۶.۱۵
	کمبود فرصت اشتغال	۵	۷.۱۶		

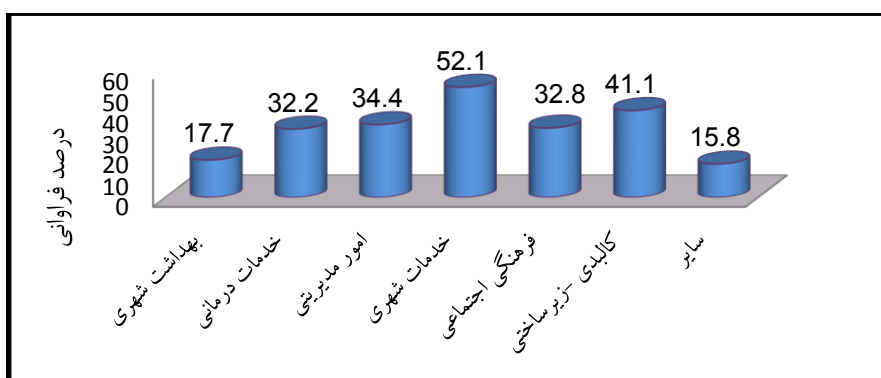


جدول شماره (۷): مهمترین مشکلات شهر جدید عالیشهر

بعد	شرح بعد	فراوانی	درصد	فراوانی بعد	درصد بعد
بهداشت شهری	عدم پاکیزگی محیط شهر	۲۰	۴.۷۱	۲۴	۶.۱۲
	وجود حیوانات ولگرد	۸	۶.۲۸		
خدمات درمانی	نبود بیمارستان	۲۸	۴.۳۵	۵۷	۳۰
	کمبود پزشک متخصص	۲۷	۲.۳۴		
	کمبود درمانگاه	۱۹	۱.۲۴		
	نبود آزمایشگاه	۵	۳.۶		
مدیریتی	بی مسئولیتی مدیران	۳۸	۵.۵۳	۵۵	۹.۲۸
	نداشتن شهرداری	۲۳	۴.۳۲		
	نداشتن کلانتری	۱۰	۱.۱۴		
خدمات شهری	ضعف حمل و نقل عمومی	۴۲	۲.۱۷	۱۳۰	۴.۶۸
	کمبود مراکز خرید در شهر	۳۵	۳.۱۴		
	کمبود مکان‌های تفریحی	۳۱	۷.۱۲		
	نبود تاکسی شهری	۲۸	۵.۱۱		
	کمبود بانک	۲۷	۱.۱۱		
	کمبود فضای سبز	۲۱	۶.۸		
	کمبود امکانات ورزشی	۱۶	۶.۶		
	تاریکی معابر در شب	۱۳	۳.۵		
	کیفیت نامطلوب آب آشامیدنی	۱۲	۹.۴		
	نبود پمپ بنزین در شهر	۱۰	۱.۴		
	نبود میدان میوه و تره بار	۹	۷.۳		
	امنیت پایین	۱۹	۷.۲۴	۵۲	۴.۲۷



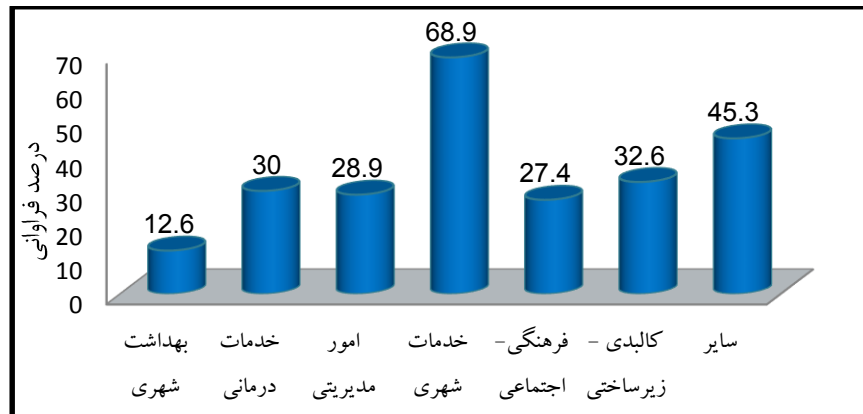
		۲۰۱۸	۱۴	کمبود خدمات آموزشی	فرهنگی - اجتماعی
		۲۰۱۸	۱۴	تنوع فرهنگی	
		۹۰۱۶	۱۳	ضعف فرهنگ شهروندی	
		۷۰۱۱	۹	نبود سینما	
		۴۰۱۰	۸	کمبود مکان‌های فرهنگی	
۶۰۳۲	۶۲	۸۰۴۱	۳۳	دفع نامناسب فاضلاب شهری	کالبدی - زیرساختی
		۵۰۲۱	۱۷	عدم توجه به اصول شهرسازی	
		۷۰۱۲	۱۰	عدم آسفالت معابر عمومی	
		۴۰۱۱	۹	طراحی نامناسب منازل	
		۹۰۸	۷	نوع معماری شهری	
۳۰۴۵	۸۶	۳۰۶۵	۶۴	مشکلات زیاد	سایر
		۴۰۱۸	۱۸	دوری از مرکز شهر	
		۳۰۱۶	۱۶	محدودیت زمینه اشتغال	



شکل شماره (۴): درصد و فراوانی مشکلات شهر صدر در حوزه‌های گوناگون



با توجه به شکل (۴)، مشکلات شهر صدرا در ابعاد مختلف بررسی شد. اولویت مشکلات به ترتیب در بعد خدمات شهری با ۱.۵۲ درصد، کالبدی- زیرساختی با ۱.۴۱ درصد و مسائل مدیریتی با ۴.۳۴ درصد وجود دارد.



شکل شماره (۵): درصد فراوانی مشکلات شهر صدرا در حوزه‌های گوناگون

در شکل (۵) مشکلات شهر عالیشهر نمایش داده شده است. حوزه‌ی خدمات شهری با ۹.۶۸ درصد بیشترین و بهداشت شهری با ۶.۱۲ درصد کمترین مشکلات را دارد.

هویت مکان (شهری)

کلر توییگر^۱ و آزل^۲ هویت مکان را به عنوان بخشی از هویت افراد می‌دانند که مورد تأکید بسیاری افراد است (Graham et al, 2009:17). هویت مکان (شهر) در رابطه‌ی قوی بین احساسات، معانی، تجارب، خاطرات و فعالیت‌هایی است که از صافی سازمان اجتماعی می‌گذرند و توسط روابط اجتماعی تقویت می‌شوند. پس هویت مکان چیزی بیش از مفهومی فیزیکی و روانشناختی است (Puren et al: 2007).

شناخت هویت شهر بایستی بر پایه مؤلفه‌های تشکیل دهنده شخصیت آن فضا شناسایی شود؛ از جمله مؤلفه‌های تشکیل دهنده شخصیت یک شهر عبارتند از: مؤلفه‌های

1 . Twigger
2 . Uzzell



طبیعی، مصنوع و انسانی است که این موارد هر کدام صفات و متغیرهای خاص خود را دارا می‌باشند. از جمله متغیرهای این مؤلفه‌ها را می‌توانیم به موارد زیر اشاره کنیم:

الف) مؤلفه‌های طبیعی: کوه، رود، مادی، تپه، دشت و ...

ب) مؤلفه‌های مصنوع: تک بناها، راه، محله، میدان، بلوک‌های شهری و ...

ج) مؤلفه‌های انسانی: فرهنگ، زبان، مذهب، آداب و رسوم، سواد و ... (بهزادفر، ۱۳۸۶: ۵۶-۵۴).

بدین ترتیب می‌توان هویت شهری را شامل مشخصه‌هایی دانست که عبارتند از تاریخت^۱، مکانیت^۲، خاطره جمعی، دوره خاص تاریخی، متن روابط اجتماعی عام و خاص و احساس تعلق فردی، خانوادگی، گروهی، قبیله‌ای، مکانی(شهری و روستایی و محله ای و ملی)، رویدادهای فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی و سیاسی، دگرگونی‌های جامعه‌ای حقوق و وظایف شهروندی یا فقدان آنها، سطح تکنولوژی، روابط کهنتری و مهتری، جایگاه طبقاتی، روابط بین المللی و جایگاه ملی(پیران، ۱۳۸۴: ۸). هویت مکان شامل ابعادی از خود است که هویت شخصی افراد را در ارتباط با محیط فیزیکی بواسطه الگوی پیچیده‌ای از ایده‌ها، باورها، ترجیحات، احساسات، ارزش‌ها، اهداف و تمایلات رفتاری و مهارت‌ها به صورت خودآگاه و ناخودآگاه ایجاد می‌کند(Proshansky, 1978, 155).

اتو واگنر^۳ می‌گوید، هویت مکان همان قدر که عملکرد اراده‌های بین ذهنی است، به ظاهر ساختمان‌ها و مناظر نیز وابسته است و نه تنها به تمایزات مکان‌های منفرد باز می‌گردد، بلکه به همانندی مکان‌های مختلف نیز اشاره دارد (رلف، ۱۳۹۰: ۱۷۳-۱۷۲). ضعف عنصر هویت در یک سکونتگاه شهری، منجر به انقطاع و یا اصولاً عدم شکل‌گیری ریشه‌های اتصال و ارتباط ساکنین با محیط و در نتیجه با یکدیگر می‌گردد، بسیاری از اندیشمندان یکی از بزرگترین دلایل شکست شهرهای جدید را در زمینه‌های مختلف، بی‌هویتی آنها می‌دانند(بهزادفر؛ برین، ۱۳۸۷: ۱۱).

از آنجا که مبنای شکل‌گیری شهرهای جدید در راستای توانایی و قابلیت آنها در جذب جمعیت سرریزی و کاستن از آسیب‌ها و مسائل کلان شهرها بود زمینه لازم برای بی‌توجهی به ابعاد اجتماعی و روانی و توجه صرفاً عمرانی و اقتصادی به شهرهای جدید را

1. Historicity
2. Locality
3. Otto wagner



فراهم آورد؛ فارغ از این امر که شهر در طراحی‌های شهری به عنوان پازلی متشکل از کالبد، رفتارهای اجتماعی و فعالیت‌ها است و بی توجهی به انسان، ارتباط انسان و محیط، آداب و رسوم، حافظه جمعی، خاطرات مشترک، ارزش‌ها، عقاید و باورهای مشترک نه تنها شهری بی‌هویت بلکه شهری کژهویت خلق خواهد ساخت؛ شهری کژهویت که ساکنانی مسئولیت‌گریز و بی‌تفاوت خواهد داشت و شکل‌گیری مشارکت شهروندان در امور شهری، احساس تعلق به شهر و شهروندان، از مسائل متعاقب خواهد بود. به دلیل کم توجهی به این مسائل، شکل‌گیری باورها و نگرش‌های مشترک در شهرهای جدید نه بر مبنای هویتی مطلوب بلکه در آغاز راه کژهویتی است. باورها، اعتقادات و ارزش‌های نامطلوب بالفعل، جایگزینی برای هویت مطلوب بالقوه است. کژ هویت شهری در تبلور نگرش منفی به محل سکونت و تعبیرات عامیانه شکل گرفته است؛ تعبیرهای عامیانه‌ای چون «شهر ارواح»، «خالی‌شهر» و «شهر سگ‌های ولگرد».

بنابراین در این پژوهش به منظور شناخت مؤلفه‌های هویت شهری اعم از هویت مطلوب یا کژهویت شهری، در صدرا و عالیشهر گویه‌هایی طراحی شد که هر کدام از آنها به مثابه‌ی یکی از عوامل هویت شهری است. مؤلفه‌های هویتی در این دو شهر به سه نوع هویت طبیعی، هویت مصنوع و هویت انسانی قابل تفکیک است. مهمترین سمبل و ویژگی صدرا مؤلفه‌ای مصنوع (باغ‌شهر) و سمبل و نماد عالیشهر مؤلفه‌ای انسانی (شهر علمیون) است.

مؤلفه‌های طبیعی هویت شهری در صدرا سه مؤلفه باغ شهر، تپه کاج و کوه‌های اطراف است و در عالیشهر جنگل بنه‌گز و گردو خاک و ماسه بادی مؤلفه طبیعی هویت شهری را تشکیل می‌دهد. مؤلفه اقتصادی مشترک هویت شهری در صدرا و عالیشهر تعدد بنگاه‌های املاک است.



جدول شماره (۸): مؤلفه‌های هویت شهری در شهر جدید صدرا و عالیشهر

ردیف	شرح	مؤلفه	مقیاس	ردیف	شرح	مؤلفه	مقیاس
شهر جدید صدرا	سبیل و ویژگی	آب و هوا	۱۲	۲۰۶	شهر علویون	۱۵	۹۰۷
		اکو پارک	۱۱	۷۰۵	خالی شهر	۶	۷۰۳
		شهرسگ‌های ولگرد	۶	۱۰۳	شهر ارواح	۱۷	۹۰۸
		سکوت و آرامش	۴	۱۰۲	شهر سارقان	۴	۱۰۲
		شهر ارواح	۳	۶۰۱	بازار هفتگی	۳	۶۰۱
		شهر بدون ترافیک	۳	۶۰۱	دانشگاه آزاد	۸	۲۰۴
		باغ شهر	۱۸	۳۰۹	گلزار شهدای گمنام	۱۲	۳۰۶
	اقتصادی	بنگاه املاک	۵۷	۶۰۲۹	مسجد بزرگ عالیشهر	۴	۱۰۲
		ساخت‌وساز ساختمانی	۲۹	۱۵	بنگاه املاک	۲۹	۳۰۱۵
		سفره‌خانه سنتی	۳	۶۰۱	ساخت و ساز ساختمانی	۶	۳۰۶
	طبیعی	باغ شهر	۱۵	۸۰۷	تک قشری بودن ^۱	۱۰	۳۰۵
		تپه کاج	۱۱	۶۰۵	جنگل بنی‌گز	۲۵	۲۰۱۳
		کوه‌های اطراف- و طبیعت	۲۹	۱۵	گردو خاک و ماسه بادی	۸	۲۰۴
	عرصه‌های خاطرات جمعی	چشمه خلیلی	۱۱	۷۰۵	جنگل بنی‌گز	۲	۱۰۱
		مرکز خرید مروارید	۸	۶۰۴	گلزار شهدای گمنام	۴	۱۰۲
		مرکز خرید زندیه	۱۰	۶۰۴	مسجد بزرگ عالیشهر	۱	۵
		مرکز خرید سهند	۳	۶۰۱	بازار هفتگی	۲	۱۰۱
		پارک نجوم	۵	۶۰۲	پارک	۱	۵۰
		مجتمع خلیج فارس	۱۱	۵۰۱۰	جنگل بنی‌گز	۳	۶۰۱
		-	-	-	پارک	۷	۷۰۳
شهر جدید عالیشهر	فضاهای	اکو پارک	۳	۶۰۱	مرکز خرید مروارید	۱۰	۳۰۵
		مرکز خرید مروارید	۲۹	۹۰۱۴	مرکز خرید میلاد	۱۰	۳۰۵



۱.۲	۴	سالن ورزشی حمزه			۱.۲۰	۳۹	مرکز خرید زندیه		
۶.۴	۹	سالن ورزشی پوریای ولی			۶.۱	۳	مرکز خرید سهند		
۱.۲	۴	بازار هفتگی			۶.۱	۳	پارک نجوم		
۳.۷	۱۴	گلزار شهدای گمنام			۲.۶	۱۲	مجتمع خلیج فارس		
۶.۱	۳	دانشگاه آزاد			۷.۵	۱۱	مسجد ولی عصر		
-	-	-			۶.۲	۵	دانشگاه هنر و معماری		
					۹.۱۴	۲۹	مرکز خرید مروارید		

برخی از مؤلفه‌های طبیعی، مصنوع و انسانی تشکیل دهنده هویت شهری در دو شهر جدید صدرا و عالیشهر، در تصاویر ذیل آورده شده است.



شکل (۶): هویت مصنوع مجتمع خلیج فارس صدرا



شکل (۷): هویت مصنوع باغ شهر صدرا



شکل (۸): هویت اقتصادی بنگاه املاک در صدرا و عایشهر



شکل (۹): هویت انسانی گلزار شهدای گمنام عایشهر شکل (۱۰): هویت طبیعی جنگل بنه‌گز عایشهر



تعلق مکان^۱

اسکنل و گیفورد^۲ چارچوب سه وجهی ساختار یافته‌ی تعلق مکانی را به سه سطح فرد، فرآیند و مکان تقسیم می‌کنند. گیفورد اجزای حس تعلق مکان را محیط کالبدی کاربران و فرایند دلبستگی می‌داند. هر کدام از این اجزا ممکن است، دارای سطوح متفاوتی باشند. تعلق مکان کاربران در دو مقیاس انفرادی و گروهی و در سطوح مختلف فرهنگی، روان-شناختی و بیولوژی قابل مطالعه است. محیط کالبدی در مقیاس‌های مختلف جغرافیایی و یا قلمرو زندگی چون خانه، همسایگی، محل، شهر یا کشور می‌تواند در نظر گرفته شود. هنگام مطالعه جزء «فرایند» حس تعلق مکان، تفاوت بین پیوندهای عاطفی، شناختی و رفتاری بایستی تبیین گردند (اسکنل و گیفورد، ۲۰۰۹: ۲).

میلیگان^۳ دلبستگی مکانی را به عنوان «ارتباط احساسی که فرد با یک مکان پیدا می‌کند، از طریق تعامل با مکان معنا بخشیده و ایجاد می‌شود می‌داند. این ارتباط از دو جزء در هم تنیده گذشته تعاملی و پتانسیل تعاملات محیط تشکیل شده است. گذشته تعاملی به تجارب گذشته و خاطراتش که در ارتباط با آن مکان در ذهن فرد شکل گرفته است و مرور آنها احساسات و عواطف فرد را بر می‌انگیزاند» اشاره دارد (اینلهم و فینچ^۴، ۲۰۰۴: ۱۲۳).

هرناندز^۵ تعلق به اجتماع محلی، شامل پیوند عاطفی با مکان‌های مسکونی است، هویت مکانی سازوکاری شناختی است، مؤلفه‌ای از خودپنداری یا هویت شخصی در رابطه با مکانی است که فرد به آن تعلق دارد (هرناندز و همکاران، ۲۰۱۰: ۱). هیلدالگو و هرناندز^۶ به منظور تدفیق مفهوم تعلق مکانی و تمایزش با مفاهیم نزدیک به آن، با ارجاع به تعریف نظریه تعلق و شاخصه اصلی آن یعنی تمایل به حفظ نزدیکی به موضوع وابستگی، وابستگی مکانی را «احساس مثبت میان افراد و مکانی خاص که شاخصه اصلی آن گرایش افراد به حفظ نزدیکی به آن مکان است» تعریف می‌کنند (هیلدالگو و هرناندز، ۲۰۰۱: ۲۷۴). براون

1. Sence of Place

2. Scannell and Gifford

3. Miligan

4. Inalhan and Finch

5. Hernandez

6. Hildalgo and Hernandez



و ورنر^۱ معتقدند که دلبستگی عمیق به یک مکان می‌تواند باعث تقویت احساس رضایت، دلبستگی به محیط و پیوستگی میان خویشتن خود در گذشته، حال و آینده شود. این تحقیقات نشان می‌دهند که مکان‌ها و فضاها نمادهای بالقوه مهمی از شخص یا گروه هستند. دلبستگی‌های روان‌شناختی در سطوح مختلف شرایطی به وجود می‌آورند که افراد و گروه‌ها ظاهر مکان‌ها را به طوری که برای احساس هویت آنها مهم است، تغییر می‌دهند (براون و ورنر، ۱۳۸۵: ۵۴۲).

از نظر کاساردا و جانویتز^۲ متغیرهای مدت اقامت و شبکه‌های اجتماعی محلی بر دلبستگی به مکان‌های محلی تأثیر می‌گذارند. به اعتقاد آنها ثبات مسکونی در واحدهای همسایگی بهترین پیش‌بینی‌کننده دلبستگی به مکان‌های محلی است. استدلال آنها بر این پایه استوار است که ثبات، امکان آشنایی و برقراری ارتباط در میان همسایگان را افزایش می‌دهد و پیوندهای اجتماعی رسمی و غیررسمی را در میان ساکنان تقویت می‌کند. پیوندهای اجتماع محلی نیز به نوبه خود دلبستگی قوی‌تری را نسبت به محله‌ی مسکونی ایجاد می‌کند، از این رو استدلال می‌شود که ثبات یکی از عوامل مهم در شکل‌گیری پیوندهای اجتماعی و متعاقب آن ارتقای دلبستگی به محله مسکونی است (امیرکافی، ۱۳۹۰: ۶). به اعتقاد آنها، ثبات مسکونی در واحدهای همسایگی، بهترین پیش‌بینی‌کننده رضایتمندی از اجتماع محلی است (گلایی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۳۶).

براون و همکاران (۲۰۰۳) معتقدند دلبستگی مکانی یک عامل کلیدی در بهبود و احیای محله می‌باشد. آن‌ها نشان دادند که اگر مردم به محله‌هایشان دلبسته شوند و در نتیجه برای مدت طولانی اقامت داشته باشند، تلاش‌های احیا بسیار مؤثر و ماندگار خواهد بود. برخی از محققان اشاره کردند که افرادی که به یک مکان خاصی دلبسته‌اند ممکن است تمایل بیشتری نسبت به دیگران برای صرف وقت و پول برای آن مکان نشان دهند (موره^۳ و گراف^۴، ۱۹۹۴: ۴۵).

1. Brown & Werner
2. Kasara & Janowits
3. Moore
4. Graefe



جدول شماره (۹): توزیع درصد پاسخ‌های پاسخگویان به گویه‌های حس تعلّق مکانی در قالب طیف لیکرت

موارد	شهر	کاملاً مخالف	مخالف	تا حدودی موافق	کاملاً موافق	میانگین
احساس آرامش در شهر	صدرا	۶.۳	۲.۱۹	۴.۳۹	۵.۲۸	۲.۳
	عالیشهر	۱.۲	۴.۱۸	۸.۳۵	۶.۲۲	۵.۱۰
ترجیح خرید از فروشگاه و	صدرا	۱.۳	۸.۸	۴.۳۹	۱.۳۲	۱.۱۶
مغازه‌های سطح شهر	عالیشهر	۴.۷	۶.۱۱	۱.۴۱	۲.۲۴	۳.۱۵
احساس خوشحالی از پیشرفت شهر	صدرا	۸.۹	۲.۱۹	۲.۱۹	۲۹	۲.۲۱
	عالیشهر	۸.۱۶	۳.۱۶	۷.۲۳	۳.۱۶	۳.۲۵
لذت بردن از زندگی در شهر	صدرا	۱۴	۱.۳۱	۷.۳۳	۵.۱۳	۳.۷
	عالیشهر	۴.۲۸	۷.۳۳	۷.۲۳	۸.۶	۸.۶
عدم تمایل به نقل مکان	صدرا	۸.۹	۶.۳۰	۲.۳۵	۱۵	۸.۸
	عالیشهر	۶.۲۲	۵.۲۹	۸.۲۶	۶.۱۱	۹.۸
احساس دلتنگی برای شهر در صورت دوری از آن	صدرا	۹.۱۱	۹.۲۴	۲.۳۴	۱.۱۸	۴.۱۰
	عالیشهر	۵.۱۹	۲.۲۴	۲.۳۳	۶.۱۲	۹.۸
لذت بردن از روابط با همسایه‌ها	صدرا	۳.۸	۴.۲۴	۶.۳۲	۲.۲۱	۴.۱۲
	عالیشهر	۹.۱۷	۵.۲۰	۶.۳۱	۵.۲۰	۹.۷
احساس امنیت در شهر	صدرا	۱.۱۷	۵.۲۷	۴.۲۴	۸.۲۲	۸.۷
	عالیشهر	۷.۲۴	۵.۱۹	۳۰	۹.۱۸	۷.۴

حس تعلّق یکی از مفاهیم مهم در ارتقای کیفیت زندگی شهروندان است. این حس به بعد عاطفی و قوی ارتباط انسان و مکان اشاره دارد و لزوماً مثبت نیست. در جدول (۹) توزیع درصد پاسخگویان به هر کدام از گویه‌های حس تعلّق مکانی نشان داده شده است. ۳.۳۷ درصد در صدرا و ۱.۳۳ درصد در عالیشهر از سکونت در شهر احساس آرامش دارند. ۵.۲۸ درصد از شهروندان در صورت دوری و نبودن در شهر صدرا و ۵.۲۱ درصد از آنان در عالیشهر احساس دلتنگی برای شهر دارند.



جدول شماره (۱۰): نتایج آزمون تی جهت مقایسه میزان تعلق مکانی شهروندان صدرا و عالیشهر

ابعاد تعلق مکانی	شهر	تعداد	میانگین	انحراف معیار	(T) تی	درجه آزادی	سطح معناداری
احساس آرامش در شهر	صدرا	۱۹۲	۲.۳	۰.۹۷	-۷۱.۱	۳۷۹	۰.۸۷
	عالیشهر	۱۸۹	۳	۱.۱			
ترجیح خرید از فروشگاه و مغازه‌های سطح شهر	صدرا	۱۹۲	۴.۳	۰.۹۷	-۹۷.۱	۳۷۹	۰.۰۴
	عالیشهر	۱۸۹	۲.۳	۰.۹۱			
احساس خوشحالی از پیشرفت شهر	صدرا	۱۹۰	۳۳.۳	۲۸.۱	-۱۴.۱	۳۷۵	۰.۲۵۱
	عالیشهر	۱۸۷	۱۷.۳	۴۲.۱			
لذت بردن از زندگی در شهر	صدرا	۱۹۲	۶.۲	۱.۱	-۳۸.۳	۳۷۹	۰.۰۰۱
	عالیشهر	۱۸۹	۳.۲	۱۵.۱			
عدم تمایل به نقل مکان	صدرا	۱۹۲	۸۲.۲	۰۸.۱	-۳۴.۲	۳۷۲	۰.۰۱۹
	عالیشهر	۱۸۹	۵۴.۲	۳۱.۱			
احساس دلتنگی برای شهر در صورت دوری از آن	صدرا	۱۹۲	۹.۲	۱۵.۱	-۹۳.۱	۳۷۷	۰.۰۵۴
	عالیشهر	۱۸۷	۶.۲	۱۹.۱			
لذت بردن از روابط با همسایه‌ها	صدرا	۱۹۱	۳	۱۴.۱	-۱۲.۲	۳۷۶	۰.۰۳۴
	عالیشهر	۱۸۷	۸.۲	۱۹.۱			
احساس امنیت در شهر	صدرا	۱۹۲	۷.۲	۲.۱	-۴۵.۱	۳۷۶	۰.۱۴۷
	عالیشهر	۱۸۶	۵.۲	۱۹.۱			

طبق نتایج جدول (۱۰) چون آزمون لون^۱ شاخص عدم تمایل به نقل مکان، در سطح معناداری ($\text{Sig}=0/018$) کمتر از آلفای تحقیق ($0/05$) بوده است، برای تفسیر آزمون t از ردیف دوم جدول استفاده شده است اما در سایر شاخص‌ها به علت بزرگتر بودن آزمون لون، ردیف اول جدول برای تفسیر مورد استفاده قرار گرفت.

نتایج آزمون t گویای آن است که میانگین نمرات پاسخگویان در شاخص‌های ترجیح خرید روزانه از سطح شهر، لذت از زندگی در شهر جدید، عدم تمایل به نقل مکان و لذت از روابط با همسایه‌ها در دو شهر صدرا و عالیشهر متفاوت است. میانگین نمرات پاسخگویان در گویه عدم تمایل به نقل مکان برای شهروندان صدرا ۸.۲ و میزان متناظر آن در عالیشهر ۵.۲ است. میانگین کسانی که در صدرا از زندگی در شهر لذت می‌برند ۶.۲ است در حالیکه این مقدار در عالیشهر ۳.۲ می‌باشد.

1. Levene



کیفیت زندگی شهری^۱

بکارگیری کیفیت زندگی شهری در عرصه برنامه‌ریزی، در واقع واکنشی است علیه توسعه یک بعدی اقتصادی در سطح ملی و توسعه صرفاً فیزیکی - کالبدی در مقیاس شهری و هم‌چنین تلاشی است در جهت دستیابی به معیارهای جامع‌تر و چندبعدی در عرصه برنامه‌ریزی (کوکبی، ۱۳۸۴: ۶). برخی کیفیت زندگی را قابلیت زیست‌پذیری در یک ناحیه تعریف کرده‌اند و برخی دیگر نیز آن را به عنوان سنجه‌هایی برای میزان جذابیت و برخی نیز به عنوان رفاه عمومی، بهزیستی اجتماعی، شادکامی، رضایتمندی یاد کرده‌اند (ایپلای و منون^۲، ۲۰۰۸: ۲۸۱).

در دهه‌های گذشته، رضایتمندی در پژوهش‌های مرتبط با سنجش کیفیت محیط (کیفیت زندگی) در نواحی مسکونی مطرح شده است. در مطالعه‌ای که لانسینگ و مارانز^۳ در سال ۱۹۶۹ انجام داده‌اند، رضایتمندی از معیارهای کلیدی سنجش میزان کیفیت محیطی مطرح شد. از نظر آن‌ها یک محیط با کیفیت بالا، احساس رفاه و رضایتمندی را به جمعیتش با ویژگی‌هایی که ممکن است فیزیکی، اجتماعی و یا سمبلیک باشد، منتقل می‌کند (حاجی نژاد و همکاران، ۱۳۹۰: ۱۳۴).

رضایت مسکونی مبتنی بر ساختار مرکبی از شاخص‌های رضایت است که ادراک پاسخگویان درباره‌ی ویژگی‌های واحدهای سکونتی، خدمات پشتیبانی واحدهای مسکونی، امکانات عمومی، محیط اجتماعی و امکانات همسایگی از جمله آنهاست. ارزیابی پاسخگویان از ویژگی‌های عینی سکونتی به واسطه‌ی ویژگی‌های اجتماعی - اقتصادی و جمعیت‌شناختی که ویژگی‌های ذهنی را می‌سازند در نظر گرفته شده است (عبدالمحیط^۴، ۲۰۱۰: ۲۰). نظریه «رضایتمندی سکونتی» برای تعیین یک چارچوب راهنما جهت شناخت خصوصیات ساختاری خانوارها و بافت محل سکونت آنها (اعم از خانه و محله) که بر جوانب گوناگون رضایتمندی تاثیرگذار است، به کار می‌رود. رضایتمندی سکونتی از آنجا که بخشی از حوزه رضایتمندی از زندگی در معنای عام می‌باشد، یکی از مطالعه شده‌ترین موضوعات در حوزه محیط مسکونی محسوب می‌شود (رفیعیان، خدایی؛

1. Urban Quality of Life
2. Epley and Menon
3. Lansing and Marans
4. Abdul Mohit



۱۳۸۹: ۱۶۳). امروزه برای سنجش شاخص‌های ذهنی و عینی کیفیت زندگی شهری با سه رویکرد عمده مواجه هستیم:

۱- رویکرد اول: معتقد است که سنجش شاخص‌های کیفیت زندگی به شرایط افراد مربوط می‌باشد و پس از بررسی‌های لازم شرایط زندگی افراد در جنبه‌های مختلف می‌توان به این شاخص‌ها دست یافت (نگرش فرد به کیفیت زندگی).

۲- رویکرد دوم: کیفیت زندگی را یک مفهوم چندبعدی می‌داند و این نگرش به توصیف حوزه‌های چندگانه کیفیت زندگی و همچنین تأثیر متقابل این حوزه در یکدیگر می‌پردازد.

۳- سومین رویکرد: نیز معتقد است که کیفیت زندگی با دو شاخص عینی و ذهنی اندازه‌گیری می‌شود. جنبه ذهنی به افراد کمک می‌کند تا تعریفی از هویت، آرمان‌ها و جهت‌یابی زندگی شان ارائه کنند و این جنبه زمانی با ارزش است که با شرایط عینی زندگی همراه باشد (شاکسمیت^۱: ۲۰۰۶).

سراج الدین و همکاران کیفیت زندگی شهری را مفهومی بین رشته‌ای و چند بعدی می‌دانند و معتقدند این ابهام و مفهوم پیچیده باید به صورت رابطه‌ای مشبک بین ابعاد مختلف نشان داده شود و کیفیت زندگی شهری در نتیجه رابطه بین این ابعاد است. درک کیفیت زندگی در یک محل خاص تنها از طریق یک بعد ممکن نیست؛ بلکه از طریق ارتباط بین این ابعاد می‌توان به چنین درکی رسید (سراج‌الدین و همکاران: ۲۰۱۳، ۲).

اولنگین و همکاران^۲ چهار عامل قابل قبول برای توصیف کیفیت زندگی در شهرها را محیط فیزیکی، محیط اجتماعی، محیط اقتصادی و امکانات ارتباطی و حمل و نقل را در نظر می‌گیرند. که در مدل آنها محیط فیزیکی دارای پنج شاخص، محیط فیزیکی دارای شش شاخص، محیط اقتصادی و ارتباطی - حمل و نقل نیز هر کدام دارای سه شاخص هستند (اولنگین و همکاران، ۲۰۰۱). افزایش رضایتمندی کیفیت زندگی و رفاه شهروندان یکی از اهداف و رسالت‌های شرکت عمران شهر جدید و شهرداری است، اما ادامه روند کنونی در شهرهای جدید و عدم توجه به مشکلات شهری در این شهرها موجب افزایش نارضایتی شهروندان شده است. آگاهی از میزان رضایت، نیازها و مشکلات شهروندان این دو شهر جدید زمینه حل مسائل و مشکلات موجود را فراهم آورده و به برقراری تعامل منطقی بین شرکت عمران شهرهای جدید و شهروندان و نیز اعتماد متقابل کمک می‌کند.

1 . Shucksmith

2 . Ulengin et al



با توجه به آنچه ذکر شد، در این پژوهش در جهت سنجش میزان دستیابی به اهداف و میزان موفقیت شرکت عمران شهرهای جدید صدرا و عالیشهر ارزیابی ساکنان از محیط-های سکونتی‌شان با طراحی سوالاتی مورد بررسی قرار گرفت.

جدول شماره (۱۱): توزیع درصد پاسخ‌های پاسخگویان به گویه‌های رضایت از کیفیت زندگی در طیف لیکرت

موارد	شهر	کاملاً ناراضی	ناراضی	تا حدودی	راضی	کاملاً راضی	میانگین
دسترسی به خرید	صدرا	۲.۵	۶.۱۷	۲.۳۳	۷.۳۴	۳.۸	۲.۳
احتیاجات روزانه	عالیشهر	۹.۸	۳.۱۵	۹.۳۸	۴.۲۸	۴.۷	۱.۳
خدمات شهرداری	صدرا	۳.۹	۸.۲۲	۶.۳۲	۹.۲۶	۷.۶	۹.۲
و شرکت عمران	عالیشهر	۵.۲۰	۵.۱۹	۶.۳۱	۶.۲۱	۷.۴	۷.۲
نحوه جابجایی در سطح شهر	صدرا	۵.۱۳	۹.۳۴	۸.۳۱	۲.۱۷	۶.۲	۶.۲
	عالیشهر	۵.۳۰	۸.۲۶	۷.۲۴	۲.۱۳	۷.۳	۳.۲
دسترسی به امکانات تفریحی-فراغتی	صدرا	۴.۱۲	۴.۳۹	۱.۳۲	۵.۱۳	۱	۵.۲
	عالیشهر	۸.۳۵	۳۰	۳.۲۵	۸.۵	۶.۱	۲
دسترسی به امکانات ورزشی	صدرا	۳.۹	۲۸	۳.۳۶	۲.۲۱	۶.۳	۸.۲
	عالیشهر	۷.۱۴	۷.۳۳	۶.۳۱	۷.۱۳	۲.۴	۵.۲
دسترسی به امکانات آموزشی	صدرا	۶.۲	۸.۲۳	۸.۳۷	۵.۲۹	۷.۴	۱.۳
	عالیشهر	۱۰	۵.۱۹	۴.۳۸	۳.۲۶	۲.۳	۹.۲
خدمات بهداشتی و درمانی در شهر	صدرا	۲.۲۰	۹.۲۵	۸.۳۵	۱۵	۱.۲	۵.۲
	عالیشهر	۱.۳۱	۹.۲۸	۹.۲۸	۵.۹	۰.۵	۱.۲
کیفیت پیاده‌روهای شهر	صدرا	۴.۱۱	۱.۳۱	۶.۳۰	۳.۲۳	۶.۲	۷.۲
	عالیشهر	۲.۲۴	۱.۲۱	۱.۳۱	۴.۱۸	۲.۴	۵.۲
امنیت و آرامش سطح شهر	صدرا	۶.۳	۷.۲۰	۶.۴۵	۹.۲۵	۱.۳	۳
	عالیشهر	۹.۱۷	۲۰	۴.۳۸	۴.۱۸	۷.۳	۷.۲
شرایط فیزیکی مسکن	صدرا	۸.۷	۲.۲۰	۵.۲۸	۷.۳۳	۳.۷	۱.۳
	عالیشهر	۱.۱۲	۱.۱۷	۷.۳۴	۳.۲۵	۹.۷	۹.۲
هزینه‌های مسکن	صدرا	۳.۹	۹.۲۴	۷.۳۳	۸.۲۳	۷.۶	۹.۲
	عالیشهر	۳.۱۶	۹.۲۷	۵.۳۰	۲۰	۷.۳	۶.۲
وضعیت شغلی و درآمدی	صدرا	۸.۷	۱۵	۲.۴۸	۸.۲۱	۷.۵	۳
	عالیشهر	۲.۱۳	۱.۲۱	۷.۴۴	۷.۱۴	۷.۳	۷.۲
وضعیت ارتباطات اجتماعی	صدرا	۷.۴	۳.۲۳	۲.۳۵	۲۹	۲.۶	۳
	عالیشهر	۷.۱۳	۱.۲۱	۱.۳۱	۸.۲۶	۲.۴	۸.۲
احساس تعلق به شهر	صدرا	۵.۱۳	۳.۲۳	۹.۳۹	۲.۱۹	۶.۲	۷.۲
	عالیشهر	۴.۱۷	۳.۲۶	۴.۳۷	۲.۱۴	۱.۱	۵.۲
همسایه‌ها	صدرا	۷.۵	۷.۲۰	۲۹	۵.۲۸	۱۴	۲.۳
	عالیشهر	۱.۱۲	۱.۲۱	۶.۳۱	۷.۲۳	۵.۹	۹.۲



جدول شماره (۱۲): نتایج آزمون تی جهت مقایسه میزان رضایت از کیفیت زندگی شهری در صدرا و

عالیشهر

ابعاد کیفیت زندگی شهری	شهر	تعداد	میانگین	انحراف معیار	(T) تی	درجه آزادی	سطح معناداری
دسترسی به خرید احتیاجات روزانه	صدرا	۱۹۱	۲۴.۳	۰۱.۱	-۲۷.۱	۳۷۷	.۲۰۴
	عالیشهر	۱۸۸	۱.۳	۰۴.۱			
خدمات شهرداری و شرکت عمران	صدرا	۱۹۰	۹.۲	۰۷.۱	-۲۰.۲	۳۷۰	.۰۱۳
	عالیشهر	۱۸۶	۷.۲	۱۷.۱			
نحوه جابجایی در سطح شهر	صدرا	۱۹۲	۶.۲	۱	.۲ -۵۶۳	۳۶۹	.۰۱۱
	عالیشهر	۱۸۸	۳.۲	۱۵.۱			
دسترسی به امکانات تفریحی- فراغتی	صدرا	۱۹۰	۵.۲	۰۹.۱	-۵۱.۴	۳۷۵	.۰۰۰
	عالیشهر	۱۸۷	۲	۱			
دسترسی به امکانات ورزشی	صدرا	۱۹۰	۸.۲	۰۹.۹	.۲ -۲۳۳	۳۷۴	.۰۲۶
	عالیشهر	۱۸۶	۵.۲	۰۴.۱			
دسترسی به امکانات آموزشی	صدرا	۱۹۰	۱.۳	۰۹.۱	-۷۱.۱	۳۷۳	.۰۸۷
	عالیشهر	۱۸۵	۹.۲	۱			
خدمات بهداشتی و درمانی در شهر	صدرا	۱۹۱	۵.۲	۰۴.۱	-۲۰.۳	۳۷۷	.۰۰۱
	عالیشهر	۱۸۸	۱.۲	۱			
کیفیت پیاده روه‌های شهر	صدرا	۱۹۱	۷.۲	۰۲.۱	-۵۴.۱	۳۶۹	.۱۲۴
	عالیشهر	۱۸۸	۵.۲	۱۷.۱			
امنیت و آرامش سطح شهر	صدرا	۱۹۱	۳	۰۸.۶	.۳ -۴۳۰	۳۵۴	.۰۰۱
	عالیشهر	۱۸۷	۷.۲	۰۸.۱			
شرایط فیزیکی مسکن	صدرا	۱۸۸	۱.۳	۰۷.۱	.۱ -۱۶۷	۳۷۱	.۲۴۴
	عالیشهر	۱۸۵	۹.۲	۱۲.۱			
هزینه‌های مسکن	صدرا	۱۹۰	۹.۲	۰۷.۱	-۴۵.۲	۳۷۵	.۰۱۴
	عالیشهر	۱۸۷	۶.۲	۰۹.۱			
وضعیت شغلی و درآمدی	صدرا	۱۹۰	۳	۰۹.۶	-۸۲.۲	۳۷۱	.۰۰۵
	عالیشهر	۱۸۵	۷.۲	۰۹.۹			
وضعیت ارتباطات اجتماعی	صدرا	۱۹۰	۳	۰۹.۸	-۰۷.۲	۳۶۴	.۰۳۸
	عالیشهر	۱۸۴	۸.۲	۱.۱			
احساس تعلق به شهر	صدرا	۱۹۰	۷.۲	۰۱.۱	-۹۴.۱	۳۷۱	.۰۵۲
	عالیشهر	۱۸۳	۵.۲	۰۹.۸			
همسایه‌ها	صدرا	۱۸۹	۲.۳	۱۱.۱	-۳۴.۲	۳۷۳	.۰۲۰
	عالیشهر	۱۸۶	۹.۲	۱۶.۱			



نتایج استنباطی ارتباط بین متغیرها

جدول شماره (۱۳): مدل رگرسیونی هویت شهری و میزان رضایت از کیفیت زندگی شهری

رضایت	B	Std. Error	Beta	T	Sig.	R	R ²	R ² Adj
هویت شهری	.۰۳۲	.۰۱۶	.۱۰۵	۰.۵۸	.۰۴	.۱۰۵	.۰۱۱	.۰۰۸

جدول شماره (۱۳) نشان می‌دهد در سطح معناداری ($\text{Sig} = ۰/۰۴$) افزایش هویت شهری، موجب افزایش میزان رضایت شهروندان می‌شود. به عبارتی وجود عرصه‌های عمومی تداعی کننده خاطرات جمعی، شباهت‌های رفتاری، اعتقادی و آداب و رسوم، فضاها و نمادهای عملکردی شناخته شده در سطح شهر، الگوهای رفتاری - فرهنگی، لهجه و مراسم‌های خاص متمایز، ویژگی‌ها و عناصر کالبدی، انسانی، طبیعی و نمادین در سطح شهر بر میزان رضایت شهروندان از کیفیت زندگی شهری با ضریب بتای ($۰/۱۰۵$) تاثیر مستقیم و مثبت دارد؛ به نحوی که به ازای نبود و یا کمبود موارد ذکر شده در شهرهای جدید به همان میزان رضایتمندی شهروندان آسیب‌پذیر می‌شود.

جدول شماره (۱۴): مدل رگرسیونی تعلق مکانی و میزان رضایت از کیفیت زندگی شهری

رضایت	B	Std. Error	Beta	T	Sig.	R	R ²	R ² Adj
تعلق مکانی	.۳۲۴	.۰۳۳	.۴۶	۳۴.۱۰	.۰۰۰	.۴۶۹	.۲۲۰	.۲۱۸

نتایج حاصل از جدول شماره (۱۴) حاکی از آن است که افزایش تعلق مکانی شهروندان شهر جدید صدرا و عالیشهر در سطح معناداری ($\text{Sig} = ۰/۰۰۰$) موجب افزایش رضایت از کیفیت زندگی شهری می‌شود. با توجه به ضریب بتا در این آزمون تغییر یک انحراف استاندارد در تعلق مکانی شهروندان باعث تغییر ۰.۴۶ انحراف استاندارد در متغیر رضایت از کیفیت زندگی شهری خواهد شد. به عبارتی فراهم شدن شرایطی که به احساسات مثبت و تعلق شهروندان به شهر کمک کند بر میزان رضایت کیفیت زندگی تاثیر خواهد داشت.



بحث و نتیجه‌گیری

اکنون چند دهه از تاسیس اولین شهرهای جدید کشور سپری شده است و لازم است ارزیابی‌های جامعی از ابعاد مختلف مربوط به دانش شهر و مدیریت شهری صورت پذیرد تا بتوان ضمن کاستن از متغیرهای تاثیرگذار بر فرسایش کیفیت زندگی در این نقاط بتوان سرزندگی بیشتر؛ سرمایه اجتماعی و تعلق اجتماعی بالاتر و در نهایت شهرهای تاب آورتر؛ زیست پذیرتر داشته باشیم. یافته‌های محققان نشان می‌دهد که در مقایسه‌ی میزان رضایت از سکونت‌گاه فعلی و قبلی در دو شهر جدید مطالعه شده، شهروندان صدرا از سکونتگاه فعلی و شهروندان عالیشهر از سکونتگاه قبلی رضایت بیشتری داشتند^۱. همان‌طور که بر بی و وایز یکی از عوامل رضایت شهروندان را ارضای اهداف نقل مکان خانواده‌ها به شهر جدید می‌دانند به دلیل این که امکان تحقق اهداف و آرمان‌های تعریف شده فرد در صدرا بیشتر فراهم بوده است، شهروندان رضایت بیشتری از سکونتگاه فعلی خود دارند اما در عالیشهر به دلیل عدم تحقق انتظارات و اهداف مهاجرتی فرد در تطبیق سکونتگاه فعلی و سکونتگاه قبلی و برآورد سود و هزینه مهاجرت، رضایت بیشتری از سکونتگاه قبلی دارد نه سکونتگاه فعلی.

در مقایسه تفاوت میزان رضایت ساکنین از سکونتگاه قبلی و فعلی می‌توان اشاره داشت که دلایل خاصی وجود دارد که گروه خاصی از زندگی خود اعلام رضایت می‌کند. اگر شخصی به دلایل عمدتاً اقتصادی، دست به مهاجرت زده باشد به نظر می‌رسد که عوامل عمدتاً اقتصادی، بیشتر وی را خشنود می‌سازد تا سایر عوامل و شخص دیگری که دلیل وی از مهاجرت بیشتر کمبود امکانات بوده است آنچه باعث می‌شود که وی در مقصد از رضایتمندی بیشتر برخوردار شود، دستیابی به امکانات بیشتر در مقصد موثرتر خواهد بود.

علاوه بر "جذب جمعیت" به شهرهای جدید مسئله "حفظ جمعیت" مستقر یکی از دغدغه‌های شهرهای جدید است. یافته‌های مربوط به میزان تمایل به مهاجرت‌نشان داد که بیش از نیمی از شهروندان عالیشهر (۵۵، ۵) تمایل به سکونت دائم در عالیشهر ندارند و در صورت امکان، زندگی در شهری دیگر را ترجیح می‌دهند، در حالی که تمایل به مهاجرت

۱- البته سطح توسعه مادر شهر اصلی یعنی شیراز و بوشهر را در بسیاری از مولفه‌ها و نتایج این مقایسه باید لحاظ کرد!



برای شهروندان صدرا (۳.۴۴) است که ناشی از تأمین نسبی نیازهای زندگی است. با وجود سطح متفاوتی از برآورد نیازهای شهروندان در دو شهر صدرا و عالیشهر، تأمین و برآورد نیازها و دسترسی به خدمات مهم‌ترین دلیل تمایل شهروندان صدرا و عالیشهر به مهاجرت است. کمبود مراکز خرید و تنوع خدمات شهری از جمله مهم‌ترین خدمات شهری است که شهروندان در راستای دستیابی به آن، تمایل به مهاجرت دارند. آب و هوا به عنوان یکی از دلایل مهاجرتی مهم در عالیشهر است اما این عامل در صدرا نه تنها به عنوان تعیین‌کننده مهم مهاجرت نمی‌باشد بلکه به عنوان یکی از جذابیت‌های شهر صدرا و تفاوت‌های مهم آن با مادر شهر محسوب می‌شود.

"سرمایه اجتماعی" در شهرهای جدید بسیار نازل است اطلاعات به دست آمده از مهمترین مشکلات شهروندان صدرا و عالیشهر حاکی است، پراکندگی و ساخت و سازهای نیمه‌کاره که باعث پیدایش فضاهای بی دفاع شهری؛ پراکندگی عدم شکل‌گیری واحدهای همسایگی و محله می‌شوند؛ حضور مهاجرین افغان به عنوان کارگر ساختمانی احساس امنیت شهروندان صدرا را آسیب‌پذیر و ساماندهی به امور ساخت و ساز را در اولویت نیازمندی‌های مدیریتی شهروندان صدرا قرار داده است در حالی که در عالیشهر مشکلات مرتبط با صدور پروانه کسب برای اصناف و پیشه‌وران و عدم آسفالت کوچه‌ها و معابر عمومی که از وظایف مختص شهرداری است، تأسیس شهرداری را به عنوان مهم‌ترین نیاز مدیریتی شهروندان قرار داده است. مهم‌ترین مشکل زیرساختی شهروندان صدرا تأخیر در پروژه کوهسار است. این پروژه از سال ۱۳۷۸ آغاز شده و دارای ۴ تونل است و شاخه دوم آن صدرا را به شیراز متصل و مسیر ۱۵ کیلومتری این شهر را با شیراز به ۹ کیلومتر کاهش خواهد داد.

در عالیشهر مهم‌ترین مشکل، تصفیه خانه‌ی فاضلاب شهر بوشهر می‌باشد که در ۸ کیلومتری عالیشهر، در سه راهی دلواری و در مسیر ورودی عالیشهر است. در تصفیه خانه‌ی بوشهر عمل تصفیه فاضلاب ناقص انجام می‌شود در نتیجه حوضچه‌های فاضلاب سرریز کرده و بوی بسیار نامطبوعی را متساعد می‌کند و به عنوان یکی از تهدیدات بسیار مهم برای این شهر محسوب می‌شود. مقایسه مهم‌ترین مشکل زیرساختی در عالیشهر و صدرا نشان می‌دهد که مهم‌ترین مشکل زیرساختی در صدرا (تأخیر در پروژه کوهسار) برای این شهر بالقوه فرصت است در حالی که مهم‌ترین مشکل زیر ساختی در عالیشهر (تصفیه خانه فاضلاب بوشهر) به صورت بالفعل تهدید است. مؤلفه‌های طبیعی هویت شهری در



صدرا باغ شهر، تپه کاج و کوه‌های اطراف است و در عالیشهر جنگل بنه‌گز است. مؤلفه اقتصادی هویت شهری در صدرا و عالیشهر تعدد بنگاه‌های املاک و ساخت و ساز ساختمانی است.

همچنانکه پیشتر نیز اشاره شد "بی تعلقی" به دلیل تازه وارد بودن سکنه؛ نداشتن المان‌های سازنده هویت و تعلق مانند خاطرات جمعی و... یکی از معضلات شهرهای جدید بشمار می‌رود. شناسنامه این شهرها و دفترچه خاطراتشان بسیار کم حادثه و لاغر است! بر اساس نتایج استنباطی به دست آمده می‌توان گفت هویت شهری و افزایش تعلق مکانی شهروندان، در دو شهر جدید عالیشهر و صدرا موجب افزایش میزان رضایت آنها می‌شود، با این تفاوت که متغیر تعلق مکان با بتای $0/046$ نسبت هویت شهری با بتای $0/105$ تأثیر بیشتری بر میزان رضایت شهروندان دارد و تغییر یک انحراف استاندارد در تعلق مکانی تأثیر بیشتری نسبت هویت شهری بر رضایتمندی خواهد داشت.

پیشنهادهای تحقیق

اولین و مهم‌ترین پیشنهاد در جهت بهبود وضعیت رضایت شهروندان، افزایش کمی و کیفی انواع خدمات شهری است. با توجه به اینکه خدمات موجود در صدرا و عالیشهر جواب‌گوی نیازهای ساکنین نمی‌باشد، نیاز تأمین خدمات مختلف به ویژه گسترش مراکز خرید و تنوع خدمات موجب افزایش رضایت شهروندان می‌شود و از این طریق علاوه بر جلوگیری از مهاجرت معکوس شهروندان، میزان مسافرت‌های آونگی آنها نیز کاهش خواهد یافت.

با توجه به اعتماد پایین شهروندان به شرکت عمران و شهرداری در هر دو شهر پیشنهاد می‌شود این نهادها اقداماتی از جمله جلب مشارکت مردم برای برنامه ریزی‌های آتی و "مداخله‌های در شهر و محله" عمل به وعده‌ها و رسیدگی به مطالبات شهروندان را برای افزایش اعتماد متقابل در دستور کار خود قرار دهند.

ایجاد عناصر و عوامل هویت‌بخش در فضاهای شهری از طریق ایجاد فضاهای مطلوب و خاطره‌انگیز برای ارتقای هویت شهری و افزایش رضایت پیشنهاد می‌شود. برای افزایش احساس امنیت شهروندان بویژه در صدرا، به ساخت و سازهای پراکنده در سطح شهر، وضعیت روشنایی معابر و حضور مهاجران افغان رسیدگی شود تا از این طریق علاوه بر افزایش احساس امنیت شهروندان، میزان رضایت آنها نیز افزایش یابد.



برای ایجاد و ارتقاء هویت شهری، ایجاد تفاوت‌های فیزیکی در شکل ساختمان‌ها، شکل مکان‌های تجاری، تفریحی، فرهنگی، برپایی نمایشگاه‌ها، مسابقات و گردهمایی‌های علمی، ایجاد فضاهای اجتماعی و مکان‌های دلنشین و توجه به تیپولوژی شهری‌ای که خستگی دید ساکنین را به همراه نداشته و باعث دلزدگی آنها از محیط نشود، لازم است. ایجاد مکان مناسبی برای قبرستان تا علاوه بر هویت بخشی به شهر، یکی از مصادیق مشکلات مردم نیز مرتفع گردد.

به کارگیری اصولی فرآیند برنامه‌ریزی و طراحی شهری در زیباسازی فضاهای شهری با ایجاد مشوق‌هایی اقتصادی مانند معافیت‌های مالیاتی و تسهیلات برای مشارکت شهروندان در توسعه‌ی شهری.

شهر صدرا به سبب برخورداری از آب و هوای مطبوع خود، از هویت طبیعی برخوردار است و می‌تواند از آن جهت معرفی خود استفاده کند و در این امر تبلیغاتی و اطلاع رسانی مناسب برای تمامی مزیت‌های این شهر به ویژه هویت طبیعی آن پیشنهاد می‌گردد.

با توجه به تمرکز فعالیت‌ها در چند خیابان اصلی در صدرا و عالیشهر پیشنهاد می‌شود برای جلوگیری از تک عملکردی شدن خیابان‌ها کاربری‌های مختلط و سازگاری در مناطق مختلف شهری ایجاد شود تا زمینه‌های حضور هر چه بیشتر شهروندان سطح شهر و سرزندگی شهری فراهم شود.

ایجاد زمینه‌های لازم برای حضور هنرمندان برجسته و شخصیت‌های محبوب در مناسبت‌های خاص، استفاده از رنگ‌های زنده و جذاب در ساختمان‌سازی، تأمین روشنایی شبانه و افزایش تعداد وسائل حمل و نقل عمومی و سرویس‌دهی ۲۴ ساعته، فضاهای نقاشی دیواری، موسیقی و تئاتر خیابانی، برگزاری مراسم باستانی و مذهبی مانند تعزیه- خوانی و مراسم نذری، شعبده‌بازی، ایجاد فضاهای باز و نیمه باز مانند دستفروشی‌ها و آلاچیق‌های فروش موقت، موجب افزایش هرچه بیشتر سرزندگی و حضور اختیاری شهروندان در سطح شهر خواهد شد.

منابع

- آمار و اطلاعات شرکت عمران شهرهای جدید ایران (۱۳۸۵). آمارنامه‌ها و سالنامه‌های آماری سال‌های ۱۳۸۳-۱۳۳۵.



- امیرکافی، مهدی، فتحی، شکوفه (۱۳۹۰). بررسی عوامل مؤثر بر دل‌بستگی به محله مسکونی مطالعه موردی شهر کرمان تهران، مجله مطالعات اجتماعی ایران، دوره پنجم، شماره ۱.
- براتی، ناصر؛ یزدانپناه شاه آبادی، محمدرضا (۱۳۹۰). بررسی ارتباط مفهومی سرمایه اجتماعی و کیفیت زندگی در محیط شهری. جامعه پژوهی فرهنگی، سال دوم، شماره ۱.
- بهزادفر، مصطفی (۱۳۸۶). هویت شهر: نگاهی به هویت تهران. چاپ اول، تهران، انتشارات شهر.
- بهزادفر، مصطفی؛ برین، علی (۱۳۸۷). ساماندهی هویتی شهر جدید هشتگرد، فصلنامه ساخت شهر، سال پنجم، شماره ده و یازده، صص ۲۴-۱۱.
- پیران (۱۳۸۴). هویت شهر: مناقشه بر مفهومی پیچیده. مجله آبادی، شماره ۱۵.
- جعفری، علی؛ حبیب‌پور، علی اصغر (۱۳۸۷). ارزیابی اثرات توسعه شهرهای جدید بر محیط زیست (مطالعه موردی: شهر جدید پردیس تهران). فصلنامه مدیریت شهری، شماره ۲۱، صص ۵۸-۴۵.
- حاجی نژاد، علی؛ رفیعیان، مجتبی و زمانی، حسین (۱۳۹۰). بررسی و رتبه بندی عوامل مؤثر بر میزان رضایتمندی شهروندان از کیفیت محیط زندگی (مطالعه موردی: مقایسه‌ی بافت قدیم و جدید شهر شیراز). پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره ۷۷.
- خدائشاس، ابراهیم (۱۳۸۸). امکان‌سنجی ایجاد مدیریت مشارکتی در توسعه شهرهای جدید (صدرا)، استاد راهنما: محمدرضا برزگر، دانشگاه شیراز.
- رفیعیان، مجتبی؛ خدائی، زهرا (۱۳۸۹). شهروندان و فضاهای عمومی شهری: نگرشی تحلیلی بررسی شاخص‌ها و معیارهای مؤثر بر رضایتمندی شهروندان از فضاهای عمومی شهری. تهران: دفتر گسترش تولید علم.
- رلف، ادوارد (۱۳۹۰). مکان و حس لامکان. ترجمه جلال تبریزی، تهران: انتشارات سیمای دانش، چاپ اول.
- زبردست، اسفندیار؛ جهانشاهلو، لعل (۱۳۸۶). بررسی عملکرد شهر جدید هشتگرد در جذب سرریز جمعیت. جغرافیا و توسعه، شماره ۱۰، صص ۲۲-۵.
- زیاری، کرامت الله (۱۳۷۹). برنامه‌ریزی شهرهای جدید. تهران: انتشارات سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت)، چاپ دوم.
- شرکت عمران شهر جدید عالی‌شهر (۱۳۸۲). بازنگری طرح تفصیلی شهر جدید عالی‌شهر، جلد اول.
- شرکت عمران شهرهای جدید، شهر جدید صدرا (۱۳۸۹). چکیده مطالعات راهبردی، انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید.



- شکوهی، محمد؛ قرخلو، مهدی و خزائی نژاد، فروغ (عوامل موثر در جمعیت‌پذیری شهرهای جدید اقماری) (مطالعه موردی: شهر جدید اندیشه) (۱۳۹۱). پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره ۷۹، صص ۷۵-۸۶.
- عنابستانی، علی اکبر و وطن پرست، مهدی و عنابستانی، زهرا (۱۳۹۱). تحلیل رضایتمندی ساکنان شهر جدید گلبهار از شرایط زندگی و تأثیر آن بر جذب جمعیت از مادر شهر مشهد، مجله جغرافیا و توسعه شهری، شماره ۲، صص ۱-۲۵.
- کوکبی، افشین (۱۳۸۴). برنامه‌ریزی به منظور ارتقای زندگی شهری در مرکز شهر (مورد مطالعه: پهنه‌ی مرکزی شهر خرم آباد). پایان نامه کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس.
- گلابی، فاطمه، آقایی، توکل، ابراهیمی، رضا (۱۳۹۲). بررسی عوامل اجتماعی - اقتصادی مرتبط با سطح رضایتمندی شهروندان از محله مسکونی، مطالعات جامعه‌شناختی شهری، سال سوم، شماره نهم، صص ۱۲۵-۱۵۴.
- مهندسین مشاور شهر و برنامه (۱۳۸۵). گزارش طرح و توسعه و عمران شهر جدید صدرا.
- نقدی، اسداله (۱۳۹۰). انسان و شهر: جامعه‌شناسی و برنامه‌ریزی شهری. همدان: دانشگاه بوعلی سینا، چاپ اول.
- نگهداری، منصور (۱۳۸۱). تحلیلی بر عملکرد شهر جدید صدرا. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشکده جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، زاهدان، دانشگاه سیستان و بلوچستان.
- Abdul Mohit, M. Ibrahim, M and Rashid, R. Y (2010). Assessment of residential satisfaction in newly designed public low-cost housing in kuala Lumpur, Malaysia. Habitat International 34, 18-27.
- Graham et al (2009). Literature Review: Historic Environment, Sense of Place, and Social Capital, Newcastle University, International Centre for Cultural and Heritage Studies (ICCHS), 1-44.
- Hernandez, B. (2010). The role of Place and place attachment in breaking environmental protection laws. Journal of Environmental Psychology, 30, 281-288.
- Hidalgo, M. C & Hernandez, B. (2001). Place Attachment: Conceptual and Empirical Questions. Journal of Environmental Psychology, 21, 273-281.
- Inalham, G. & Finch, E. (2004). Place attachment and sense of belonging. Facilities, vol. 22, 5/6, p120-128.
- Moore, R. L. & Graefe, A. R. (1994). Attachments to recreation setting: The case of rail-trail users. Leisure Sciences, 16, 17-31.
- Proshansky, H. Fabian, A. & Kaminoff, R. (1983). Place-identity: Physical world socialization of the self. Journal of Environmental Psychology Journal of Environmental Psychology, 3(1), 57-83.
- Puren, K. Drewes, E and Roos, V (2007). An Exploration of Sense of Place as Informative for Spatial Planning Guidelines: A Case Study of the Vredefort Dome World Heritage Site, South Africa. International Journal of Social, Management, Economics and Business Engineering Vol:1 No:4.



- Epley, Donald & Menon, Mohan (2008). A Method of Assembling Cross-Sectional Indicators into a Community Quality of life, *Social Indicators Research*, 88.
- Scannell, L. & Gifford, R. (2010). Defining place attachment: A tripartite organizing framework. *Journal of Environmental Psychology*, 30, 1-10.
- Serag El Din, H, et al (2013). Principles of Urban Quality Of life for Neighborhood, Housing and Building National Research Center.
- Shucksmith, M., Cameron, S., Merridew, T., & Pichler, F. (2006). First European Quality of Life Survey: Urban-rural differences. European Foundation for the Improvement of living and Working Conditions. Retrieved August 2009, from <http://www.eurofound.europa.eu/pub-docs/2006/en/1/ef0663en.pdf>
- Ulengin, B., Ulengin, F., Guvenc, U. (2001). A multidimensional approach to urban quality of life: The Case of Istanbul, *European Journal of Operation Research* 130, 361-374.

ارزیابی شاخص‌های کیفیت زندگی در شهرهای جدید (نمونه موردی: شهر جدید پردیس)

هما حبیبیان^۱

کیانوش ذاکر حقیقی^۲

چکیده

در شهرهای ایران پس از رشد و افزایش سریع جمعیت و به دنبال آن رشد سریع شهرنشینی، و سپس اتخاذ سیاست تمرکززدایی از مناطق پرجمعیت و ایجاد شهرهای جدید، بحران کیفیت زندگی در این شهرها نیز ایجاد شده است. کیفیت زندگی مفهومی گسترده است که مفاهیمی چون زندگی خوب، زندگی با ارزش، زندگی رضایت بخش و زندگی شاد را در بر می‌گیرد. هدف از این پژوهش ارزیابی شاخص‌های کیفیت زندگی در شهر جدید پردیس است که از نوع کاربردی-توسعه‌ای بوده و سعی شده با استفاده از روش تحقیق توصیفی - تحلیلی و با برداشت‌های میدانی شاخص‌های کیفیت زندگی در شهر جدید پردیس شناسایی و با استفاده از تکنیک TOPSIS امتیازدهی شده و به ترتیب شاخص‌های با اهمیت در کیفیت زندگی مشخص شده است. در واقع با شناسایی این شاخص‌ها می‌توان پیش‌بینی کرد که سطح مورد انتظار مردم در چه حدی است، برای توسعه کیفی و کمی امکانات و تسهیلات شهر چه برنامه‌ریزی‌هایی لازم است و نهایتاً در پایان نیز پیشنهاداتی داده می‌شود که در برنامه ریزی آتی در نظر گرفته شود.

کلمات کلیدی: کیفیت زندگی، شهر جدید، تکنیک TOPSIS.

۱. دانشجوی دکتری تخصصی شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران

۲. دانشیار گروه شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران



مقدمه

بحث کیفیت زندگی به تازگی در ادبیات توسعه پایدار و برنامه‌ریزی توسعه اجتماعی و مباحث اقتصاد نوین مطرح شده و جایگاه ویژه‌ای یافته است و دولت‌ها در سطح ملی و محلی بر روی سنجش و شاخص‌سازی آن کار می‌کنند (خوارزمی، ۱۳۸۷). چنین امری به تغییر پارادایم توسعه منجر گردیده است. یکی از مظاهر عمده تغییر مفهوم توسعه، تحولی است که در نحوه نگرش سازمان ملل متحد و نهادهای وابسته به آن در طول دو دهه اخیر نسبت به این مفهوم به وجود آمده است. در واقع سازمان ملل متحد از الگوی جدیدی برای توسعه حمایت می‌کند که فراتر از توسعه اقتصاد به توسعه پایدار نظر دارد (مهدی‌زاده و همکاران، ۱۳۸۵: ۴۵).

با آغاز دهه ۱۹۸۰ نگرش‌های نوینی با عناوین شاخص پایداری رفاه اقتصادی (ISEW)^۱ و شاخص فیزیکی کیفیت زندگی (PQLI)^۲ مطرح گردید. شاخص پایداری رفاه اقتصادی می‌کوشد تا تولید ناخالص ملی را با کسر تمام هزینه‌های محیطی و اجتماعی که در نتیجه باز تولید درآمد ملی ایجاد می‌شود، محاسبه کند (Henderson et al. 2000). شاخص‌های فیزیکی کیفیت زندگی به سنجش مرگ و میر نوزادان، میزان سواد و امید به زندگی به عنوان معیارهای سنجش بهزیستی و رفاه، می‌پردازند (EKINS & MAX. 1992).

سازمان ملل برای رتبه‌بندی سلامت کشورها بر اساس شاخص توسعه انسانی، شاخص پایداری رفاه اقتصادی را با شاخص فیزیکی کیفیت زندگی ترکیب کرده است (Preuss & Vemuri. 2004). این رویکرد از طرف سازمان ملل به عنوان رویکردی جدید در سنجش میزان برخورداری و محرومیت نواحی مردم ساکن در آن است.

مطالعات کیفیت زندگی (QOL) در محیط‌های شهری، به طور قابل توجهی از سوی دانشمندان علوم شهری مورد بررسی و پژوهش قرار گرفته است. کیفیت زندگی مفهومی گسترده است که مفاهیمی چون زندگی خوب، زندگی با ارزش، زندگی رضایت بخش و زندگی شاد را در بر می‌گیرد (Mccrea et al. 2006).

در عین حال محیط سکونت انسان و احساس تعلق او به محیط نیز بسیار بیشتر از فاکتورهای جمعیت‌شناختی و اقتصادی - اجتماعی در کیفیت زندگی موثر است (Ng et al. 2005). اصطلاح کیفیت زندگی مانند مفهوم توسعه، تا اندازه‌ای مبهم است. از یک سو کیفیت زندگی فرد به عنوان برداشتی از چگونگی گذران فرد مطرح می‌شود و از بعدی کلی‌تر در برگیرنده موقعیت‌های زندگی در مکان‌های مختلف حول عامل مشخص اند (pal, 2005).

1. Index of Sustainable Economic Welfare
2. physical Quality of life Index.



بسیاری از دانشمندان علوم اجتماعی از ارائه تعریفی جامع از آن ناتوانند. چرا که درک این مفهوم از سوی اقشار مختلف جامعه شهری معنای متفاوتی را متبادر می‌کند (Georje & Bearob, 1980).

طرح مساله و اهمیت و ضرورت آن

روند شتابان شهرنشینی در کشورهای در حال توسعه با تاثیر صرف بر روی جنبه‌های عینی توسعه (رشد) به ویژه در سالهای پس از جنگ جهانی دوم، نه تنها دستیابی به توسعه را مقدور نساخت بلکه بر نابسامانی‌های کیفیت زندگی شهرهای جهان سوم افزود (Pacione, 2003).

در شهرهای کشور ایران پس از رشد و افزایش سریع جمعیت و به دنبال آن رشد سریع شهرنشینی، بعد از سیاست تمرکز زدایی از مناطق پر جمعیت و اتخاذ تصمیمی مبنی بر ایجاد شهرهای جدید، بحران کیفیت زندگی در این شهرها نیز ایجاد شده است. مهمترین مسئله این است که میان محلات مختلف شهری از نظر کیفیت زندگی، تفاوت چشمگیری وجود دارد. شهرهای جدید نیز از این روند مستثنا نبودند بخش‌هایی از شهر با گسترش ساخت و ساز در اطراف آن از جمعیت پر شده و مراکز تجاری و خدماتی آن با کمبود تأسیسات زیربنایی و زیرساختهای مورد نیاز روبرو شده است. ضمن اینکه کمبود بسیاری از نیازها و تسهیلات امروزی که به علت ماهیت ساخت شهرهای جدید در آن گنجانده نشده، احساس می‌شود.

بنابراین با توجه به طرح مجموعه شهری سال ۱۳۷۵ برای توزیع جمعیت در حوزه‌های شهری اطراف شهر تهران و سایر مراکز روستایی استان، طرح شهر جدید پردیس با هدف اسکان جمعیت برای حوزه رودهن - پردیس، برای این حوزه در نظر گرفته شده است. با توجه به اهداف توسعه پایدار و شاخص‌های ارزیابی در آن، و نیز گذشت مدت زمان حدود ۲۰ سال از اتخاذ تصمیم طرح شهر جدید پردیس، تحقیق در مورد کیفیت زندگی در این شهر جدید، کاملاً ضروری است. به طور کلی ارزیابی کیفیت زندگی در شهرهای جدید نقش مهمی در پایش سیاست‌های حوزه عمومی و اثربخشی برنامه‌های مدیریت و برنامه‌ریزی شهری ایفا میکند. میزان موفقیت آمیزی طرح‌ها و اقدامات صورت گرفته، مورد ارزیابی قرار گیرد تا در برنامه‌ریزی‌های بعدی مشکلات موجود، اصلاح و رفع شود. عدم توجه به مسئله کیفیت زندگی در شهرهای جدید می‌تواند موجب جدایی گزینی‌های اکولوژیکی، حاشیه نشینی، شمال و جنوب اجتماعی در شهرها، فقر و نابرابری، آلودگی‌های اخلاقی، انسانی و زیست محیطی، ایجاد شکاف میان محلات مختلف شهر و جدایی آنها از یکدیگر شود.



مبانی نظری

شهر جدید

شهر جدید شهری است اجتماعی و برنامه‌ریزی شده، با اهداف معین از پیش تعیین شده و برخوردار از تمام تسهیلات لازم برای یک محیط مستقل. معمولاً شهرهای جدید برای تمرکز زدایی کالبدی، اقتصادی و اجتماعی در ناحیه شهری شهرهای بزرگ طراحی می‌شوند تا با وجود جاذبه‌های نزدیکی به شهرهای بزرگ جمعیت، به خروج از مادر شهر تشویق شوند تا اسکان همراه اجرای برنامه‌های توسعه اقتصادی - اجتماعی فراهم آید.

شهرهای جدید معمولاً با هدف جلوگیری از گسترش بی‌رویه شهرهای بزرگ و جذب سرریز جمعیت آن‌ها و نیز جلب مهاجرین احتمالی به عنوان موج گیر تأسیس می‌شوند. در شهرهای جدید فاصله بسیار بیشتر از شهرک با شهر اصلی است و معمولاً خارج از نفوذ شهر هستند. موضوع شهرهای جدید در ایران در حال حاضر یکی از سیاست‌های اصلی وزارت مسکن در کنار بهسازی و احیای بافت قدیم شهرها به خصوص شهرهای بزرگ و توسعه بیرونی فیزیکی شهرهای موجود می‌باشد که محل بحث بسیاری از کارشناسان اقتصادی، جامعه‌شناسی، معماران و شهرسازان و... می‌باشد. در حال حاضر علیرغم تلاش‌های انجام شده جمعیتی در حدود ۲۰۰ هزار نفر در بیش از ده شهر جدید در کشور سکونت دارند و پیش بینی شده است در سال ۱۴۰۰ این رقم به ۳/۵ میلیون نفر افزایش یابد. (این آمار مورد تایید دانشنامه مرجع مهندسی ایران صرفانمی باشد).

ابعاد کیفیت زندگی

مفهوم کیفیت درمقابل مفهوم کمیت قرار می‌گیرد. کمیت را یک مفهوم فیزیکی و قابل برآورد دانسته و کیفیت را مفهومی انتزاعی می‌دانند. به طور کلی کیفیت و کمیت دو روی یک سکه اند که از یک طرف با هم در تضاد هستند و از طرف دیگر نمی‌توان یکی را بدون دیگری تصور کرد (پور جعفر و دیگران، ۱۳۸۴: ۷). اندازه، میزان و جنسیت پدیده و یا سامانه و ... که قابل اندازه‌گیری است و با اعداد بیان می‌شود را کمیت گویند. به عبارت دیگر کمیت هر پدیده، تظاهر بیرونی و خنثی آن می‌باشد. اما کیفیت چگونگی یک پدیده است که تاثیر عاطفی و عقلانی خاصی بر انسان می‌گذارد و خاصیت‌ها و ویژگی‌های اصلی یک چیز را بیان می‌کند (همان، ۶). ایده و مفهوم کیفیت زندگی یک ایده چند وجهی است که با یک پهنه وسیع از شاخص‌ها در زیر یک سایه قرار دارد. در عین حال موضوعی میان رشته‌ای (Multidisciplinary) و بنابراین مفهومی چند بعدی است (Wish, 1986).



واژه کیفیت زندگی سرچشمه روشنی ندارد. کیفیت زندگی اگرچه جذابیت و معنی عام دارد، یک تعریف پذیرفته عام ندارد. به هر حال در بیان کلی، کیفیت زندگی به مولفه(های) کامیابی یا رضایت مندی بیشتر یا کمتر در زندگی مردم مربوط می‌شود.

اصولاً کیفیت زندگی واژه‌ای پیچیده و کیفی در رابطه با شرایط و وضعیت جمعیت، در یک مقیاس جغرافیایی خاص (شهر، منطقه، محله، بخش و ...) است (کوبکی، ۱۳۸۳: ۲۳). کیفیت زندگی از دیدگاه‌های متفاوتی تعریف شده است و اگر چه اجماع بسیار کمی درباره تعریف کیفیت زندگی وجود دارد اما بعضی از مهمترین این تعاریف به شرح زیر هستند:

یک تعریف ساده آن عبارتست از رضایت کلی فردی از زندگی (Tuan seic, 2003). کیفیت زندگی یک مفهوم پهناور است که در بر دارنده برداشت‌هایی از یک زندگی خوب و دارای رضایتمندی و شادی است. اغلب مفهوم زندگی رضایتمند و زندگی شاد در مفهوم رفاه یا خوشی که در بردارنده رضایت از زندگی و احساسات مثبت و منفی است، ترکیب می‌شوند (Mc Crea & et al, 2004). از دیدگاهی دیگر کیفیت زندگی به عنوان سطح زندگی تعبیر شده است (رحیم‌آبادی و دیگران، ۱۳۸۳). مفهوم کیفیت زندگی یک متغیر مرکب می‌باشد که از چندین متغیر متأثر می‌گردد. تغییر در سطح درآمد مردم، شرایط زندگی، وضع سلامت، محیط، فشار روحی روانی، فراغت، شادمانی خانوادگی، روابط اجتماعی و چندین متغیر دیگر نظیر آن، که به شکل مرکب کیفیت زندگی و تغییرات آن را تعیین می‌کنند (Rahman & et al, 2003).

مقوله کیفیت زندگی به شکل وسیعی با مفهوم رفاه ارتباط پیدا می‌کند. رفاه مفهومی است که توصیف کننده بهزیستی، تامین زندگی و فقر زدائی است و لذا در ارتباط تنگاتنگی با مفاهیمی همچون عدالت اجتماعی قرار می‌گیرد (باری، ۱۳۸۰: ۶). واژه کیفیت زندگی بیشتر با محیط طبیعی و شرایط خارجی زندگی افراد از قبیل آلودگی، کیفیت مسکن، جنبه‌های زیبایی شناسانه، تراکم کیفیت، شیوع جرم و مانند این‌ها مرتبط است. این متغیرها تاثیر قابل ملاحظه‌ای بر سطح ارضای افراد از زندگیشان دارند (Norman c. dalkey & others, 1972).

کیفیت زندگی، واژه‌ای پیچیده در ارتباط با شرایط و وضعیت جمعیت، در یک ناحیه است. در برگیرنده ابعاد روانی است که شاخص‌هایی همچون رضایت، شادمانی و امنیت را در بر می‌گیرد (شاخص‌های ذهنی). در برخی موارد، رضایت‌های اجتماعی نیز نامیده می‌شود. همچنین در برگیرنده سنجه‌هایی همچون مسکن، دسترسی به خدمات و امنیت محیطی است (شاخص‌های عینی).



در برگیرنده جنبه‌های دیگری هون توجه به فرصت‌های اجتماعی، امیدهای اشتغال، ثروت و اوقات فراغت است. برخی آن را مترادف با رفاه (well-being) میدانند (سیف الدینی، ۱۳۸۱: ۳۷۵).

با توجه به تعاریفی که گفته شد کیفیت زندگی را می‌توان در مقیاس فردی، خانواده و جامعه اندازه‌گیری نمود. امروزه در سطح دنیا محققان زمینه‌های مختلف کیفیت زندگی را مورد بررسی قرار داده اند (جدول شماره ۱).

جدول (۱) مولفه‌های کیفیت زندگی شهری موجود در ادبیات جهانی

محقق	مولفه‌های کیفیت زندگی شهری در ادبیات
لیو (۱۹۷۶م)	اقتصاد، سیاست، محیط، اجتماع، سلامت و آموزش
بویر (۱۹۸۱م)	آب و هوا، مسکن، سلامت و محیط، جرم، حمل و نقل، آموزش، هنرها، سرگرمی، اقتصاد
بلوم کوئیست (۱۹۸۸م) استورو لوین (۱۹۹۲)	میزان بارش، رطوبت هوا، درجه گرمای روزانه، درجه سرمای روزانه، سرعت باد، تابش آفتاب، ساحل دریا، جرم‌های سنگین، نسبت معلم به دانش آموز، میدان دید، ذرات معلق در هوا، تخلیه فاضلاب، از بین رفتن املاک، اعتبار مالی بالا، موقعیت درمانی، مراکز شهری
صوفیان (۱۹۹۳)	امنیت عمومی، هزینه غذا، فضای زندگی، استاندارد مسکن، ارتباطات، آموزش، سلامت عمومی، آرامش و سکون، جریان ترافیک، هوای تمیز
سازمان ملل متحد (۱۹۹۴م) پروتا سینکو (۱۹۹۷م)	پیش بینی زندگی، نسبت بی سواد بزرگسالان، میانگین قدرت خرید درآمد ماهیانه برای هر شخص، توزیع درآمد، هزینه ماهیانه مواد غذایی

ماخذ (Ulengin, 2001)

شاخص‌ها و ابعاد کیفیت زندگی

مطالعات کیفیت زندگی هر دو بعد ابعاد عینی و ذهنی را در بر می‌گیرد، هر چند مطالعات زیادی در راستای هر یک از ابعاد عینی و ذهنی به طور جداگانه انجام گرفته است. برای مثال در چارچوب ابعاد ذهنی، می‌توان به مطالعات فو (foo, 2000) که از طریق لیکرت پنج تایی، از بسیار راضی تا بسیار ناراضی طبقه بندی شده و مطالعه ی بررتون و همکاران (Brereton et al, 2008) یاد کرد که از مقیاس هفت تایی لیکرت استفاده کرده اند. همچنین لی (Lee, 2008) نیز معتقد است که برای سنجش کیفیت زندگی، می‌بایست به طور مستقیم از این روش استفاده کرد که مردم در آن، در رابطه با کیفیت زندگی خود نظر بدهند. ابعاد عینی کیفیت زندگی نشان دهنده ی شرایط بیرونی زندگی، مانند آموزش، مسکن و مانند آن هستند (das, 2008). در این رابطه می‌توان به مطالعات لی و وانگ (Li & wang, 2007) و نیز آپاریش و همکاران



(Apparicie et al, 2008) اشاره کرد. در رابطه با داده‌های مستخرج از منابع دیگر می‌توان به وضعیت مسکن، درآمد، آموزش یا ویژگی‌های خانوار اشاره کرد. باید توجه داشت که کیفیت زندگی، به تنهایی و با استفاده از ابعاد عینی قابل سنجش و اندازه‌گیری نیست ولی بایست با ابعاد ذهنی، به صورت ترکیبی اندازه‌گیری شود. پژوهشگران در اینکه این دو شاخص تا چه اندازه در رابطه با یکدیگر هستند، نظر جامعی ندارند، چنانکه تورکسورو آتالیک (tirksever, 2001 & Atalik) بیان می‌دارند، اندازه‌گیری کیفیت زندگی با استفاده از دو بعد عینی و ذهنی، برای فهم کیفیت زندگی امری ضروری است. چنین رویکردهای مشابهی را می‌توان در مطالعات روگرسون و همکاران (Li & wang, 2003) مارانز (Marans, 2003)، کمپ و همکاران (kamp et al, 2003)، و لی و وانگ (Li & wang, 2007) مشاهده کرد. هر چند در برخی مطالعات، مانند مطالعات داس (Das, 2008)، و مک کریا (Mccrea et al, 2006)، گفته می‌شود که رابطه ضعیفی میان ابعاد عینی و ذهنی کیفیت زندگی وجود دارد. نمونه‌ای از این اختلاف‌ها را می‌توان در مطالعات بررتون و همکاران (Brereton et al, 2008) مشاهده کرد که در آن نشان می‌دهند، میان ویژگی‌های فضایی - کالبدی به عنوان یک ویژگی از ابعاد عینی در کشور ایرلند با ویژگی‌های ذهنی، همبستگی بالایی وجود دارد. حالی که مک کریا و همکاران (Mccrea et al, 2006)، نشان داده‌اند که همبستگی ضعیفی میان دو نوع ویژگی‌های مطرح شده وجود دارد.

در هر حال با توجه به مطالعات انجام شده (Apparicio, 2007, foo, 2000, Santos et al, 2007)، به کارگیری ترکیبی شاخص‌های هر دو بعد عینی و ذهنی، تعدیل خطاها نقش موثری دارند. در جدول شماره ۲ مجموعه‌ای از چند مورد مطالعاتی ارائه شده است که در آن، هر یک از پژوهشگران نوع خاصی از شاخص‌ها را استفاده کرده‌اند.

جدول (۲) انواع شاخص‌های کیفیت زندگی

منبع	نوع شاخص
Friedman, 1997	شاخص‌های اقتصادی (درآمد، ثروت و اشتغال) / شاخص‌های محیطی (درصد مساکن استاندارد، کیفیت هوا، هزینه حمل و نقل خانواده) / شاخص سلامت (مرگ و میر کودکان کمتر از یک سال، به ازای ۱۰۰۰ مولید و نرخ خودکشی گزارش شده) / شاخص‌های آموزشی (کودکان و بزرگسالان در حال تحصیل و مراکز آموزشی) / شاخص‌های مشارکت و همیاری / شاخص امنیت اجتماعی (دزدی و اعتیاد)
Bonaiuto et al, 2003	جنبه‌های فضایی (بیشتر فضای معماری - برنامه‌ریزی، سازمان و قابلیت دسترسی به فضا، فضای سبز) / جنبه‌های انسانی (مردم و روابط اجتماعی) / جنبه‌های کارکردی (شامل رفاه، گذران اوقات فراغت، فعالیت‌های تجاری، خدمات حمل و نقلی) / جنبه‌های زمینه‌ای (شامل مرحله‌ی زندگی، سلامت محیطی، امنیت بالا)



فرهنگی (درصد ساکنان بومی، درصد افراد فعال در مراسم مذهبی) / بهداشتی (درصد کودکان فوت شده زیر یک سال، امید به زندگی، درصد افراد با بیماریهای خاص) / آموزشی (نرخ فارغ التحصیلان در سطوح عالی، تعداد مدارس و مراکز آموزشی عالی، تعداد دانش آموزان و اساتید) / جرم و امنیت (تعداد افراد زندانی، تعداد شورشی‌ها، دزدی و دعوا و اعتیاد) / اشتغال (نرخ اشتغال) / درآمد (درصد افراد زیر خط فقر، متوسط درآمد) / منابع و سرزمین (میزان فضای سبز، میزان نواحی حفاظت شده) / هوا (کیفیت هوا، گازهای آلوده کننده) / رودخانه و ساحل / مسکن (مساکن قابل نگهداری، میانگین افراد در هر اتاق، خانه‌های تخریبی) / بی‌خانمان‌ها

Cardinal and
K.Adin, 2005

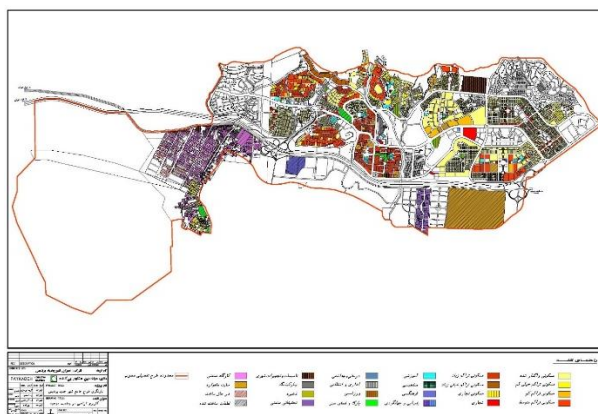
مسکن / اقتصاد و کار (نوع فعالیت‌های اقتصادی، بیکاری، میانگین درآمد) / منابع و محیط (حفظ اراضی پیرامون شهر) / محیط شهر (نرخ رشد ترافیک، دسترسی به خدمات) / بهداشت و مراقبت‌های بهداشتی (امید به زندگی، مرگ‌های ناپهنگام، مرگ و میر کودکان) / یادگیری و مهاجرت / جامعه‌ی امن (میزان جرایم، نوع جرایم، ترس از وقوع جرم در شهر)

Zivelova&jansky, 2008

ماخذ: قرشی، دادخواه، ۱۳۹۲

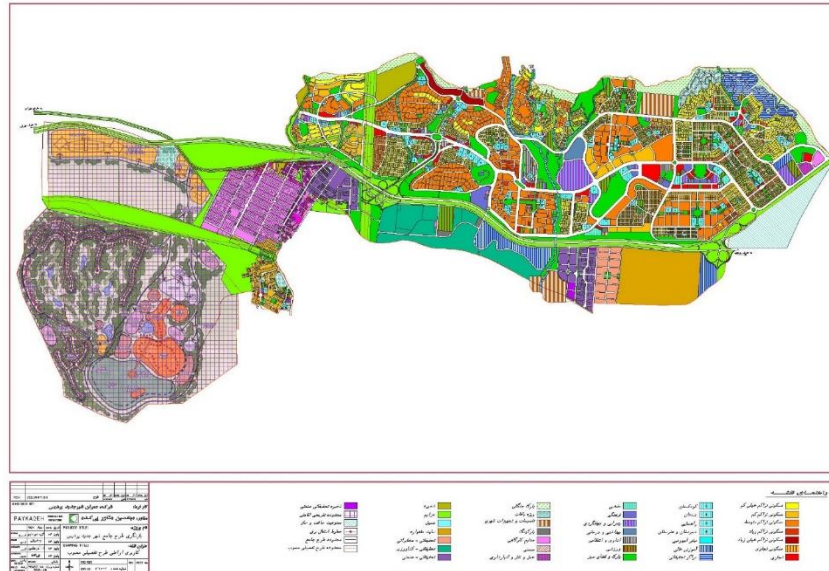
محدوده مورد مطالعه

شهر جدید پرند در ۳۵ کیلومتری جاده تهران - ساوه، در حاشیه جاده مذکور استقرار یافته است. این شهر در مختصات جغرافیایی ۵۰ درجه و ۳۵ دقیقه طول شرقی و ۳۵ درجه و ۲۸ دقیقه عرض شمالی و در قسمت جنوب غرب تهران واقع شده است. اراضی شهر جدید پرند از شرق با اراضی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی، از شمال و شمال شرقی با اراضی رباط کریم و پرندک همجوار است. اراضی جنوب و جنوب غرب این شهر به شهرستان ساوه از استان مرکزی محدود می‌شود.



نقشه شماره ۱: نقشه کاربری اراضی شهر جدید پردیس

ماخذ: طرح آماده سازی شهر جدید پردیس، شرکت عمران شهر جدید پردیس، مهندسين مشاور پی کده



نقشه شماره ۲: کاربری اراضی پیشنهادی شهر جدید پردیس (بازنگری طرح جامع)

ماخذ: طرح آماده سازی شهر جدید پردیس، شرکت عمران شهر جدید پردیس، مهندسين مشاور پی کده

روش تحقیق

این تحقیق از نظر «توصیفی-تحلیلی» است و از شاخص‌های عینی و ذهنی به صورت ترکیبی استفاده شده است، برای انتخاب شاخص‌های تحقیق مورد مطالعه، با توجه به ادبیات موضوع مبانی اندیشه‌ها و بررسی‌های دیگران مطالعه گردید. اکثر شاخص‌ها ذهنی بوده یعنی نظر خود شهروندان پرسیده شده است در این پژوهش از روش ترکیبی (عینی و ذهنی) استفاده شده است. برای بدست آوردن داده‌های شاخص‌های عینی، مطالعات کتابخانه ای صورت گرفته و داده‌های شاخص‌های ذهنی با استفاده از روش پرسشنامه‌ای و میدانی بدست آمده است. بدین منظور تعداد ۱۵۰ پرسشنامه به عنوان جامعه آماری از روش پیرسون انتخاب و در اختیار ساکنین محله قرار گرفت. به منظور تحلیل و استنتاج و با توجه به هدف تحقیق که سنجش و مقایسه کیفیت ذهنی شهروندان بود از آزمون فریدمن استفاده شد.

در این مرحله جدولی ارائه شده است که در این جدول ۶ شاخص اصلی ابعاد تاثیرگذار کیفیت زندگی شهری را در شهر جدید پردیس تحت پوشش قرار داده است، این شش شاخص به ۱۴ زیر شاخه تقسیم شده است، ۱۴ شاخص نیز به ۲۷ زیر شاخص دیگر تقسیم می‌شوند که در جدول زیر آمده است.



جدول شماره ۳: شاخص‌ها و زیر شاخص‌های مورد ارزیابی

زیر شاخص‌ها	شاخص‌ها	زمینه اصلی
۱. میزان شناخت همسایه‌ها، ۲. میزان روابط با همسایه‌ها، ۳. میزان دخالت همسایه‌ها در امور یکدیگر	کیفیت روبرو همسایگی	اجتماعی
۱. فضاهای جرم خیز، ۲. ایجاد	کیفیت امنیت اجتماعی	
۱. تمایل به مشارکت در کارهای عمرانی، ۲. مشارکت در مراسم مذهبی	کیفیت مشارکت اجتماعی	
۱. احساس تعلق خاطر به محله، ۲. رضایت نسبی از محله	کیفیت میزان رضایت از محله	اقتصادی
میزان پس انداز ماهیانه	میانگین درآمد	
کیفیت واحد مسکونی از نظر رضایت از فضای داخلی واحد مسکونی شهروندان	کیفیت واحد مسکونی از نظر رضایت از فضای داخلی واحد مسکونی شهروندان	
۱. نوساز، ۲. قایل نگهداری، ۳. تعمیری، ۴. تخریبی	کیفیت واحد مسکونی از نظر پژوهشگران	کالبدی
وجود فضای سبز در حله	دسترسی به فضای سبز	
۱. دسترسی به مراکز آموزشی، ۲. دسترسی به مراکز خرید روزانه و هفتگی، ۳. دسترسی به مراکز درمانی،	دسترسی به خدمات و تسهیلات شهری	
میزان رضایت کلی نسبت به دسترسی به امکانات رفاهی	میزان رضایت کلی نسبت به دسترسی به امکانات رفاهی	تجهیزات شهری
۱. دسترسی به ایستگاه اتوبوس، ۲. کارایی سیستم حمل و نقل عمومی	دسترسی به حمل و نقل عمومی	
دسترسی سواره به واحدهای مسکونی	دسترسی سواره به واحدهای مسکونی	
۱- روشنایی در شب، ۲- کفسازی	کیفیت خیابان‌ها، کوچه‌ها و معابر	کیفیت بهداشت عمومی
کیفیت دفعه فاضلاب و زباله‌ها	کیفیت دفعه فاضلاب و زباله‌ها	
۱ نحوه جمع آوری زباله ۲ - بو	کیفیت دفعه فاضلاب و زباله‌ها	



یافته‌ها

به منظور سنجش آرای افراد و رتبه بندی میزان هریک از زیر شاخص‌ها از نظر شهروندان، از آزمون فریدمن استفاده شده است. این آزمون زمانی به کار می‌رود که مقیاس اندازه گیری حداقل در سطح سنجش ترتیبی باشد. آزمون فریدمن برای تجزیه واریانس دوطرفه (برای داده‌های ناپارامتری) از طریق رتبه بندی، و همچنین مقایسه میانگین رتبه بندی گروه‌های مختلف به کار می‌رود. (حبیب پور، صفری، ۱۳۹۱: ۶۹۴).

در تفسیر نتایج آزمون فریدمن، برای اینکه پی ببریم آیا تفاوت میانگین آرای افراد در بین شاخص‌ها معنی دار است یا خیر، باید از نتایج جدول دوم (با عنوان Test Statistics) استفاده کنیم: در این جدول، با استناد به مقدار آزمون Chi-square (۵۹۱,۴۲۵) که در سطح خطای کوچک تر از ۰,۰۱ معنی دار است، باید گفت که به لحاظ آماری اختلاف ۲۷ زیر شاخص کیفیت زندگی از نگاه شهروندان شهر پرند معنی دار است (سطح معناداری: ۰,۰۰۰). بنابراین می‌توان بیان نمود که اختلاف معناداری بین ۲۷ شاخص پیشنهادی از نظر ادراکات ذهنی شهروندان شهر جدید پرند وجود دارد.

جدول (۴): Test: Statisticsa

N	۱۵۰
Chi-Square	۵۹۱,۴۲۵
df	۲۶
Asymp. Sig.	,۰۰۰

a. آزمون فریدمن

آزمون فریدمن علاوه بر معنی داری تفاوت یا عدم تفاوت میانگین رتبه شاخص‌ها از دیدگاه افراد پاسخگو، به اولویت بندی شاخص‌ها از دیدگاه افراد نیز می‌پردازد. به عبارتی، این آزمون میزان رتبه شاخص‌های کیفیت زندگی را نیز نشان می‌دهد. برای رسیدن به این منظور می‌توانیم از نتایج جدول اول (تحت عنوان Ranks) استفاده کنیم. نتایج در جدول شماره زیر ذکر شده است.



جدول شماره ۵: مرتب سازی و درجه بندی شاخص های کیفیت زندگی در شهر جدید پرند

رتبه	میانگین رتبه فریدمن	شاخص ها
۱	۲۰,۴۲	تمایل به حضور در مراسم مذهبی
۲	۱۹,۹۵	دسترسی به مراکز خرید روزانه و هفتگی
۳	۱۸,۹۰	کیفیت از نظر پژوهشگر
۴	۱۸,۸۸	میزان دخالت همسایه ها در امور یکدیگر
۵	۱۸,۸۴	میزان تحصیلات افراد خانواده
۶	۱۸,۵۳	دسترسی به مراکز درمانی
۷	۱۷,۵۷	دسترسی به ایستگاه های اتوبوس
۸	۱۷,۴۹	میزان شناخت از همسایه ها
۹	۱۶,۳۶	تعداد فضاهای جرم خیز در محله
۱۰	۱۵,۷۰	قدمت
۱۱	۱۵,۳۲	میزان روابط با همسایه ها
۱۲	۱۵,۲۳	رضایت از نحوه جمع آوری زباله در محله
۱۳	۱۳,۱۵	رضایت از فضای داخل واحد مسکونی
۱۴	۱۲,۷۸	دسترسی به مراکز آموزشی
۱۵	۱۲,۵۲	آزار و اذیت از بوی زباله و فاضلاب
۱۶	۱۱,۷۴	رضایت از محله
۱۷	۱۱,۶۸	میزان روشنایی در شب
۱۸	۱۱,۶۰	تمایل به ادامه زندگی در محله
۱۹	۱۱,۴۸	تمایل به مشارکت در ساخت و ساز
۲۰	۱۱,۴۳	رضایت از عملکرد سیستم حمل و نقل عمومی
۲۱	۱۰,۵۸	نحوه دسترسی سواره به واحدهای مسکونی
۲۲	۱۰,۵۳	میزان رضایت از دسترسی به امکانات رفاهی
۲۳	۱۰,۳۹	رضایت از دفع آب های سطحی
۲۴	۹,۸۷	رضایت از کف سازی معبر
۲۵	۹,۳۶	مزاحمت از طرف جوانان
۲۶	۹,۱۲	وجود فضای سبز در محله
۲۷	۸,۶۷	میزان پس انداز ماهیانه

ماخذ: نگارندگان

همانطور که نتایج جدول نشان می دهد ۲۷ زیر شاخص مرتبط با ۶ شاخص اصلی کیفیت زندگی از نگاه شهروندان در آزمون فریدمن رتبه بندی شده اند.

در مرحله بعدی تحقیق، به منظور سنجش رابطه بین مولفه های سازنده کیفیت زندگی ذهنی با یکدیگر از ضریب همبستگی پیرسون استفاده می شود. ضریب همبستگی (Correlation Coefficient) ابزاری آماری برای تعیین نوع و درجه رابطه ی یک متغیر کمی با



متغیر کمی دیگر است. ضریب همبستگی شدت رابطه و همچنین نوع رابطه (مستقیم یا معکوس) را نشان می‌دهد. این ضریب عددی بین ۱ تا -۱ است و در عدم وجود رابطه بین دو متغیر، برابر صفر است (حبیب پور، صفری، ۱۳۹۱).

جدول شماره ۶: ضریب همبستگی پیرسون برای بررسی رابطه بین هریک از مولفه‌های اصلی تاثیر گذار بر کیفیت زندگی ذهنی شهروندان در شهر جدید پرند

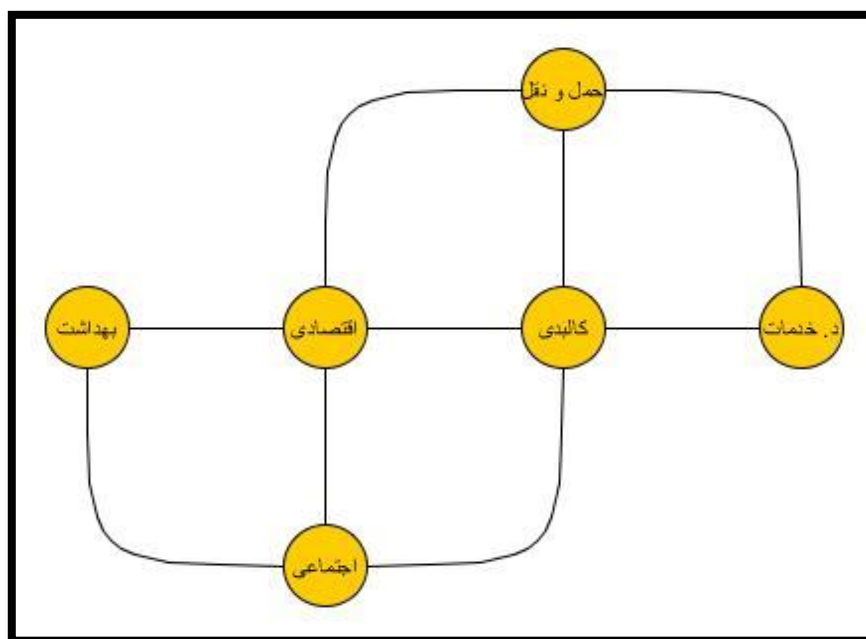
مولفه	اجتماعی	اقتصادی	کالبدی	دسترسی به خدمات، تسهیلات و تجهیزات	حمل و نقل عمومی	کیفیت بهداشت عمومی
اجتماعی	۱					
اقتصادی	***۰,۵۸۷	۱				
کالبدی	***۰,۶۱۲	***۰,۶۸۳	۱			
دسترسی به خدمات، تسهیلات و تجهیزات	۰,۱۵۴	۰,۳۴۷	***۰,۶۹۵	۱		
حمل و نقل عمومی	۰,۲۷۳	***۰,۷۶۴	***۰,۲۳۷	***۰,۵۹۶	۱	
کیفیت بهداشت عمومی	***۰,۵۱۲	***۰,۴۵۲	۰,۱۱۸	۰,۲۱۴	۰,۴۴۵	۱

p<0.05 و *p<0.001

نتایج جدول نشانگر وجود رابطه بین شاخص‌های مشخص شده است. علامت ستاره نشانگر این است که سطح معناداری کوچکتر از ۰,۰۵ و رابطه معنادار است و عدد داخل جدول نیز نوع و شدت رابطه را مشخص می‌کند که به لحاظ آماری می‌توان بیان نمود که اگر ضریب پیرسون بین ۰,۴ تا ۰,۶ باشد شدت رابطه متوسط و ضریب پیرسون بین ۰,۶ تا ۰,۸



را می‌توان به‌عنوان رابطه نسبتاً قوی در نظر گرفت (همان، ۸۷). به‌طور کلی روابط متغیرهای استخراج شده از ضریب همبستگی پیرسون در قالب دیاگرام زیر خلاصه می‌شود:



نمودار ۱: روابط موجود بین شاخص‌های اصلی کیفیت زندگی

با توجه به ادراکات شهروندان شهر جدید پرند

تحلیل

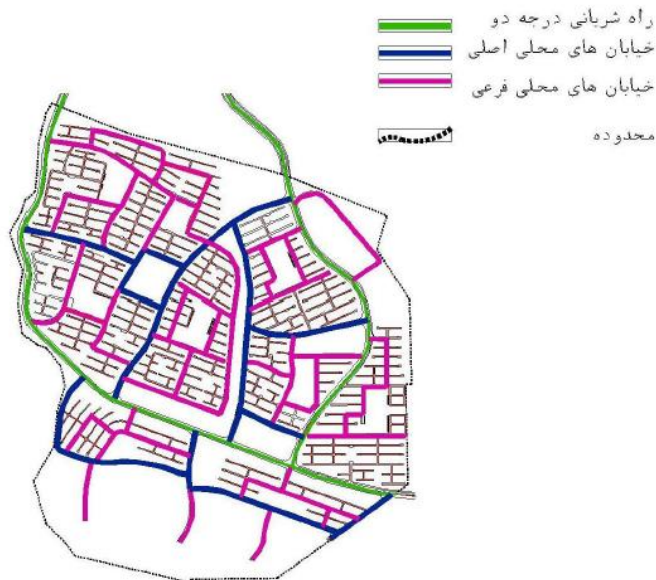
کاهش شاخص کیفیت زندگی ناشی از نارسایی‌های متعدد و متنوعی است که بر شرایط کالبدی، کارکردی و کیفیت زندگی جمعی در این مناطق تاثیر جدی دارند و آسیب‌شناسی این نارسائی‌ها امری ضروری و با اهمیت است. به‌طور کلی زمینه‌های موثر در کیفیت محیط شهری ابعاد اقتصادی، اجتماعی، کالبدی، زیست محیطی، حقوقی و مدیریت شهری را شامل می‌شود. این عوامل بستر ساز کیفیت زندگی شهری هستند که کاهش و یا ارتقای موجب نامناسب شدن محیط زندگی شده و نمودهای منفی و مخربی را برای این مناطق به همراه می‌آورد. به عبارتی عوامل اقتصادی که رکود فعالیت‌ها و سکونت اقشار کم‌درآمد را به همراه داشته موجب افت قیمت زمین و توقف ساخت و ساز در این مناطق می‌گردد.



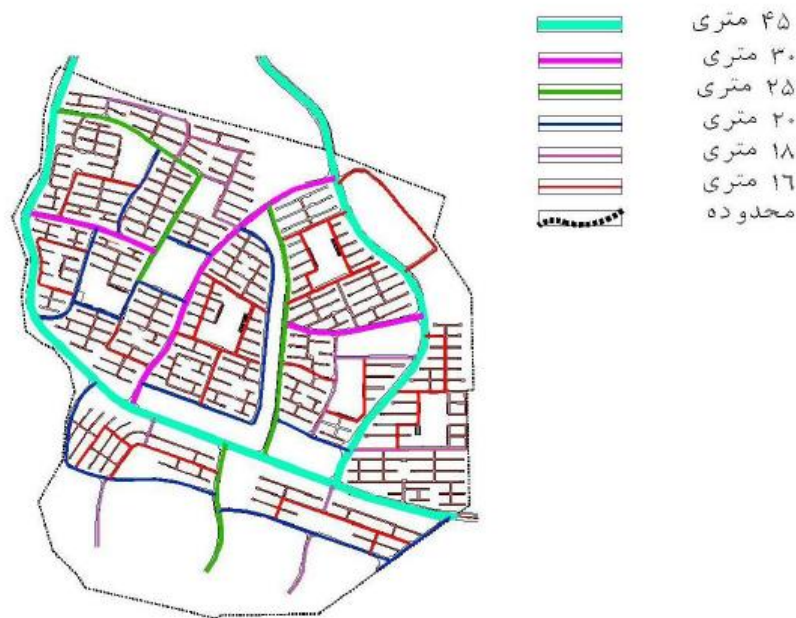
کیفیت دسترسی تردد و حمل و نقل عمومی

حمل و نقل به عنوان یکی از ابعاد اصلی کیفیت زندگی همواره توسط متخصصان در مطالعات شهری مورد توجه بوده است. امروزه داشتن اتومبیل یکی از ملزومات اصلی زندگی شهری شده است و عدم دسترسی این وسیله برای شهروندان رضایت بخش نیست. در این سنجه ۳ شاخص مورد مطالعه قرار گرفته اند، اولین شاخص مورد مطالعه در این گروه دسترسی سواره به واحد مسکونی از نظر شهروندان می‌باشد که دارای رتبه ۲۱ می‌باشد دومین شاخص دسترسی به حمل و نقل عمومی است که به صورت کارایی سیستم حمل و نقل عمومی میزان دسترسی به ایستگاه‌های اتوبوس مطرح شده است که دارای رتبه‌های ۲۰ و ۷ است. با وجود تعداد قابل توجهی از ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی جهت رفاه حال شهروندان و دسترسی آسان به آن عملکرد سیستم حمل و نقل مناسب نیست به طوری که یافته‌های حاصل از پرسشنامه نیز این وضعیت را تایید می‌کند.

در نهایت سومین شاخص در سنجه کیفیت خیابان‌ها، کوچه‌ها. معابر از نظر میزان روشنایی در شب و کفسازی معابر است که یافته‌های حاصل از پرسشنامه نارضایتی مردم و پایین بودن میزان آن را نشان می‌دهد.



نقشه شماره ۳: سلسله مراتب دسترسی

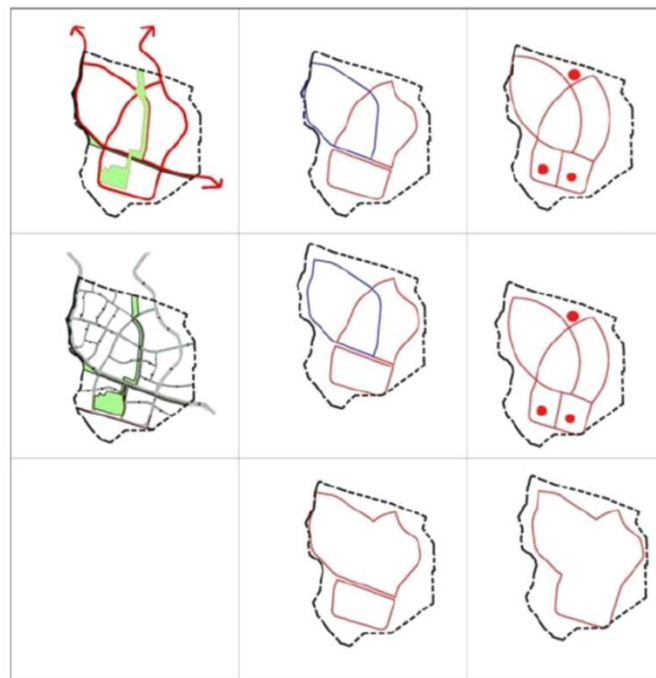


کیفیت اجتماعی

در این سنجه ۵ شاخص مورد نظر مطالعه قرار گرفته است که اولین شاخص مورد مطالعه روابط همسایگی می باشد. در این شاخص میزان شناخت، روابط ساکنین و میزان دخالت ساکنین در امور یکدیگر ارزیابی شده است که به ترتیب رتبه های ۸ و ۱۱ و ۴ را به خود اختصاص داده اند. هر چه روابط ساکنین رضایت بخش باشد در ایجاد احساس آرامش و امنیت آنها تاثیر مثبتی خواهد داشت. با توجه به ارزیابی های انجام شده روابط همسایگی خوب است. شاخص بعدی در این سنجه کیفیت امنیت اجتماعی است که در واقع یکی از مهم ترین شاخص های ارزیابی کیفیت زندگی است. هر چه میزان امنیت اجتماعی پایین باشد، آسایش و آرامش شهروندان نیز پایین خواهد بود. سوالات مطرح شده در این سنجه تعداد فضاهای جرم خیز در محدوده و ایجاد مزاحمت از طرف جوانان در محله اسن که به ترتیب رتبه های ۹ و ۲۵ را به خود اختصاص داده است و بالا بودن تعداد فضاهای جرم خیز را میتوان در تعداد زیاد فضاهای مسکونی رها شده دانست که بیشتر حالت خوابگاهی دارند و در این محدوده کمتر از طرف جوانان مزاحمت ایجاد می شود.



شاخص بعدی در این سنجش تمایل مشارکت شهروندان به حضور در مراسم‌های مذهبی و مشارکت در ساخت و ساز رتبه‌های ۱ و ۱۹ را به خود اختصاص داده است. شاخص بعدی در این سنجش رضایتمندی ساکنین از محدوده خودشان میباشد که به دو صورت تمایل ادامه زندگی و رضایت از محدوده پرسیده شده است که بررسی پاسخ‌های به دست آمده حاکی از نارضایتی بودن آنها از محدوده است به طوری که اکثراً در صورت داشتن توان مالی حاضر به ترک محدوده بودند. شاخص بعدی میزان تحصیلات افراد خانواده است که با اختصاص رتبه ۵ از وضعیت مناسبی برخوردار است.



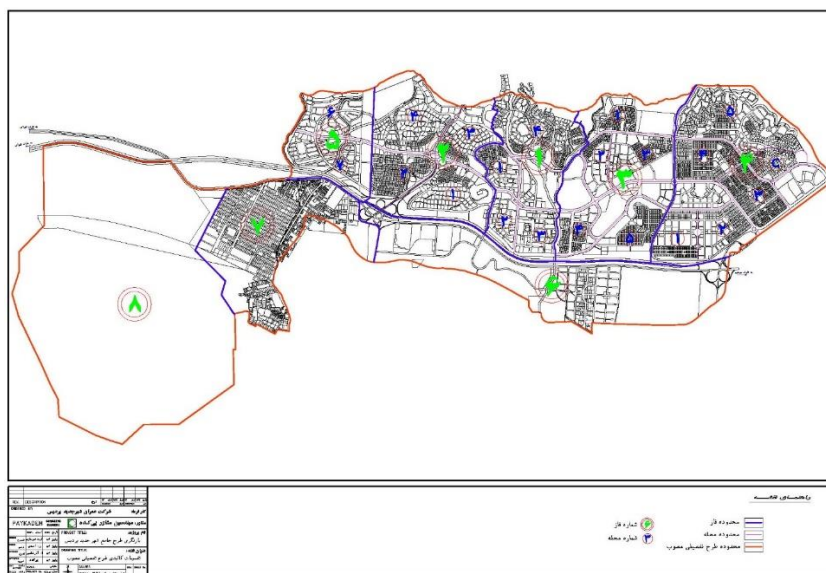
نقشه شماره ۴: تصویرذهنی از ساختار ارائه خدمات در شهر

کالبدی

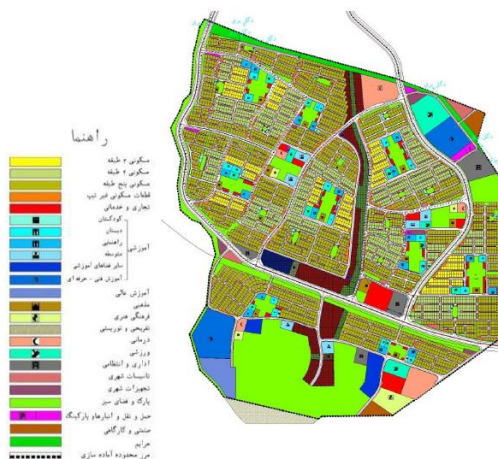
در این گروه دو شاخص مورد مطالعه قرار گرفت که اولین شاخص کیفیت واحد مسکونی از نظر شهروندان بود که به صورت رضایت از فضای داخل واحد سکونی مورد پرسش قرار گرفت که رتبه ۱۳ به خود اختصاص داد که غلت پایین بودن را میتوان عدم تامین رضایت از آرایش فضاهای داخلی واحد مسکونی دانست. شاخص بعدی کیفیت ابنیه بود که از نظر پژوهشگران



بر اساس فاکتورهای نوساز- قابل نگهداری- مرمتی و تخریبی بود که رتبه ۳ را به خود اختصاص داد. که علت این امر ساخت سازه‌های جدید در این سالهای اخیر دانست.



نقشه شماره ۵: تقسیمات کالبدی

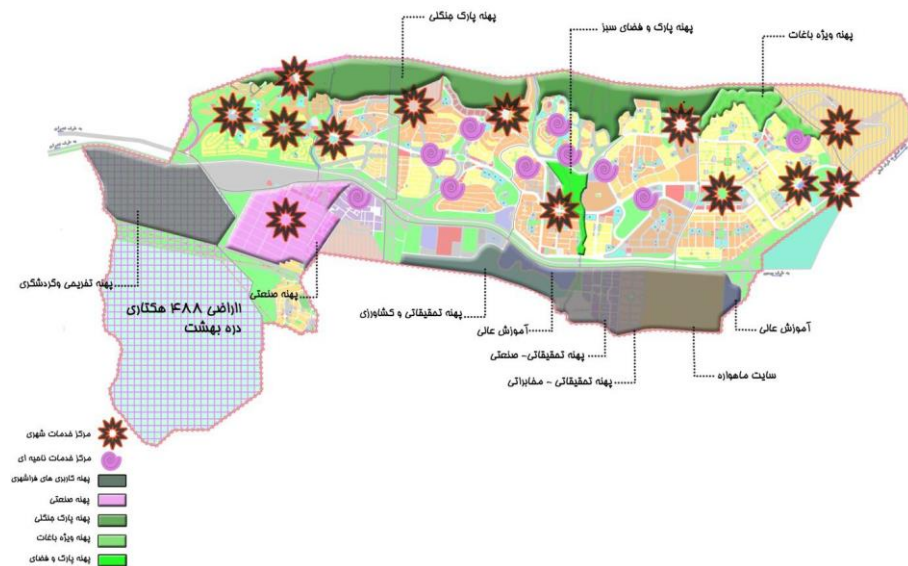


نقشه شماره ۶: کاربری اراضی پیشنهادی

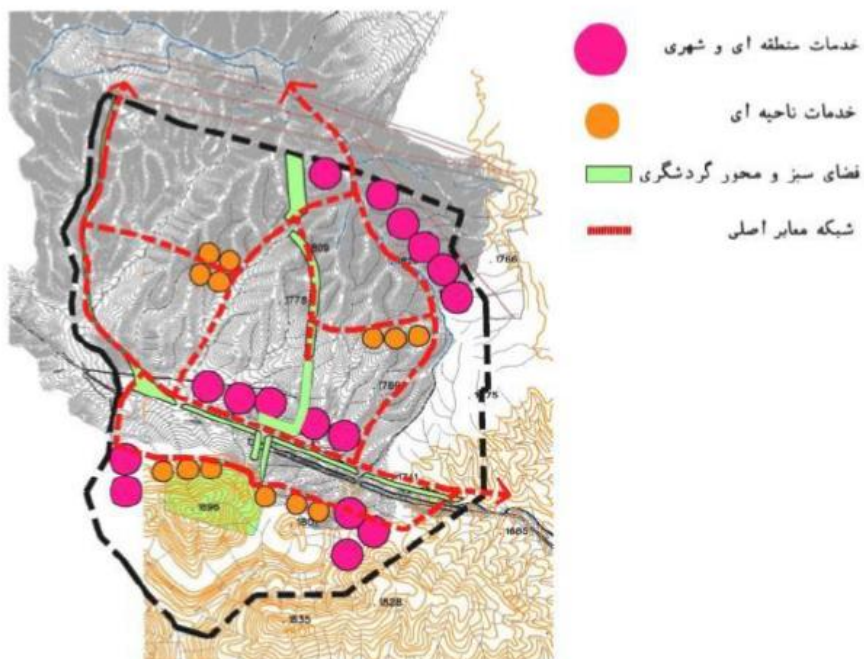
دسترسی به خدمات و تسهیلات شهری

در این سنجه ۳ شاخص مورد مطالعه قرار گرفته، اولین شاخص مورد مطالعه دسترسی به فضای سبز از نظر ساکنین محدوده بوده است. که دارای رتبه ۲۶ می‌باشد دسترسی آسان و راحت شهروندان به فضای سبز یکی از معیارهای اصلی توسعه پایدار محسوب می‌شود، در بالا بودن میزان آرامش و کیفیت زندگی شهروندان نقش مهمی دارد، که با توجه اظهار نظر شهروندان نسبت به دسترسی به فضای سبز، یکی از مهمترین مشکلات ساکنین محدوده است.

شاخص بعدی در این سنجش دسترسی به خدمات شهری از جمله مدرسه، درمانگاه و مراکز خرید روزانه و هفتگی می‌باشد که به ترتیب رتبه‌های ۱۴ و ۶ و ۲ را به خود اختصاص داده‌اند که به علت قرارگیری مراکز آموزشی دسترسی به این خدمات آموزشی مناسب است. همچنین به دلیل قرارگیری مراکز درمانی جهت رفاه حال ساکنین و مجاورین دسترسی به خدمات درمانی نیز مناسب است. شاخص بعدی میزان رضایت کلی از امکانات رفاهی بوده است، که نتایج نشان دهنده نارضایتی ساکنین از این شاخص می‌باشد.



نقشه شماره ۷: الگوی تقسیم خدمات شهری

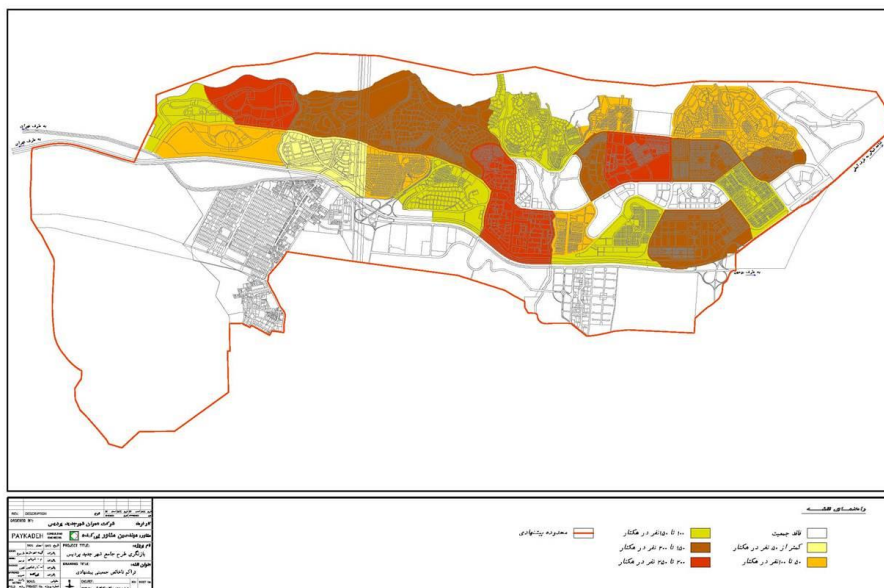


اقتصادی

در این سنجش شاخص مورد مطالعه میزان پس انداز ماهیانه ساکنین محله می‌باشد، انتخاب این شاخص تاثیر مستقیم بر کیفیت زندگی دارد و به طور کلی برای یک زندگی خوب درآمد عالی خیلی موثر می‌باشد، و همانطور که نتایج نشان می‌دهند آخرین رتبه را به خود اختصاص داده است.



نقشه شماره ۸: نقشه تراکم ناخالص پیشنهادی



نقشه شماره ۸: نقشه تراکم ناخالص جمعیتی پیشنهادی



کیفیت بهداشت محیط

در این سنجه نیز دو شاخص مورد بررسی قرار گرفته است که اولین شاخص میزان رضایتمندی ساکنین نسبت به دفع آب‌های سطحی است که با دارا بودن رتبه ۲۱ نارضایتی ساکنین را نشان می‌دهد. دومین شاخص نارضایتی ساکنین از بوی زباله و فاضلاب در محدوده است که رتبه ۱۵ را به خود اختصاص داده است.

نتیجه‌گیری

تراکم بالای جمعیت در شهر یکی از عواملی است که زندگی شهرنشینان را با چالش‌های اساسی مواجه می‌سازد، با توجه به سیاست ایجاد شهرهای جدید پس از انقلاب در ایران یکی از بزرگ‌ترین و با اهمیت‌ترین سیاست‌هایی است که در زمینه شهرسازی و مدیریت شهری اتخاذ شده است. این رویکرد به سه دلیل عمده افزایش شدید جمعیت کلان شهرها و مشکل مسکن شهری و تمرکز زدایی از شهرهای بزرگ صورت گرفته (زیاری، ۱۳۸۳) بعد از گذشت سه دهه از عملیات اجرایی شهرهای جدید در کشور ضرورت دارد ضمن بررسی کارکردهای این شهرها و نقش آن در تعادل‌های منطقه‌ای بازنگری مناسبی در سیاست گذاری‌ها و اهداف ایجاد شهرهای جدید و حتی مکان یابی آن‌ها صورت گیرد.

یکی از این چالش‌ها ناتوانی بافت‌ها در تطابق کالبدی با تغییرات امروزی و پائین آمدن کیفیت زندگی شهروندان است. کیفیت زندگی شهری می‌حتمی است که از نیمه دوم قرن بیستم اهمیت یافته و روز به روز نیز بر اهمیت آن افزوده شده است. به طوری که امروزه کیفیت زندگی شهری به عنوان کلیدی ترین مفهوم در برنامه ریزی شهری است، بر این اساس بسیاری از کشورهای توسعه یافته نهادهای ملی و محلی پایش، اندازه گیری، تدوین و بروز رسانی شاخص‌های کیفیت زندگی شهری و شاخص سراسری کیفیت زندگی شهری، وجود دارد که به طور مستمر و اکثرا سالانه به فعالیت می‌پردازند، تا از این طریق مردم توان بهره مندی از زندگی با کیفیت مطلوب را داشته باشند. الگوهای ارزیابی از محیط‌های سکونت (به ویژه در مورد رضایتمندی) می‌تواند در شناسایی وضع موجود، آگاهی از نقاط قوت، کاستی‌ها و نواقص احتمالی با هدف ارتقای کیفیت زندگی سکونت موثر واقع گردد. مقیاس مورد بررسی، روش‌های به کار رفته و در عین حال نوع شاخص‌های مورد استفاده از نواحی مختلف متفاوت است. در این زمینه یکی از بهترین الگوهای ارزیابی، استفاده از دیدگاه‌های ساکنان در خصوص وضعیت موجود محل سکونتی شان است که در قالب الگوی



سلسله مراتبی و مقایسه رضایتمندی و خواسته‌های ساکنین به صورت مستقیم و غیر مستقیم می‌باشد. در این پژوهش ابتدا کیفیت زندگی در شهر جدید پردیس با در نظر گرفتن شاخص‌های اجتماعی، اقتصادی، کالبدی، خدماتی، حمل و نقل و بهداشت محیطی به طور جداگانه مورد ارزیابی قرار گرفت، در مرحله بعد با استفاده از روش TOPSIS اهمیت شاخص‌ها در کل محله مورد ارزیابی قرار گرفت. نتایج بدست آمده نشان می‌دهد که تمایل به حضور در مراسم مذهبی و دسترسی به مراکز خرید روزانه و هفتگی نسبت به بقیه شاخص‌ها از اهمیت بالایی برخوردار است. همچنین میزان پس انداز ماهیانه و وجود فضای سبز نسبت به بقیه شاخص‌ها در پائین ترین رتبه قرار دارد. با توجه بیشتر به بافت شهر جدید با دادن تسهیلات لازم می‌توان سطح کیفی زندگی را در آن افزایش داد. در واقع دانستن اینکه کدام شاخص‌ها در کیفیت زندگی تاثیر گذار است و همچنین بیشترین احساس نیاز در سطح محله از نظر شهروندان کدام شاخص‌ها می‌باشد سطح مورد انتظار مردم در چه حدی می‌باشد، برای توسعه کیفی و کمی امکانات و تسهیلات محله اهمیت زیادی دارد. در پایان نیز پیشنهاداتی داده می‌شود که در برنامه ریزی آتی در نظر گرفته شود:

کشف هویت‌های ملی و محلی، زندگی در بافت‌های جدید، تقویت ارتباط ساکنین با محیط و تقویت هویت‌های ملی و محلی، در طرح‌ها و برنامه‌ریزی‌های شهری به سرمایه گذاری‌ها و اقدامات مورد نیاز در این مقوله توجه کافی شده و الویت تنها کالبد شهر نباشد.. ایجاد تعادل بین تراکم‌های سکونتی در منطقه متناسب با توان تامین کاربری‌های فرهنگی، اجتماعی و تفریحی اصلاح الگوی کاربریها در قالب ساختار محله و منطقه بالا بردن فرهنگ مشارکت شهروندان و ایجاد اعتماد نسبت به طرح‌های شهری و تغییر در بینش شهروندان نسبت به گردانندگان شهر، لازمه این امر استفاده از نقطه نظرات و پیشنهادات مردم در برنامه‌ریزی‌های شهری و اداره شهر می‌باشد و مسئولین، مدیران و کارشناسان عمدتاً بیشتر نقش سیاست گذار، هدایت کننده، سازمان ده و کنترل کننده داشته باشند.

به گسترش سیستم حمل و نقل عمومی در محله، طرح و گسترش شبکه‌های رفت و آمد غیر موتوری (دوچرخه، پیاده و...) توجه بیشتری شود و طرح‌های نیمه تمام در اسرع وقت کامل شود..



منابع

- آسایش، حسین، ۱۳۸۰، سنجش کیفیت زندگی در یکصد شهر بزرگ جهان، فصلنامه جستارهای شهرسازی، شماره ۸، زمستان.
- امینی، مهدی. ۱۳۸۵، شاخص‌های کیفیت زندگی شهروندی و نقش و وظایف دولت، هفتمین کنفرانس بین‌المللی مدیران کیفیت، تیرماه، تهران
- باری، نورمن، ترجمه سید اکبر میر حسینی و سید مرتضی نور بخش، ۱۳۸۰، رفاه اجتماعی، چاپ اول، انتشارات سمت،
- پورجعفر، محمدرضا، افشین کوکی و علی اکبر تقوایی، ۱۳۸۴، برنامه ریزی کیفیت زندگی در مراکز شهری، تعاریف و شاخص‌ها، جستارهای شهرسازی، شماره ۱۲
- رضوانی، محمدرضا، متکان، علی اکبر، منصوریان، حسین، ستاری، محمد حسین، ۱۳۸۸، توسعه و سنجش شاخص‌های کیفیت زندگی شهری، مطالعه موردی شهر نورآباد استان لرستان، مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال اول، شماره دوم، پاییز
- جاجرمی، کاظم و ابراهیم کلتی، ۱۳۸۵، سنجش شاخص‌های کیفیت زندگی در شهر، مطالع موردی گنبد، مجله جغرافیا و توسعه، سال چهارم، شماره ۸
- خوارزمی، شهیندخت، ۱۳۸۷، کیفیت زندگی و الزامات عصر دیجیتال در ایران، پایگاه اطلاع رسانی علوم ارتباطات ایران
- سیف الدینی، فرانک، ۱۳۸۱، فرهنگ واژگان برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای، چاپ دوم، دانشگاه شیراز
- فرجی ملاتی، امین، عظیمی، آزاده و زیاری، کرامت اله، تحلیل ابعاد کیفیت زندگی در نواحی شهری ایران، ۱۳۸۹، مجله پژوهش و برنامه ریزی شهری، سال اول، شماره دوم، پاییز
- قالیباف، محمد رضا، طاهری، محمد رضا، روستائی، مجتبی، رمضان زاده لسیویی، مهدی، ۱۳۹۰، ارزیابی کیفیت زندگی شهری، مطالعه موردی محله یافت آباد، فصلنامه علمی-پژوهشی انجمن جغرافیای ایران، دوره جدید، سال نهم، شماره ۳۱، زمستان
- کوکی، افشین، ۱۳۸۶، معیارهای ارزیابی کیفیت زندگی شهری در مراکز شهری، مطالعه موردی شهر خرم آباد، مجله هویت شهر، سال اول، شماره ۱
- لطفی، صدیقه، ۱۳۸۸، مفهوم کیفیت زندگی شهری: تعاریف، ابعاد و سنجش آن در برنامه ریزی شهری، فصلنامه علمی پژوهشی جغرافیای انسانی، سال اول، شماره چهارم، پاییز
- مهدی‌زاده جواد و دیگران، ۱۳۸۵، برنامه‌ریزی راهبردی توسعه شهری (تجربیات اخیر جهانی و جایگاه آن در ایران)، مرز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران. چاپ دوم (پاییز)
- مومنی، منصور، ۱۳۸۵، مباحث نوین در تحقیق در عملیات تهران، انتشارات دانشگاه تهران



- موسوی، میر نجف و کشکولی، علی باقر، ۱۳۹۱، ارزیابی توزیع فضایی کیفیت زندگی در محلات شهر سردشت، مجله پژوهش و برنامه ریزی شهری، سال سوم، شماره نهم، تابستان
- وظیفه دوست، حسین و امینی، مهدی، ۱۳۸۸، میزان اهمیت شاخص‌های کیفیت زندگی شهری تهران: از دیدگاه مدیران و متخصصان مدیریت شهری، فصلنامه مطالعات مدیریت شهری، سال اول، شماره سوم، زمستان

- Apparicio, P., Seguin, A.M. and Deniel, N., 2008, The Quality of Urban Environment Around Public Housing Buildings in Montreal: An Objective Approach Based on GIS and Multivariate Statistical Analysis, Social Indicators Research, No.86, PP. 355-380.
- Brereton, F., Clinch, J.P. and Ferreira, S., 2008, Happiness, Geography and Environment, Ecological Economics, Vol. 65, No. 2, PP. 386-396.
- Bonaiuto, M., Fornara, F., Bonnes, M., 2003, Indexes of Perceived Residential Environment Quality and Neighbourhood Attachment in Urban Environments, a Confirmation Study on the City of Rome, Landscape and Urban Planning, Vol. 65, PP.41-52.
- Chen, M. F., Tzeng, G. H., Ding, C. G., (2003). Fuzzy MCDM approach to select service provider, IEEE international Conference on Fuzzy System, 572-577.
- Das, D., 2008, Urban Quality of Life: A Case Study of Guwahati, Social Indicators Research, Vol. 88, PP. 297-310.
- Foo Tuan Seik(2000): Subjective assessment of urban quality of life in Singapore, Habitat International, 24, pp 31-49
- Friedman Myles I., 1997, Improving the Quality of Life: A Holistic Scientific Strategy, Praeger, London.
- Ekins, P., Max-Neef, M., (1992), Reallife Economics: Understanding Wealth Creation. Routledge, London, 460 pp.
- George, L. K. and Bearon, L. B. (1980), Quality of Life in Older Persons. Meaning and Measurement. New York: Hu man Sciences Press.
- Henderson, H., Lickerman, J., Flynn, P. (Eds.), (2000), Calvert– Henderson Quality of Life Indicators. Calvert Group, Bethesda, 391 pp.
- hman, Mittelhamer & Wandschaneder (2003): Measurin the Quality of Life Across Countries: A sensitivity analysis of well-being indices, wider international conferences on inequality, poverty and human well-being, May 30-3 2003, Helsinki, Finland
- Ha seong, Kyu (2001), Developing a Community-Based Approach to Urban Redevelopment, GeoJournal, No.53.
- Li, G. and Wang, Q., 2007, Measuring the Quality of Life in City of Indianapolis by Integration of Remote Sensing and Census Data, International Journal of Remote Sensing, Vol. 28, No. 2, PP. 249-267.
- Lee, Y.J., 2008, Subjective Quality of Life Measurement in Taipei, Building and Environment, Vol. 43, PP. 1205-1215.
- Preuss,I., W. Vemuri., A, (2004), “Smart growth” and dynamic modeling: implications for quality of life in Montgomery County, Maryland, Ecological Modelling 171, (2004) 415–432.
- McCrea, R., Shyy, T.K. and Stimson, R., 2006, what is the Strength of the Link between Objective and Subjective Indicators of Urban Quality of Life? Applied Research in Quality of Life, Vol. 1, No. 1, PP. 79-96.
- Mccrea, Rod, Tung-Kai Shyy & Robert Smson (2004): Modelling Urban Quality of Life in South East Queensland by linking subjective and objective indicators, 28th Australian and New Zealand regional Science Association International annual Conference, Wollongong, NSW, 28th September to 1 October



- Marans, R.W., 2003, the Policy and Research Benefits of Quality of Urban Life Studies, Istanbul Technology University: Urban and Environmental Planning and Research Center.
- Ng, S.H., Kam, P.K., W.M. Pong, R., 2005, People Living in Ageing Buildings: Their Quality of Life and Sense of Belonging, Journal of Environmental Psychology 25, 2005, 347-360, 0272-4944/\$ - see Front Matter r 2005 Elsevier Ltd. All Rights Reserved

نقش مشارکت شهروندی در فضاهای همسایگی در ارتقا سرمایه اجتماعی

اکرم فرخی راد^۱

منوچهر فروتن^۲

چکیده

در پی انباشت جمعیت در مادرشهرها، و معضلات اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی منتج از آن‌ها، در سال‌های اخیر شهرهای جدید به منظور تمرکز زدایی احداث شده‌اند. با بررسی عملکرد چندین ساله این شهرها می‌توان گفت در اکثر موارد از موفقیت بالایی در جذب جمعیت و رضایت ساکنان برخوردار نبوده‌اند. شهرهای جدید جمعیت را در خود جای داده‌اند بدون آنکه ساکنان حس تعلق به محل زندگی خود داشته باشند و کمتر مطالعه‌ای به بررسی نیازهای اجتماعی، فرهنگی و غیره ساکنانشان پرداخته است. مقاله حاضر در جستجوی بررسی ارتباط بین میزان مشارکت اجتماعی ساکنان در فضاهای همسایگی و میزان سرمایه اجتماعی در شهرهای جدید است. با بررسی مفاهیم سرمایه اجتماعی از دیدگاه صاحب نظران و تجربیات شهرهای جدید در ایران و سایر کشورها، نتایج نشان می‌دهد بین متغیر مشارکت اجتماعی در فضاهای همسایگی به عنوان متغیر مستقل و سرمایه اجتماعی به عنوان متغیر وابسته رابطه معناداری وجود دارد به عبارتی هرچه میزان مشارکت اجتماعی بیشتر باشد سرمایه اجتماعی نیز تقویت می‌شود. در نگارش این مقاله از روش تئوری مبنا بر پایه مطالعات کتابخانه‌ای بهره گیری شده و تحقیق از نوع کیفی است.

واژه‌های کلیدی: سرمایه اجتماعی، مشارکت اجتماعی، شهرهای جدید، فضاهای همسایگی

۱. آموزشکده فنی و حرفه‌ای سما، واحد ملایر، دانشگاه آزاد اسلامی، ملایر، ایران

۲. گروه معماری، واحد همدان، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران



مقدمه

در ایران رشد سریع شهرنشینی و گرایش به سمت اسکان در شهرهای بزرگ، همراه با مشکلات عرضه خدمات عمومی و زیربنایی، ارتقای کیفیت محیط شهری و محدودیت‌های توسعه فیزیکی کلان شهرها، موجب شده تا احداث شهرهای جدید برای سرریز جمعیتی شهرها در راس برنامه‌های وزارت مسکن و شهرسازی قرار گیرد (اردشیری، ۱۳۷۶). بنابراین، رشد شهرنشینی در قرن حاضر و موضوع ایجاد شهرهای جدید به عنوان یک ضرورت در جهت جذب سرریز جمعیت شهری و به منظور تمرکززدایی جمعیت و اشتغال در جهان و از جمله در ایران مطرح و اجرا شده و دارای پیامدهای زیادی بوده است (آتش، ۱۳۸۲) در حال حاضر اصطلاح سرمایه اجتماعی به یکی از مهم‌ترین و پرکاربردترین مفاهیم در حوزه مطالعات اجتماعی مبدل گشته است (Halpem, 2005) باید گفت، سرمایه اجتماعی دارای مؤلفه‌ها و ابعاد فراوانی است که از میان آنها سه بعد اعتماد، مشارکت و آگاهی از ابعاد اصلی آن به شمار می‌روند که این پژوهش سعی بر آن دارد که به تحلیل و ارزیابی این ابعاد بالأخص بعد مشارکتی سرمایه‌های اجتماعی از دیدگاه شهروندان و مدیران به عنوان دو جامعه مستقل بپردازد. مشارکت به عنوان یکی از جنبه‌های مهم سرمایه اجتماعی تأثیر شگرفی بر پیشرفت جوامع دارد و می‌توان اذعان داشت که امروزه رویکرد مشارکتی هم به عنوان مبنای تصمیم‌سازی و هم به عنوان شیوه‌ای برای دستیابی به فعالیت و همکاری مشترک در روند بهسازی زندگی فردی و جمعی، یکی از لوازم جامعه مدنی و برنامه‌ریزی دموکراتیک محسوب می‌شود. از مهم‌ترین آثار مشارکت در فرایند برنامه‌ریزی و مدیریت می‌توان به ایجاد علاقه و اعتماد در مردم برای توسعه و پیشرفت، تقویت همبستگی اجتماعی، روحیه همکاری و همدلی، استفاده بهینه از منابع و امکانات و کاهش تمرکززدایی اشاره کرد (مهدیزاده، ۱۳۸۵) همسایگی از مهم‌ترین واحدهای اجتماعی است که سازنده و قوام بخش عرصه عمومی در شهرها می‌باشد. عرصه عمومی محلی است که مجال رودررو شدن و مواجهه را فراهم می‌کند و پیوندهای اجتماعی را تقویت می‌کند. همسایگی قلب اجتماع محلی است و در برابر اضمحلال ناشی از خصوصی شدن مقاومت می‌کند یکی از موضوعات مهم در مطالعات جامعه شناختی شهر در دوره اخیر، موضوع همسایگی و مفهوم «اجتماع از دست رفته»^۱ است که به معنای فقدان احساس نسبت به اجتماع به واسطه فقدان تعامل اجتماعی همسایگی در یک مکان مشخص است (Talen, 1999) واحد همسایگی، به علت فرصت ایجاد گروهی از مردم و

1. Community lost



مرکزیت کارکردی خدمات جمعی، قلمرویی برای جامعه‌ای همگن به وجود می‌آورد که می‌تواند نقش پررنگی در حس تعلق به مکان ایجاد کند. از نظر روان‌شناسی، افراد ساکن در یک محله مشخص «حس اجتماع محلی» دارند. بنابراین برای شهرهایی که ناهمگن، متنوع و چند فرهنگی هستند، محله مکانی برای خرده فرهنگ‌های شهری است (Rapoport, 2001) یکی از لوازم برنامه‌ریزی در دنیای جدید، توجه به مشارکت فعال و اثر بخش همه افراد جامعه در تمام ابعاد مختلف توسعه است. به عبارت دیگر مشارکت فرآیندی است که دربرگیرنده انواع کنش‌های فردی و گروهی به منظور دخالت در تعیین سرنوشت خود و جامعه و تاثیرگذاردن بر تصمیم‌گیری درباره امور عمومی است (محسنی تبریزی، ۱۳۹۴: ۵۴).

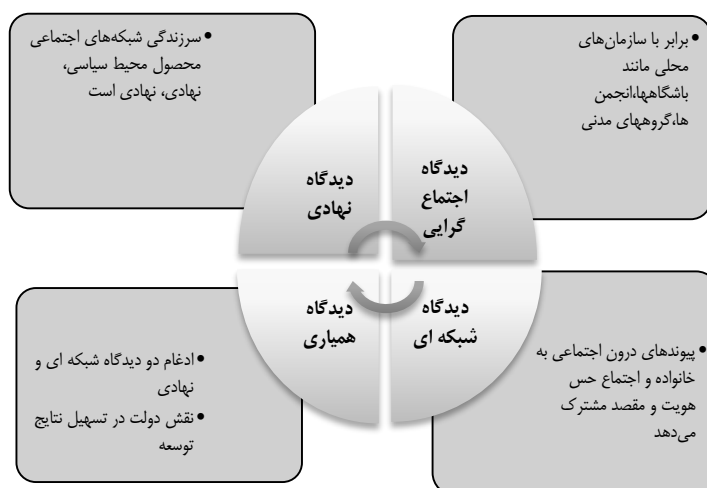
تعاریف سرمایه اجتماعی

اولین مقاله در زمینه سرمایه اجتماعی مقاله «هانیفان» است که در سال ۱۹۱۶ به رشته تحریر درآمد (Woolcock, 1998) در این مقاله به جنبه‌های تربیتی و انسانی پرداخته شده است. رابرت پاتنام در کتاب دموکراسی و سنت‌های مدرن به بررسی سرمایه اجتماعی در ایتالیا می‌پردازد. جیمز کلن در کتاب بنیان نظریه اجتماعی، ساختار اجتماعی را به عنوان عاملی تاثیرگذار در سرمایه اجتماعی مطرح می‌کند. «از نظر بورديو سرمایه اجتماعی دو مولفه دارد: اول، منبعی است که ارتباط با آن از طریق عضویت در گروه‌ها و شبکه‌های اجتماعی امکان پذیر می‌شود؛ و دوم، حجم سرمایه اجتماعی که به تملک یک کارگزار انسانی در می‌آید به اندازه‌ای از شبکه ارتباطاتی است که او می‌تواند بسیج کند» (ماجدی & لهسایی زاده، ۱۳۸۵). کلن^۱ سازمان اجتماعی را پدیدآورنده سرمایه اجتماعی در نظر می‌گیرد، وی معتقد است که سرمایه اجتماعی با کارکردش تعریف می‌شود، به زعم وی سرمایه اجتماعی شیء واحدی نیست بلکه انواع چیزهای گوناگونی است که دو ویژگی مشترک دارند: همه آنها جنبه‌ای از ساخت اجتماعی هستند و کنش‌های معین افراد را درون ساختار تسهیل می‌کنند. سرمایه‌های اجتماعی، مانند شکل‌های دیگر سرمایه مولد است و دست‌یابی به هدف‌های معین را که در نبود آن دست‌نیافتنی نخواهد بود، امکان‌پذیر می‌سازد (کلن، ۱۳۷۷). تعریف رایج سرمایه اجتماعی در جریان اصلی جامعه‌شناسی آمریکایی به ویژه در روایت کارکردگرایانه آن عبارت است از روابط دوجانبه تعاملات و شبکه‌هایی که در میان گروه‌های انسانی پدیدار می‌گردند و سطح اعتمادی که در میان گروه و جماعت خاصی به عنوان پیامد تعهدات و هنجارهایی پیوسته با ساختار اجتماعی یافت می‌شود. در مقابل جامعه‌شناسی اروپایی این مفهوم را در

1. Coleman



بررسی این موضوع به کار می‌گیرند که چگونه تحرک پیوندهای مربوط به شبکه‌های اجتماعی، سلسله مراتب اجتماعی و قدرت تمایز یافته را تقویت می‌کند. با وجود این نکات مشترک این دو دیدگاه در مورد سودمندی سرمایه اجتماعی در افزایش برخی ویژگی‌ها مانند آموزش، تحرک اجتماعی، رشد اقتصادی، برتری سیاسی و در نهایت توسعه است (Wall Ferrazzi, 1998). به طور عام می‌توان گفت سرمایه اجتماعی، در برگیرنده آن قسمت از روابط اجتماعی می‌شود که افراد را در کسب کارآمدی و ارتقای نتایج زندگی اجتماعی یاری می‌کند و الگوهای سازمان اجتماعی به ویژه اعتماد روابط دوسویه و رفتار متقابل مهم‌ترین منابع سرمایه اجتماعی به شمار می‌روند (پورجعفر، محمدرضا؛ محمودی نژاد، هادی، ۱۳۸۸).



شکل ۱) دیدگاه‌های مطرح شده در مورد سرمایه اجتماعی، منبع: نگارندگان با اقتباس از منابع

ابعاد و شاخص‌های سرمایه اجتماعی

پاتنام (Putnam, 2003) در کارهای اولیه خود شاخص‌های سه گانه آگاهی، مشارکت و وجود نهادهای مدنی را برای سرمایه اجتماعی معرفی می‌کند به زعم وی شبکه‌ها، هنجارها و اعتماد، بخش‌های ضروری تئوری سرمایه اجتماعی هستند. که همکاری را آسان‌تر و احساس اعتماد را بیشتر می‌کنند و سپس احتمال همکاری در میان این افراد بیشتر می‌شود. به گفته پاتنام، این اعتماد اجتماعی ناشی از دو منبع وابسته به هنجارهای روابط متقابل شبکه‌های اجتماعی



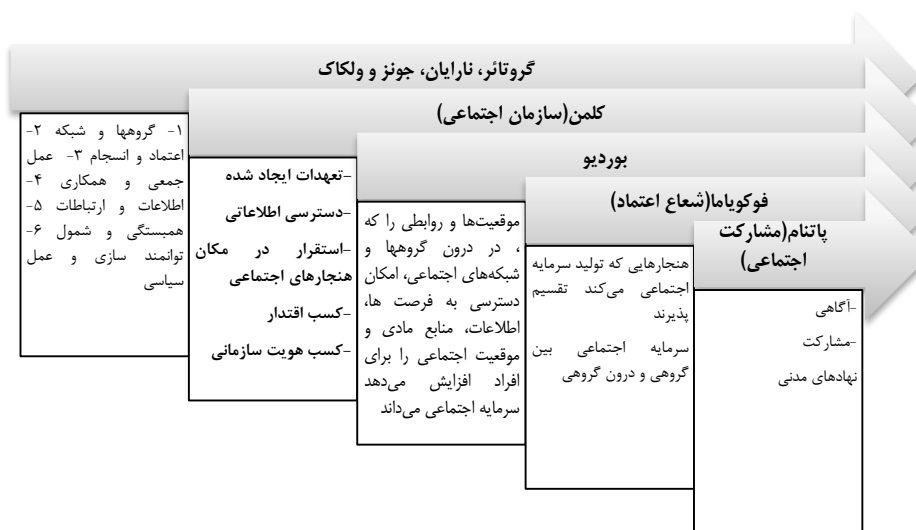
ست. پاتنام در بررسی عناصر سرمایه اجتماعی، مشارکت‌های اجتماعی را از اشکال ضروری به شمار می‌آورد و معتقد است که هرچه این شبکه‌ها در جامعه‌ای متراکم‌تر باشند احتمال همکاری شهروندان در جهت منافع متقابل بیشتر است و باعث می‌گردد که هزینه‌های بالقوه عهدشکنی در هر معامله‌ای افزایش یابد. هنجارهای قوی عمل متقابل را تقویت می‌کنند، ارتباط را تسهیل و جریان اطلاعات را در مورد قابل اعتماد بودن افراد بهبود بخشد و شبکه‌های اجتماعی تجسم موفقیت پیشینیان در همکاری ست (Putnam R., 2000).

شبکه‌های اجتماعی از نظر پاتنام در همه جوامع دو نوع هستند: شبکه‌های رسمی و شبکه‌های غیر رسمی که به دو صورت افقی و عمودی، قابل مشاهده‌اند. در شبکه‌های افقی شهروندان از لحاظ موقعیت تقریباً از یک برابری نسبی برخوردارند. کنش‌های افقی موثر و قوی هستند و در قالب مشارکت مدنی افراد در گروه‌ها و انجمن‌های داوطلبانه، باشگاه‌های ورزشی و احزاب سیاسی نمایان می‌شود. اما در شبکه‌های عمودی با سلسله مراتب اقتدار که نابرابری محسوسی بین افراد مشارکت کننده است میزان مشارکت افراد نسبت به شبکه‌های افقی بسیار پایین‌تر است و این شاید به دلیل ضعف این شبکه‌ها در برقراری اعتماد بین افراد است که می‌تواند ناشی از جریان ناقص و ناسالم اطلاعات در شبکه‌های عمودی و عدم احتمال مجازات کافی بر مقامات عالی در اینگونه شبکه‌ها که بی اعتمادی را تقویت می‌کند باشد (ایمانی جاجرمی، ۱۳۸۱). موفقیت در غلبه بر معضلات عمل جمعی و فرصت طلبی به زمینه اجتماعی گسترده‌تری بستگی دارد که بازی‌های اجتماعی در آن انجام می‌پذیرد. همکاری داوطلبانه در جامعه‌ای که سرمایه اجتماعی عظیمی را در شکل هنجارهای عمل متقابل و شبکه‌های مشارکت مدنی به ارث برده است، بهتر صورت می‌گیرد. منظور از سرمایه اجتماعی در اینجا وجوه گوناگون سازمان‌های اجتماعی مانند: شبکه‌ها، هنجارها و شبکه‌های روابط است که می‌توانند با تسهیل اقدامات هماهنگ، کارایی جامعه را بهبود بخشد (پاتنام، ۱۳۸۰).

بنابر نظر فوکویاما هنجارهایی که تولید سرمایه اجتماعی می‌کند تقسیم پذیرند، یعنی می‌توانند تنها میان گروه معدودی از مردم یک اجتماع باشند، گروهی که ممکن است به کوچکی گروه دو دوست باشند که باهم تبادل اطلاعات می‌کنند یا در پروژه‌ای مشترک همکاری کنند و یا در مقیاس بزرگتری بین گروه‌های بزرگتر که اهداف مشترک دارند و می‌توانند حتی در مقیاس بزرگتری تمامی یک ملت را فرا گیرد. از تمام این مثالها تفاوت بین دو نوع سرمایه اجتماعی مشخص می‌شود. او برای روشن شدن نظراتش مفهوم شعاع اعتماد را مطرح می‌سازد، یعنی اینکه مردم تا چه میزان به افرادی که مشابه خودشان نیستند اعتماد دارند، آیا تنها از افراد خانواده، دوستان و آشنایان حلقه‌ای به دور خود ساخته‌اند که با دیگر حلقه‌های



موجود در اجتماع همکاری مشترکی نداشته و گاهی نیز در تضاد قرار می‌گیرند و یا ممکن است شعاع اعتماد گستره وسیع‌تری را شامل شود و شعاع همکاری و همیاری با دیگر افراد جامعه را نیز در بر می‌گیرد. از نظر فوکویاما تمام گروه‌هایی که در درون خود سرمایه اجتماعی دارند، شعاع اعتماد معینی دارند، یعنی دایره معینی از افراد که در میان‌شان هنجارهای مشترک وجود دارد. در واقع اگر سرمایه اجتماعی گروهی، پیامدهای مثبتی داشته باشد، شعاع اعتماد از خود گروه بزرگ‌تر خواهد شد. او برای روشن‌تر شدن مفهوم شعاع اعتماد و تفاوت سرمایه اجتماعی به وضوح بین دو نوع جامعه سنتی و مدرن به لحاظ شکل شعاع اعتماد تفاوت قائل است (ایمانی جاجرمی، ۱۳۸۱) گروتائر، نارایان، جونز و ولکاک بر اساس پیمایشهایی که توسط بانک جهانی در کشورهای در حال توسعه مانند (تانزانیا، بولیوی و بورکینافاسو) انجام داده است. یک طیف شش بعدی برای سرمایه اجتماعی ارائه داده‌اند. این شش بعد عبارتند از: ۱- گروه‌ها و شبکه ۲- اعتماد و انسجام ۳- عمل جمعی و همکاری ۴- اطلاعات و ارتباطات ۵- همبستگی و شمول ۶- توانمندسازی و عمل سیاسی (Grootaert, Narayan, Jones, & Wolcack, 2004).



شکل ۲) تحلیل نظریات و ابعاد سرمایه اجتماعی، منبع: نگارندگان



مشارکت اجتماعی

مشارکت به معنی تعهدی مشترک برای انجام فعالیتی معین است که در آن پیگیری اقدامات به صورت توافقی و آگاهانه صورت می‌گیرد. هرچند مشارکت دارای سطوح متفاوتی است اما قرارگیری در هریک از پله‌های این نردبان، دلیلی بر وجود سطحی از قدرت شهروندی و استعدادی برای شکل‌گیری تبادلات اجتماعیست (شریفیانی ثانی & ملکی سعید آبادی، ۱۳۸۵). مشارکت عمومی می‌تواند ضمن ایجاد سرمایه اجتماعی، به تقویت جامعه مدنی، بهبود توانایی جوامع محلی برای حل مشکلات و تعقیب ملاحظات و مسائل عمومی و مشترک، اثرگذار باشد (Santors, 2006).

از این رو مشارکت وسیله‌ای است برای تبدیل یک شهر نشین بی تفاوت به یک شهروند، یعنی تبدیل شهر نشین به انسانی که با محیط خود رابطه ذهنی- عاطفی داشته، مسولیت بهسازی محیط خود را در یک همیاری مستمر با دیگران بدیهی پندارد (پاکزاد، جهان‌شاه، ۱۳۸۲). همچنین تنها عضویت در شبکه‌های اجتماعی، شرط لازم برای حل مشکلات و بهره‌برداری از فرصت‌های ناحیه‌ای نیست، بلکه وجود احساسی مشترک و تمایل برای مشارکت، بخش فعال کننده شبکه‌های اجتماعی ست (فیلد، ۱۳۸۸). مشارکت مردم در برنامه‌ریزی از سال ۱۹۶۰ در کشورهای پیشرفته و از ۱۹۷۰ در کشورهای روبه پیشرفت مرسوم شد. این نگرش به دنبال تاکید بر ابعاد اجتماعی در برنامه‌های توسعه آغاز شد و با توجه به اهمیت پایداری اجتماعی، به عنوان بستر تحقق سایر ابعاد پایداری مورد توجه بیشتری قرار گرفته است (UNHSP, 2009). ایپسن^۱ معتقد است که مشارکت به مفهوم برخوردی مدیریتی برای رفع موانع توسعه و مشارکتی فعال در طراحی برنامه‌های آینده است (محمدی، ۱۳۸۶: ۵). مشارکت به مفهوم دخالت عمومی در برنامه‌های توسعه شهری را از جمله عناصر مهم در پایداری اجتماعی نیز تلقی کرده‌اند؛ چرکه از طریق چرخه‌ای، مشارکت مردم را در توانمندسازی و ایجاد سرمایه‌های اجتماعی موثر دانسته که بازخورد آن به مشارکت بیشتر مردم و در نهایت، پایداری اجتماعی می‌انجامد (UNHSP, 2009).

در این مبحث از مبحث «وجدان جمعی» و «تقسیم کار» دورکیم استفاده شده است. براین اساس، از آنجا که تقسیم کار یک قانون طبیعی و قاعده اخلاقی است، انسان برای مبارزه با طبیعت به استعدادها و نیروهای بیشتر و متمرکزتری نیاز دارد و هر قدر انسان خود را وقف وظیفه اش کند در مسیر کمال انسانی گام برداشته است. همچنین توزیع مداوم کارهای

1. Ipsen



مختلف، همبستگی اجتماعی را قوام می‌بخشد، زیرا از طریق تقسیم کار تعداد در روابط میان اعضا افزایش یافته و همبستگی بیشتری حاصل می‌گردد (تنهایی، ۱۳۸۳). موضوع «مشارکت» ماکس وبر در شهرها نیز در این مبحث جای دارد. نکته بسیار مهمی که در نظریات ماکس وبر وجود دارد، تاکید بر توسعه و مشارکت شهری به عنوان یکی از ابزارهای کلیدی در تشکیل شهر است؛ تا جایی که اخیراً مشارکت شهری در فرهنگ جدید توسعه جایگاه خاصی یافته و یکی از ویژگی‌های جوامع مدرن محسوب می‌شود (پاپلی یزدی & رجبی سناجودی، ۱۳۸۲)

انسجام اجتماعی

انسجام اجتماعی به معنی استحکام درونی و مترادف با وحدت اجتماعی است. جامعه‌شناسان انسجام اجتماعی را توافق افکار، احساسات و اعمالی که وحدت یک گروه یا یک جامعه را روشن می‌سازد، تعریف کرده‌اند. انسجام اجتماعی، فرآیند سازمان دهنده نظم اجتماعی است. درجه انسجام در بین جوامع و نیز در بین قشرهای اجتماعی مختلف جامعه، متفاوت است. منظور از انسجام احساس مسئولیت متقابل بین چند نفر یا چند گروه است که از آگاهی و اراده برخوردار باشند. همچنین می‌تواند شامل پیوندهای انسانی و برادری بین انسانها به طور کلی و یا حتی وابستگی متقابل حیات و منافع بین آنها باشد. به زبان جامعه‌شناسی همبستگی پدیده‌ای است که بر پایه آن در سطح یک گروه یا یک جامعه، اعضا به یکدیگر وابسته‌اند و به طور متقابل نیازمند یکدیگر هستند (ساروخانی، ۱۳۷۵)

سرمایه اجتماعی یکی از پرنفوذترین مفاهیم است و دلیل آن سهمی است که همسایگی در ایجاد و حفظ سرمایه اجتماعی دارد و براین اساس، سیاست‌گذاری‌های مرتبط با همسایگی معطوف به حمایت از سرمایه اجتماعی و حفظ و ارتقای آن است (Forrest & Kean, 2001). از آنجا که انسجام اجتماعی یکی از مولفه‌های مهم سرمایه اجتماعی است، عموماً محققان به تحلیل و تبیین شبکه‌ها و پیوندهای اجتماعی در بطن فضای همسایگی پرداخته‌اند و از این طریق تلاش نموده‌اند تا اولاً میزان انسجام در شبکه‌های همسایگی را تعیین نمایند و ثانیاً عوامل موثر بر میزان انسجام شبکه را تعیین نمایند.



جدول ۱) مولفه‌های تحت پوشش انسجام اجتماعی، با اقتباس از (یوسفی، نوغانی، & حجازی، ۱۳۸۸)

ارزش‌ها و هنجارهای مشترک	رضایت از همسایگی
شبکه‌های حمایت اجتماعی همسایگی	احترام به همسایه و مدارا با آن
احساس تعلق و پیوستگی	فعالیت‌های همسایگی از قبیل: مبادلات کلامی و غیرکلامی دوستانه، رفت و آمد باهم
کنش جمعی از طریق سازمان‌های همسایگی	تاکید بر شبکه روابط اجتماعی در بین همسایگان و توجه به روش تحلیل شبکه
احساس اعتماد و انسجام	ساختار شبکه و روابط خارج از همسایگی

«فرآیند انسجام در شبکه همسایگی (هماهنگی ساختاری و وحدت نمادی همسایگان) به طور همزمان تحت تاثیر فرآیند تجمع (تراکم اکولوژیک، اندازه و نرخ رشد جمعیت و تولید منابع مادی، سازمانی و تکنولوژیک) و فرآیند تفکیک (ناهمگونی، تنوع نمادی و نابرابری) در شبکه همسایگی است. در حالی که فرآیند تفکیک شبکه همسایگی نیز کاملاً متأثر از فرآیندهای تجمع اجتماعی شبکه است».

مسکن و همسایگی

همسایگی در تعریف هن کوک (Hancock, 1997) مکانی ست که مردم در یک مقیاس مناسب در آن زندگی می‌کنند و به دنبال یافتن راههایی برای زندگی کردن می‌باشند. آنها می‌توانند تاثیرهای متفاوتی بر روی احساسات، سلامتی و کیفیت زندگی هم بگذارند. یک همسایگی خوب به عنوان سلامتی، آرامش، دسترسی آسان و یک جامعه امن برای ساکنانش شرح داده می‌شود. ارزیابی کلی ساکنان از این خصوصیات به معنی میزان رضایتمندی آنان از همسایگی ست و به همین جهت همسایگی امری فراتر از یک مفهوم فیزیکی که از مجموعه‌ای از ساختمان‌ها تشکیل شده است می‌باشد. کلمه یا عبارت جامعه که در تقاطع با مفهوم ذهنی همسایگی به کار می‌رود، می‌تواند به عنوان یک گروه اجتماعی اطلاق شود که در یک محله خاص ساکن است و مصرف کننده منابع مشترک و نیز دارای ارزش‌های مشترکی هستند. به همین جهت مردمی که جامعه را شکل می‌دهند دارای خصوصیات اجتماعی، اقتصادی و سیاسی خاص خود هستند. این خصوصیات در طول زمان و با توجه به تعاملات اجتماعی که به سبب می‌تواند از خصوصیات فیزیکی محیط مربوطه جدا شوند توسعه می‌یابند. مجموعه خصوصیات ویژه‌ای که متعلق به یک جامعه بزرگتر و خاص هستند بایکدیگر پیوند می‌خورند تا هویت آن جامعه بزرگتر را تشکیل دهند، هویتی که اصولاً به شهروندی تعلق دارد. برور



(Blowewts, 1973) شکل آن را برآمده از الگوی خاصی از فعالیت‌ها می‌داند که با حضور یک نقش و شکل عمومی، و یک محوطه با مرزبندی ممتد و یا شبکه‌ای از خیابان‌ها می‌داند. «دیویس و هربرت» (۱۹۹۳) همسایگی را دارای سه بعد فضایی (قلمرو جغرافیایی)، عاطفی (دلبستگی) و بعد اجتماعی (روابط و مبادلات اجتماعی) می‌دانند. «پارک» همسایگی را محدوده طبیعی و آن را دارای عناصر زیر می‌داند: ۱- یک منطقه جغرافیایی قابل تشخیص از سایر مناطق مجاور؛ ۲- جمعیتی با ترکیب قومی، جمعیتی و اجتماعی خاص؛ ۳- یک نظام اجتماعی با مقررات، هنجارها و الگوهای کنش متقابل پیوسته تنظیم کننده (مکانیسم کنترل اجتماعی) ۴- رفتارهای موضوعی جمعی با شیوه‌های زندگی خاص (رستگار خالد، آران دشتی آرانی، & صادقی آرانی، ۱۳۹۲). «شئو چونگ» دریافته است که طول مدت اقامت ساکنان در یک محل با سطوح بالای سرمایه اجتماعی همسایگی شان همبستگی دارد. وقتی مردم همدیگر را بیشتر بشناسند، تمایل خواهند داشت که بیشتر به اعضای یکدیگر اعتماد کنند. وی سرمایه اجتماعی همسایگی را این گونه تعریف می‌کند: سرمایه اجتماعی همسایگی هنجارهای مربوط به اعتماد و روابط متقابلی است که میان اعضای یک گروه وجود دارد (Chong, 2005). پارک بیان می‌دارد که «نزدیکی و تماس همسایگی دو پایه ساده و اولیه‌ای هستند که اجتماع را به عنوان سازمان زندگی شهری تشکیل می‌دهند» در مقابل وی کالر (Keller, 1986) روی مرزها، خصوصیات اجتماعی، یکپارچگی و تعلق و کاربرد تسهیلات محلی تکیه می‌کند و می‌گوید «که همسایگی به مناطق مجزایی اطلاق می‌شود که در آن فضاهای بزرگتر به اجزاء کوچکتر مانند ساحل طلائی و یا محله فقرا، محله طبقه بالا و یا طبقه متوسط متمایز می‌شوند». تمایز این محلات ناشی از منابع ۴ گانه شامل مرزهای جغرافیایی، خصوصیات نژادی یا فرهنگی ساکنان که چقدر به هم پیوستگی دارند، تمرکز روی تسهیلات خرید و فروش و مغازه و نهایتاً فرصت‌های تفریح و آموزش می‌باشند. همسایگی‌هایی که شامل این موارد ۴ گانه باشند در شهرهای جدید به ندرت پیدا می‌شود. وینکسون از دید جامع تری به مسئله نگاه می‌کند و همسایگی را مبتنی بر فرآیندهای محل گرا، روابط اجتماعی نسبی و علائق مشترک می‌بیند و می‌نویسد که: «جامعه یک محل نیست بلکه یک فرآیند محل گراست و جمع روابط اجتماعی نیست، بلکه با تمامی زندگی اجتماعی مشارکت پیدا می‌کند. جامعه فرآیند عملیات مرتبط باهم است که از طریق آن علائق مشترک خود را در جامعه محلی بیان می‌کنند»



شهرهای جدید و چالش‌های آن

شهرهای جدید در منطقه شهری با تامین مسکن مناسب و حل ارتباطات کافی با مادرشهر، شاید بتوانند به هدف تمرکز زدایی جمعیتی نزدیک شوند، ولی این کافی نیست؛ باید با سیاست‌های تشویقی به هدف تمرکززدایی فعالیت از شهر اصلی نیز دست یافت تا شهرهای جدید صرفاً عملکرد خوابگاهی نداشته و امکان کسب هویت مستقل داشته باشند. شهرهای جدیدی که ساخته می‌شوند، حداقل باید در حد صرفه جویی‌های ناشی از اندازه آنها تولید داشته باشند.

دلایل کاهش موفقیت شهرهای جدید

-الگوبرداری صرف از نمونه‌های خارجی و بومی نبودن ایده ایجاد این شهرها: یکی از دلایل عدم موفقیت شهرهای جدید در ایران، الگوبرداری صرف از نمونه‌های خارجی و بومی نبودن ایده ایجاد این شهرها بوده است؛ تا آنجا که تمام ماکت‌ها و مدل‌های ارائه شده از سوی گروه‌ها مشاور برای احداث شهرهای جدید، نمونه برداری از الگوهای غربی و طرح‌هایی با متد طرح‌های مدرنیستی دهه ۱۹۳۰ است، به طوری که حتی آدمک‌های این ماکت‌ها همگی دارای ژست فرنگی بوده، به هیچ وجه با فرهنگ و معیشت افراد ساکن شده در این شهرها (عمده مهاجران، طبقات کم درآمد جمعیت شهری و روستایی) در کشور ما تطابق ندارد و این نشان از غیرعملی بودن این الگوهاست.

-تمایل اقشار کم‌درآمد به ساکن شدن در شهرهای جدید: شهرهای جدید عمدتاً به مکانی برای پایین‌ترین طبقات اجتماع، که قادر به تامین مسکن و هزینه‌های بالای زندگی در مادرشهرها نبوده، تبدیل شده‌اند. در حالی که شهرهای جدید به عنوان یک نمونه شهری از پیش برنامه‌ریزی می‌بایست پرچم دار شهرسازی آینده می‌بود که به دلیل نداشتن کارکرد و عملکرد مشخص نتوانسته‌اند الگوی کاملی از شهر پایدار ارائه دهند، بلکه بیشتر مروج فرهنگ شهرنشینی خودانگیخته مدنیت و فرهنگ شهرنشینی خودانگیخته هستند. نداشتن جایگاهی مشخص در نظام سلسله مراتبی نظام شهری: سیاست احداث شهرهای جدید در ایران، در چارچوب یک نظام سلسله مراتبی شبکه شهری به اجرا درنیامد. شهرهای جدید به علت نداشتن عملکرد و نقشی مشخص در نظام شهری، تا به امروز بسیار ناموفق بوده؛ حتی اگر جمعیتی در آینده جذب کنند، تبدیل به محله‌های مسکونی، کوپه‌های سازمانی و گتوهای شهری، بی روحیه و بی هویت می‌شوند.



عمده‌ترین عوامل موثر در موفقیت و عدم موفقیت شهرهای جدید عوامل ذیل است: مشارکت مردمی، وجود طرح ساماندهی کالبدی سرزمین (ملی-منطقه‌ای)، مکان‌یابی بهینه، تدوین قوانین و مقررات، وجود اراده و عزم ملی سیاسی (ملی-منطقه‌ای)، مدیریت شهری واحد و یکپارچه، مدیریت اجرایی کارآمد، خودکفایی و خوداتکایی، ایجاد هویت شهری، ارائه تسهیلات مالی و اعتباری، ایجاد کانون‌های جذب جمعیت، مشارکت مالی بخش خصوصی، تداوم فرآیند رشد و توسعه، ارزیابی مستمر و جامع نگر (نریمانی، ۱۳۸۳)

به طور کلی عواملی همچون، عدم سیاست‌گذاری صحیح در خصوص رشد بی‌رویه شهرهای بزرگ، الگوبرداری محض از سیاست احداث شهرهای جدید در اروپا بدون ملاحظات فرهنگی کشور و عدم توجه به ملاحظات فرهنگی در شهرهای جدید چراکه شهرهای جدید خود محصول تفکر مغرب زمین است، کارکرد خوابگاهی شهرهای جدید و عدم وجود هویت در شهرهای جدید، عدم تاثیرگذاری شهرهای جدید ایجاد شده بر تعادل نظام شهری کشور و مناطق مختلف آن، عدم شکل‌گیری فضاهای کالبدی بر اساس نیازهای اجتماعی مردم، کمبود خدمات و امکانات و عدم توزیع یکنواخت آن، نگرستن به شهر جدید به عنوان یک پروژه اجرایی، تنوع و اختلاف فرهنگی، نبود حس مشارکت شهروندان، ضعف امنیت اجتماعی، عدم صمیمت بین ساکنان، عدم احساس تعلق در بین شهروندان، عدم پیوند مناسب میان امروز، دیروز و فردای شهروندان (دلزدگی ساکنان از محیط خود، بی‌هویتی فضای شهری، محیط اجتماعی و اخلاقی آسیب پذیر)-عدم تعلق مردم به شهرهای جدید (مانند عدم وجود قبرستان در شهر)-عدم توجه به سه مقیاس ملی، منطقه‌ای و محلی-عدم توجه به نقش موثر دولت، مردم، متخصصان به صورت متوازن، عدم توجه به فرهنگ و آداب محلی، مشکل هویت شهرهای جدید، عدم طراحی شهرهای جدید برای تمامی گروههای سنی، کم‌توجهی به بحث مشارکت، کیفیت پایین ساخت و عدم توجه به استانداردها، نبود یک سمبل و نشانه شهری که موجب سردرگمی در شهرمیشود، یکنواختی فضای شهری و ساختار تیپولوژیک موجب دلزدگی و عدم وجود هویت شهری، عدم وجود بازار و تنوع کاربری، عدم توجه به تنوع فرهنگی و اعمال آن در ساخت و سازها، کیفیت پایین فضاهای شهری، وجود میادین و پارک‌ها و خیابانهای خلوت ناشی از عدم اختلاط کاربری‌ها، عدم فضاسازی مناسب (مبلمان شهری)، عدم تنوع و کثرت که موجب شده شهر مرده و بی روح شود. فاقد فضای عمومی همگانی جذاب برای ساکنان می‌باشد عوامل مهمی ست که موجب ناموفق بودن شهرهای جدید می‌باشد.



جدول ۲) دلایل عدم موفقیت شهرهای جدید در ایران، منبع: نگارندگان

پیامدها	عوامل
فقدان هویت	الگوبرداری از شهرهای جدید اروپا بدون در نظر گرفتن ملاحظات فرهنگی، بومی
فقدان حس دلبستگی به مکان	عدم توجه به نیازهای همه ساکنان، عدم توجه به نیازهای سنی
فقدان عدالت اجتماعی	عدم توزیع یکنواخت خدمات و برنامه‌ریزی صحیح، فقدان میلمان شهری
ضعف امنیت، نبود حس تعلق، ضعف پایداری اجتماعی	نبود حس مشارکت بین شهروندان
فقدان رضایتمندی، پایین بودن سطح کیفیت زندگی	کیفیت پایین ساخت و عدم توجه به استانداردها
فقدان حس تعلق، عدم خوانایی و دسترسی	ساختار تیپولوژیک، نبود تنوع کالبدی، فقدان نشانه‌های شهری
فقدان سرزندگی در فضای شهر	نبودتنوع کاربری، نبود پارک و فضاهای جمعی

با توجه به بررسی‌های انجام شده در زمینه شهرهای جدید، عموماً عدم توجه به فرهنگ و عوامل اجتماعی به چشم می‌خورد که در اکثر موارد سبب بی هویتی این شهرها و فقدان حس تعلق ساکنان شده است. مشارکت شهروندی در فضاهای همسایگی، خصوصاً در شهرهای جدید که معمولاً از سابقه سکونت بالایی برخوردار نیست و در برخی موارد مستاجر هستند شرایط خاصی را می‌طلبد چرا که این خود از عوامل تاثیرگذار در شکل‌گیری انسجام اجتماعی، روابط همسایگی و مشارکت اجتماعی است. در عین حال نقش عوامل کالبدی، توجه به استانداردها و عوامل اجرایی نیز خود از عوامل نبود مشارکت است. فقدان مشارکت شهروندی نیز که خود از عوامل حس تعلق به شهر می‌باشد در این شهرها عواقب ناخوشایندی را به دنبال داشته است.

تجارب شهرهای جدید در سایر کشورها

شهرهای جدید در دانمارک در سال ۱۹۴۹ با طرح دست گشوده در پیرامون کپنهاگ برای تمرکز زدایی یکپارچه و توسعه ناحیه‌ای مادرشهر به کار گرفته شد. در ارزیابی این شهر می‌توان گفت که این شهرها خودیار نیستند و مهاجرت آونگی در آنها بالاست. همچنین ابعاد شهرها کوچک است، وسعت محل کار کافی نیست و فقدان یک زندگی اجتماعی واقعی در آنها مشهود است و فقط موفقیت این شهرها در کیفیت معماری و مناظر آنهاست.

اهداف شهرهای جدید مجارستان برآورده نشده و فساد اخلاقی، بزهکاری، فحشا رایج و نارسایی خدماتی وجود دارد. همچنین این شهرها دچار عواقب آشفتگی اداری و مالی شده‌اند



زیرا هزینه ساختمان سازی آنها گران تمام می‌شود. برنامه‌ریزی احداث شهرهای جدید در ایالات متحده به عنوان روندی ملی در احداث نواحی شهری و حومه‌ای به کار گرفته شد. این الگو که از دهه ۱۹۲۰ در آمریکا شروع شد مبتنی بر کسب سود بوده است. در مکزیک اخیرا شهرهای جدید، برای اجرای سیاست عدم تمرکز شهر بزرگ به کار گرفته می‌شوند. در ونزوئلا شهرهای جدید برای توسعه صنعتی و ناحیه‌ای و تمرکز زدایی از مادر شهر طراحی شده‌اند. در حال حاضر تعدادی از کشورهای آمریکای لاتین به جای اجرای سیاست ایجاد قطبهای رشد، سیاست احداث شهرهای جدید درون شهر قدیم را در پیش گرفته‌اند. هدف از این سیاست ایجاد اشتغال، مسکن، خدمات عمومی، مراکز تجاری و تسهیلات رفاهی تفریحی برای شهروندان است. این الگو موجب صرفه جویی در هزینه زیرساخت‌ها می‌شود؛ زیرا خدمات اصلی شهر قبلا ایجاد شده است یا در نزدیک آن قرار دارد.

ژاپنی‌ها در بنای شهرهای جدید سبکی مخصوص به خود دارند و آن تلاش برای ایجاد شهرهای یک میلیون نفری است هدف از ایجاد شهرهای جدید ژاپن تمرکز زدایی اداری، راحتی مردم جذب سرریزهای جمعیتی و هویت علمی شهرهاست. در حال حاضر ژاپن به طرحهای توسعه شهری روی آورده که طرح توسعه افقی شهر از آن جمله است. این طرح که به نام «شهرک شناور محابراتی توکیو» معروف است. اهدافی همانند تمرکز داری، راحتی مردم و نمایش گذاردن فن جدید مخابراتی دارد. در کشورهای سوسیالیستی سابق نظریه شهرهای جدید مطرح شد که نتایج متفاوتی داشته بطوریکه در این نظریه در شوروی سابق موفق بوده و به عنوان نظریه تمرکز زدایی پذیرفته شده است؛ اما در لهستان و مجارستان چندان موفق نبوده به طوریکه مجارستان به سوی سیاست توسعه شهرهای کوچک و میانی روی آورده است. شهرهای جدید در کشورهای جهان سوم نتایج متفاوتی به دنبال داشته است. در مجموع این شهرها در ارائه مسکن به اقشار کم درآمد موفق بوده‌اند ولی ساختار فیزیکی، اجتماعی و اقتصادی آنها با محیط بومی ناسازگار است و در نتیجه آنها کالاهای لوکس و پرخرجی تلقی می‌شوند که فقر، عدم تعادل اجتماعی و در مواردی زاغه نشینی را سبب شده‌اند و تعدادی از آنها در شرف ادغام با مادر شهر هستند، زیرا بر اساس سیاستی محلی و ناتمام و بدون توجه به راهبرد جامع ملی و ناحیه‌ای طراحی شده‌اند (زیاری، ۱۳۷۸) با توجه به بررسی شهرهای جدید در سایر کشورها نیز، عوامل زیر به چشم می‌خورد:

فقدان زندگی اجتماعی و توجه به فضاهای جمعی (دانمارک)

فساد اخلاقی، بزهکاری، هزینه بالای ساختمان سازی، عدم وجود امنیت (مجارستان)

ضعف مدیریت و شیوه سرمایه‌گذاری (انگستان)



ناسازگاری ساختاری با محیط بومی به لحاظ فیزیکی، اجتماعی، اقتصادی، فقر، عدم تعادل اجتماعی، زاغه‌نشینی، عدم وجود هویت (کشورهای جهان سوم)

انسجام اجتماعی در واحدهای همسایگی شهرهای جدید

فارست و کرنز، معتقدند شبکه تعاملات اجتماعی همسایگان، در حقیقت شامل آن مجموعه بلوک‌های ساختمانی هستند که انسجام اجتماعی را نشان می‌دهد که افراد از طریق آن، تاب و تحمل، همکاری و وحدت را یاد می‌گیرند و یک نوع حس نظم اجتماعی و تعلق را به دست می‌آورند. هم چنین از طریق روابط با همسایگان است که افراد قادر هستند تا اعتماد را بسازند. از سوی دیگر ایشان انسجام اجتماعی را فرایندی می‌دانند که بر روی سرمایه اجتماعی محلی از پایین به بالا نهاده شده است و یا آن را به عنوان بخش زیرین سرمایه اجتماعی، در نظر می‌گیرند (Forrest & kearns, 2001). انسجام رابطه‌ای شبکه همسایگی به معنای تراکم و قرینگی روابط همسایگان در زمینه آشنایی، سلام کردن، سپردن کلید منزل، اجازه رفت و آمد به فرزندان، در میان گذاشتن مشکلات و معاشرت خانوادگی تعریف شده است. وفاق یا انسجام ارزشی شبکه‌های همسایگی نیز به معنای میزان توافق نظر همسایگان بر روی ارزش‌های همسایگی و هم زیستی شامل علایق ارتباطی (اعتماد، دوستی، علاقه به همسایگان) علایق محلی (علاقه به مکان و محل زندگی) و تعهد همسایگی (تلاش برای رفع مشکلات محله) تعریف شده است (یوسفی، نوغانی، & حجازی، ۱۳۸۸). بر اساس مدل نظام مند، ثبات ساکنان، در تبیین پیوندهای اجتماعی (و رضایت از محله مسکونی) افراد با یکدیگر عامل کلیدی به حساب می‌آید. در این زمینه روس و دیگران، آدامز و سرپی معتقدند که اقامت طولانی و مالکیت منزل مسکونی شناخت همسایه‌ها را از یکدیگر بیشتر می‌کنند، تعداد دوستان را در همسایگی‌ها افزایش می‌دهد و مشارکت در رخدادهای محلی را تقویت می‌کند، در نتیجه افراد رضایت بیشتری از محله مسکونی خویش خواهند داشت. در مقابل تحرک ساکنان موجب اختلال در شبکه روابط اجتماعی اجتماع می‌شود (چلبی & امیرکافی، ۱۳۸۳) عرصه‌های گروهی دارای رسالتی برای افزایش سرمایه اجتماعی در جوامع، در بستر تعاملات و مراودات اجتماعی است که می‌تواند بستری برای توسعه و شکل‌گیری هویت فردی و اجتماعی باشند. این فضاها را در صورت مقبولیت پذیری آن‌ها توسط ساکنان، از راه تواتمند سازی محیط مسکونی دارای کارکردهای خاص اجتماعی می‌دانند که می‌توان آن‌ها را چنین بیان کرد:

۱- مکان شکل‌گیری تعاملات اجتماعی و مراودات شهروندی



۲-افزایش میزان سرمایه اجتماعی

۳-مکان شکل دهی به یکپارچگی اجتماعی و بسط همبستگی

۴-فرصت سازی برای تقویت کارکردهای سیاسی و تقویت انجمن‌های محلی

۵-عرصه نمایش و پرورش ارزش‌های فرهنگی و اجتماعی

(پورجعفر، محمدرضا؛ محمودی نژاد، هادی، ۱۳۸۸)

براساس تعاریف، سرمایه اجتماعی در برگیرنده روابط اجتماعی است که افراد را در ارتقاء نتایج زندگی اجتماعی یاری می‌کند. بنابراین تعاملات اجتماعی، کنش‌های متقابل، حضور جمعی و مشارکت اجتماعی از عوامل موثر در سرمایه اجتماعی محسوب می‌شوند. پیوندهای درون اجتماع که برای هدفی مشترک فعالیت می‌کنند نمود سرمایه اجتماعی در فضاهای جمعی، از جمله فضاهای همسایگی است. از دیدگاه پاتنام مشارکت از شاخص‌های سرمایه اجتماعی محسوب می‌شود و هنجارها و اعتماد سازی از ضروریات آن است. در صورت وجود اعتماد در شبکه همسایگی، گروهها تشکیل می‌شوند و روابط دوسویه و مشارکت تقویت می‌شود. بر اساس نظر فوکویاما شعاع اعتماد از عوامل موثر در ایجاد اعتماد است. شعاع اعتماد متأثر از سنخیت اجتماعی است. در عین حال وجدان جمعی و تقسیم کار طبق گفته دورکیم؛ موجب همبستگی اجتماعی می‌شود و امکان مشارکت اجتماعی در بین ساکنان نیز بیشتر خواهد شد. به طور کلی می‌توان گفت در شهرهای جدید، با توجه به بررسی‌های انجام شده در اکثر موارد کارکرد خوابگاهی دارند بدون توجه به نیازهای ساکنان، بدون در نظر گرفتن ساختارهای فرهنگی، اجتماعی ساخته شده‌اند، فضاهای جمعی متناسب با نیاز سنین و جنسیت‌ها و به فراخور قشر ساکن در آن وجود ندارد. و این خود عاملی است که ساکنان حس تعلق به مکانی که در آن زندگی می‌کنند ندارند. بنابراین نبود حس تعلق، نبود همبستگی، فاصله گرفتن از همسایگان به دلیل فقدان اعتماد، فقدان انسجام اجتماعی موجب شده تا روابط اجتماعی مثبت و مشارکت اجتماعی در فضاهای همسایگی در سطح مطلوبی وجود ندارد. علاوه بر این عوامل کالبدی (پیش بینی و طراحی فضاهای جمعی در فضاهای باز و نیمه باز، فضای تقسیم واحدها) توجه به استانداردها، پیش بینی فعالیت‌های جمعی، تقویت فعالیت‌های اجتماعی و انتخابی، فضاهای بازی کودکان، راهکاری جهت ارتقاء مشارکت اجتماعی محسوب می‌شود.



نتیجه گیری

سرمایه اجتماعی بر مبنای شبکه روابط انسانی و روابط دوسویه شکل می گیرد، در حقیقت روابط دوجانبه تعاملات و شبکه‌هایی که در میان گروه‌های انسانی پدیدار می گردند و سطح اعتماد موجود در بین افراد گروه‌ها به عنوان پیامد تعهدات و هنجارهایی پیوسته با ساختار اجتماعی وجود دارد، با توجه به بررسی تعاریف موجود از سرمایه اجتماعی، وجود ارتباطات و مشارکت اجتماعی یکی از شروط لازم برای حصول آن محسوب می شود. وجود شبکه‌های اجتماعی، ارتباطات، اعتماد بین ساکنان و انسجام اجتماعی از ضرورت‌ها است. با تحلیل تجربیات شهرهای جدید در ایران به صورت موردی و به صورت کلی در کشورهای دیگر و نقاط ضعف و نقاط قوت آنها می توان گفت در اکثر موارد خصوصاً در ایران نتایج موفقیت آمیزی در شکل گیری شهرهای جدید به لحاظ سرمایه اجتماعی وجود ندارد. این امر خود سبب ایجاد معزلی در این شهرها شده است که می توان گفت یکی از عواملی است که مردم کمتر مایل به سکونت در این شهرها هستند. به صورت جزئی تر نیز در شبکه‌های همسایگی از انسجام ضعیفی برخوردارند و در صورت نادیده گرفتن این امر، پیامدهای ناخوشایندی از جمله ناامنی، فساد، آمار بالای بزهکاری و غیره را در پی دارد. بنابراین می توان گفت ارتباط مستقیم و انکارناشدنی در میزان مشارکت اجتماعی ساکنان در فضای همسایگی واحدها و سرمایه اجتماعی وجود دارد. عوامل زیر را می توان جزء عوامل موثر در ارتقاء سرمایه اجتماعی به شمار آورد که در شهرهای جدید کنونی نادیده گرفته شده و یا کم رنگ است. مشارکت اجتماعی ساکنان گامی مثبت در جهت ارتقاء سرمایه اجتماعی محسوب می شود. پیشنهاداتی جهت افزایش مشارکت و نتایج آن ارائه شده است:

- شرکت در اعیاد و مراسم مذهبی (اعتمادسازی، انسجام اجتماعی)

- تشکیل جلسات برای حل مسایل و مشکلات مرتبط با فضای سکونت (اعتمادسازی، حس تعهد، انسجام اجتماعی)

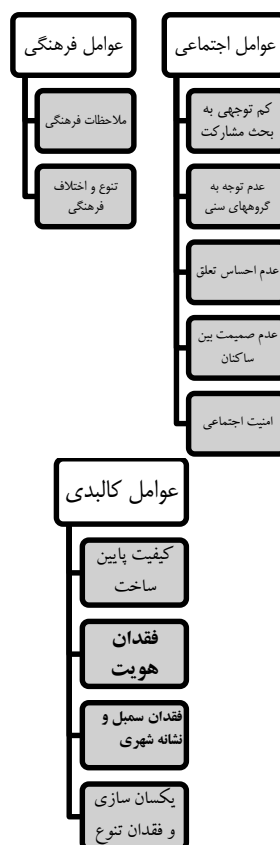
-- شرکت در مراسم همسایگان اعم از غم، شادی و . . (اعتمادسازی، حس تعهد، انسجام اجتماعی)

- راه اندازی جلسات شورایی و نهادهای مردمی، ایجاد صندوق‌ها، و غیره (اعتمادسازی، حس تعهد، انسجام اجتماعی)

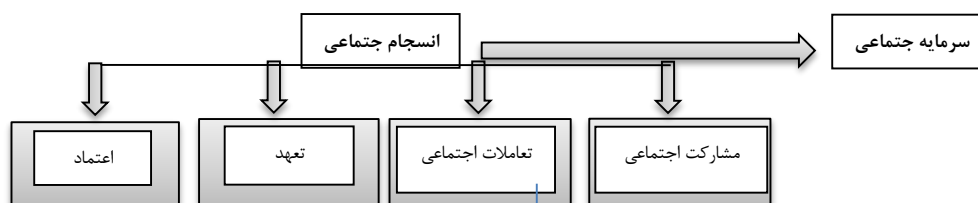
- همکاری و ارتباط ساکنان با نهادهای دولتی مرتبط (اعتمادسازی، حس تعهد، انسجام اجتماعی)



–راه‌اندازی فعالیت‌های جمعی که علاوه بر ایجاد فضایی برای گردهم آیی ساکنان گامی در جهت ارتقاء دانش و مهارت‌های آنان برمی دارد (انسجام اجتماعی)



شکل ۳) عوامل نادیده گرفته شده در شهرهای جدید، منبع: نگارندگان



شکل ۵) مدل نهایی پژوهش، منبع: نگارندگان



منابع

- Blowewrs, A. (1973). The city as a coial system: unit 7 ,the Neighbourhood exportation of a concept open. university Milton Keynes.
- Chong, S. (2005). Young Australians Neighbourhood Social Capital. *Faculty of Life and Social Sciences, Swinburn University of Technology*, 2-22.
- Forrest, R. , & Kean, A. (2001). Social cohension Social capital and neighborhood. *urban studies*, 38(12). 21252143.
- Forrest, R. , & kearns, A. (2001). Social Cohension ,Social Capital and the Neighborhood. *Urban Studies*, 2125-2134.
- Grootaert, c. , Narayan, D. , Jones, V. , & Wolcack. (2004). Measuring Social Capital. *Worlq Bank Working. vol 18*, 32.
- Halpem, D. (2005). *Social Capital. polity: Cambridge University press*.
- Putnam. (2003). Bowling Alone:Americas Decelining Social Capital. *Journal of Democracy* , 39.
- Putnam, R. (2000). *Bowling alone:The collapse and revival of American community*. Newyork: Simon and Schuster.
- Rapoport , A. (2001). The role of neighborhoods in the success of cities. *paper presented at the WSE symposium: Defining succsess of the city in the 21 century*, (p. 148). Berlin.
- Santors, R. (2006). *Stakeholder participation in the designe of environmetal policy mixes- Ecological*.
- Talen, E. (1999). Sense of Community and Neighborhood form: an assesment of social doctorine of new urbanism. *urban stusies*,8.
- UNHSP. (2009). *Planning Sustainable Cities,United Nations Human Settlements Program*. England: Earth scan.
- Woolcock, M. (1998). Social Capital and Economic Development toward a Theoretical Synthesis and Policy Framework. *Theory and Society*, vol 27.
- آتش, ف. (۱۳۸۲). شهرهای جدید و آینده شهرنشینی در ایران. تهران: انتشارات شهرداریها.
- اردشیری, م. (۱۳۷۶). شهرشیراز قربانی شهر جدید صدرا. مجموعه مقالات سمینار شهرهای جدید (ص. ۲۴). اصفهان: شرکت عمران شهرهای جدید چاپ دوم.
- ایمانی جاجرمی, ح. (۱۳۸۱). سرمایه اجتماعی و مدیریت شهری. نشریه مدیریت شهری, شماره ۲۶, ۳۷.
- پاپلی یزدی, م. و رجبی سناجردی, ح. (۱۳۸۲). نظریه‌های شهر و پیرامون. تهران: انتشارات سمت.
- پاتنام, ر. (۱۳۸۰). دموکراسی و سنتهای مدرن. ت. م. دلفروز. در تهران: نشر سلام, چاپ اول.
- پاکزاد, ج. (۱۳۸۶). سیراندیشه‌ها در شهرسازی, از کمیت تا کیفیت. تهران: شرکت عمران شهرهای جدید.
- پاکزاد, جهان‌شاه. (۱۳۸۲). بررسی تطبیقی شهرهای ایران و اروپایی ریشه یابی موانع تاریخی مشارکت مردمی. صفه, شماره ۳۷, پاییز و زمستان, ۴۱-۵۶.
- پورجعفر, محمدرضا; محمودی نژاد, هادی. (۱۳۸۸). طراحی شهری و سرمایه اجتماعی در فضاهای شهری. تهران: انتشارات هله.
- تنهایی, ح. (۱۳۸۳). درآمدی بر مکاتب و نظریه‌های جامعه شناسی. مشهد: مرنديز.



- چلبی، م. و & امیرکافی، م. (۱۳۸۳). تحلیل چند سطح انزوای اجتماعی. *مجله جامعه شناسی ایران*، دوره پنجم، شماره ۲، ۳-۳۱.
- رستگار خالد، ا. و آران دشتی آرانی، س. و & صادقی آرانی، ز. (۱۳۹۲). بررسی سرمایه اجتماعی همسایگی و پیامدهای اصلی مرتبط با آن (مطالعه موردی: شهر آران و بیدگل، منطقه آران). *فصلنامه مطالعات توسعه اجتماعی-فرهنگی، دوره اول، شماره ۴، ۱۷۷-۲۱۴*.
- زیاری، ک. (۱۳۷۸). *برنامه ریزی شهرهای جدید*. تهران: انتشارات سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت).
- ساروخانی، ب. (۱۳۷۵). *دایره المعارف علوم اجتماعی*. تهران: موسسه کیهان.
- شریفیانی ثانی، م. و & ملکی سعید آبادی، ا. (۱۳۸۵). سرمایه اجتماعی به مثابه یک سیستم پیچیده. *فصلنامه رفاه اجتماعی، ۴۵-۶۵*.
- شیعه، ا. (۱۳۸۰). *باشهر و منطقه در ایران*. تهران: دانشگاه علم و صنعت، چاپ دوم.
- شیعه، ا. (۱۳۸۱). آ. س. کودکان. در تهران: سازمان فرهنگی و هنری شهرداری تهران.
- فیلد، ج. (۱۳۸۸). سرمایه اجتماعی. تهران: انتشارات کویر.
- کلمن، ج. (۱۳۷۷). بنیادهای نظریه اجتماعی. ت. م. صبوری. در تهران: نشر نی.
- ماجدی، س. و & لهسایی زاده، ع. (۱۳۸۵). بررسی رابطه بین متغیرهای زمینه ای، سرمایه اجتماعی و رضایت از کیفیت زندگی مطالعه موردی در روستاهای استان فارس. *فصلنامه روستا و توسعه، ص ۹، شماره ۴*.
- مهدیزاده، ج. و & دیگران. (۱۳۸۵). *برنامه ریزی راهبردی توسعه شهر (تجربیات اخیر جهانی و جایگاه آن در ایران)*. تهران: چاپ دوم، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.
- نریمانی، م. (۱۳۸۳). فرآیند شکل گیری و عوامل تاثیر گذار در شهرهای جدید ایران، شهرهای جدید، فرهنگی جدید در شهرنشینی. *کنفرانس بین المللی توسعه شهری و شهرهای جدید (ص. ۲۴۶)*. انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور.
- یوسفی، ع. و نوغانی، م. و & حجازی، م. (۱۳۸۸). انسجام در شبکه‌های اجتماعی مشهد. *مجله جامعه شناسی ایران، ۱۶۱-۱۳۸، دوره دهم شماره ۱*.

ارزیابی عوامل کالبدی مؤثر در پایداری اجتماعی در شهرهای جدید (نمونه موردی: شهر جدید پرند)

هما حبیبیان^۱

کیانوش ذاکر حقیقی^۲

چکیده

امنیت براساس تئوری‌های جامعه‌شناسان و روان‌شناسان معروف در هرم نیازها جزء اولین نیازهای اساسی است یعنی بعد از نیازهای فیزیولوژیکی نیاز به امنیت است که در صدر قرارداد دارد. وجود امنیت در جامعه نتایجی چون ارتقای رفاه، توسعه، پیشرفت و پویا خواهد داشت. از سویی تأمین و حس امنیت مهم‌ترین عامل به وجود آورنده در پایداری اجتماعی در جامعه است. هدف این پژوهش ارزیابی عوامل کالبدی مؤثر در پایداری اجتماعی در شهرهای جدید است. این پژوهش از نوع کاربردی- توسعه‌ای بوده و با استفاده از روش تحقیق توصیفی تحلیلی سعی شده معیارهای مؤثر شناسایی به منظور تحلیل داده‌های شهر جدید پرند از روش پیمایشی و پرسشنامه تنظیم شده استفاده شد. جامعه آماری ساکنان محدوده بودند که با بکارگیری فرمول کوکران تعداد نمونه ۲۸۳ نفر تعیین شد و پرسشنامه‌ها به شیوه تصادفی میان ساکنان این محله توزیع شد، که عوامل کالبدی مؤثر بر بروز جرم به شش گروه همچون چارچوب نظری تقسیم شدند و در پرسشنامه مورد سوال قرار گرفتند. داده‌هایی که در این زمینه در برداشت میدانی به دست آمد، در نرم افزار SPSS وارد و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند. در این بخش، از تحلیل عاملی استفاده شد که پنج عامل برای عناصر کالبدی، شناسایی و بر اساس بار عاملی و همبستگی بین متغیرها نامگذاری شدند. این عوامل در نهایت

۱. دانشجوی دکتری تخصصی شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران

۲. دانشیار گروه شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی، همدان، ایران



با استفاده از تحلیل رگرسیونی در مقایسه با میزان تأثیرگذاری بر جرم از نظر شهروندان، اولویت بندی شده اند. در انتها به ارائه راهکارهایی پرداخته شده است.

مقدمه

در نیمه اول قرن بیستم، مقارن با رشد سریع جمعیت شهری و افزایش ناهنجاری‌های اجتماعی، بررسی‌های جغرافیایی ناهنجاری‌های شهری و شناسایی کانون‌های جرم خیز، از مباحث مهم مسائل اجتماعی گردید. در این دوره بیش از ۵۰ درصد از جمعیت جهان در شهرها سکونت دارند. فضاهایی منطقه‌ای که بستری گسترده از ساختارهای ارتباطی خرد و کلان، تعارضات اجتماعی، انواع جرایم و کجروی‌ها و خشونت‌های سازمان یافته را ترسیم می‌کنند. به همین دلیل، بسیاری از مسائل اجتماعی، اقتصادی و سیاسی در کشورهای در حال توسعه ناشی از رشد و گسترش ناموزون نظام‌ها و فضاهای شهرنشینی بوده است. از جمله این مسائل اجتماعی، افزایش روزافزون جرایم و بزهکاری در محیط‌های شهری است. نکته قابل توجه این است که میزان و نوع جرایم و انحرافات اجتماعی در جرم دارای ظرف مکانی و زمانی منحصر به فردی است که باعث می‌شود رفتار مجرمانه «مناطق مختلف شهری متفاوت است؛ چرا که در واحد مکان، توزیع فضایی یکسانی نداشته باشد. برخی مکانها به لحاظ ساختار کالبدی خاص، نوع فعالیت و ویژگیهای ساکنان آن، امکان و فرصت بیشتری را برای وقوع جرم فراهم می‌کنند و مجرمان انگیزه‌دار را که براساس انتخاب عقلانی به دنبال کم خطرترین و مناسب‌ترین فرصت‌ها و شرایط مکانی برای ارتکاب عمل مجرمانه هستند به سوی خود جذب می‌نمایند (احمدآبادی و دیگران، ۱۳۸۷).

بنابراین، برخی از مکان‌ها و نقاط شهری هستند که مستعد جرم‌خیزی و بروز آسیب‌های اجتماعی اند. بافت‌های حاشیه‌ای شهر که براساس توسعه پراکنده و بدون برنامه مدون شکل گرفته‌اند جزء اصلی این فضاهای بی دفاع شهری به شمار می‌روند.

طرح مسأله و اهمیت و ضرورت آن

روند شتابان شهرنشینی در کشورهای در حال توسعه با تأثیر صرف بر روی جنبه‌های عینی توسعه (رشد) به ویژه در سالهای پس از جنگ جهانی دوم، نه تنها دستیابی به توسعه را مقدور نساخت بلکه بر نابسامانی‌های کیفیت زندگی شهرهای جهان سوم افزود (Pacione, 2003).



در شهرهای کشور ایران پس از رشد و افزایش سریع جمعیت و به دنبال آن رشد سریع شهرنشینی، بعد از سیاست تمرکز زدایی از مناطق پر جمعیت و اتخاذ تصمیمی مبنی بر ایجاد شهرهای جدید، متأسفانه باعث شکل گیری نقاط شهری مستعد جرم خیزی و بروز آسیب‌های اجتماعی در شهرهای جدید شده است.

تهران به عنوان بزرگ‌ترین کلانشهر کشور که در سال‌های اخیر روند مهاجرت به آن بسیار زیاد بوده است و گسترش افقی و پراکنده زیادی را تجربه کرده است همچنین میزان جرم و آسیب‌های اجتماعی در این شهر روز به روز در حال افزایش می‌باشد. بنابراین با توجه به طرح مجموعه شهری سال ۱۳۷۵ برای توزیع جمعیت در حوزه‌های شهری اطراف شهر تهران و سایر مراکز روستایی استان، طرح شهر جدید پرند در ۳۵ کیلومتری جاده تهران - ساوه، در حاشیه جاده مذکور استقرار یافته است. این شهر در مختصات جغرافیایی ۵۰ درجه و ۳۵ دقیقه طول شرقی و ۳۵ درجه و ۲۸ دقیقه عرض شمالی و در قسمت جنوب غرب تهران واقع شده است. اراضی شهر جدید پرند از شرق با اراضی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی، از شمال و شمال شرقی با اراضی رباط کریم و پرندک همجوار است. اراضی جنوب و جنوب غرب این شهر به شهرستان ساوه از استان مرکزی محدود می‌شود.

با توجه به اهداف توسعه پایدار و شاخص‌های ارزیابی در آن، و نیز گذشت مدت زمان حدود ۲۰ سال از اتخاذ تصمیم طرح شهر جدید پرند، تحقیق در مورد عوامل کالبدی مؤثر در آسیب‌های اجتماعی در این شهر جدید، کاملاً ضروری است. به طور کلی ارزیابی آسیب‌های اجتماعی در شهرهای جدید نقش مهمی در پایش سیاست‌های حوزه عمومی و اثربخشی برنامه‌های مدیریت و برنامه ریزی شهری ایفا میکند. میزان موفقیت آمیزی طرح‌ها و اقدامات صورت گرفته، مورد ارزیابی قرار گیرد تا در برنامه ریزی‌های بعدی مشکلات موجود، اصلاح و رفع شود. عدم توجه به امنیت و آسیب اجتماعی در شهرهای جدید می‌تواند موجب جدایی‌گزینی‌های اکولوژیکی، حاشیه نشینی، شمال و جنوب اجتماعی در شهرها، فقر و نابرابری، آلودگی‌های اخلاقی، انسانی و زیست محیطی، ایجاد شکاف میان محلات مختلف شهر و جدایی آنها از یکدیگر شود. لذا این پژوهش قصد دارد با شناسایی عوامل کالبدی مؤثر در بروز آسیب‌های اجتماعی و به خصوص جرم، زمینه‌ای برای کاهش این امر در شهر جدید پرند فراهم نماید.



پیشینه پژوهش

در سال‌های اخیر پژوهش‌های متعددی دربارهٔ رابطه جرم و مکان و تأثیر ویژگی‌های کالبدی و ریخت‌شناسانه شهری بر وقوع آسیب‌های اجتماعی در داخل و خارج انجام گرفته است و نتایج بسیاری از این پژوهش‌ها نیز مؤید این رابطه و تأثیر است. برای مثال یافته‌های پژوهشی در تحقیقات متخصصان مرکز جرم‌شناسی و کرسون پاریس نشان می‌دهد که ۳۲ درصد از جوانان مجرم در مناطقی زندگی کرده‌اند که دارای جمعیت زیاد بوده و ۳۳ درصد آنها در ساختمان‌هایی زندگی کرده‌اند که علاوه بر کثرت جمعیت مشکل‌مسکن نیز وجود داشته است. لافون و میشو در سال ۱۹۷۶ تحقیقاتی در شهر گرانویل فرانسه انجام داده و به روشنی مشخص کرده‌اند که اطفال بزهکار بیشتر در ساختمان‌های ناسالم و برخی از محلاتی که برای سلامتی اخلاق زیان‌آور است بوده‌اند. این تحقیقات نشان می‌دهد که بزهکاری جوانان در این محلات و ساختمان‌های مخروبه و ناسالم از حد متوسط مجموع بزهکاری سایر مناطق بیشتر بوده است. در واقع ۷۸ درصد بزهکارانی که جرایم گوناگون مرتکب شده‌اند اغلب در محله‌های مخروب و ناسالم ساکن بوده‌اند و ۲۰ درصد آنها کسانی بوده‌اند که در ساختمان‌ها و محلات بدنام و فاسد ساکن بوده‌اند. این پژوهشگران نهایتاً رابطه محیط سکونت و بزهکاری را تایید می‌نمایند (مسعودی فر، ۱۳۸۵).

در ایران نیز نمونه‌های متعددی از این نوع پژوهش صورت پذیرفته است مانند تحقیقات در شهر اهواز که نشان می‌دهد: «میزان جرم و بزهکاری با امکانات آموزشی-فرهنگی و... هر منطقه رابطه دارد» و همچنین «زندگی در محیط فقیر با ویژگی‌های تراکم جمعیت، فقدان امکانات تفریحی، هنری، فرهنگی، ورزشی فرد را به سمت جرم سوق می‌دهد (برائوند و اسداللهی، بی تا). نتایج تحقیقی در شهر مشهد نیز خاطرنشان می‌سازد که «میان وضعیت سکونت خانواده با بزهکاری نوجوانان رابطه مثبت و مستقیم وجود دارد» (اخگری اسلامی، ۱۳۸۱) همچنین بافت‌های فرسوده و نقاط حاشیه‌ای شهر مشهد نیز به لحاظ فراوانی وقوع جرایم و آسیب‌ها در جایگاه بالاتری نسبت به سایر نقاط شهری قرار دارند. برای مثال منطقه ۵ شهرداری (حاشیه نشین) و منطقه ثامن (بافت فرسوده) در این شهر عموماً در بیشتر جرایم، رتبه نخست را به خود اختصاص داده‌اند (رضایی بحرآباد، ۱۳۹۰).

با نگاهی جزئی‌تر می‌توان گفت بین ارتکاب جرایم و ویژگی‌های محل وقوع جرم، مثل تاریکی و خلوتی محیط، ارتباط معناداری وجود دارد. به علاوه، تراکم جمعیت نیز به عنوان عامل مؤثر در بروز جرم عمل می‌کند. به نظر می‌رسد که تعداد جمعیت بیشتر، با افزایش



سطح اصطکاک اجتماعی و رفتاری و برخورد منافع ساکنان این مناطق، موجب افزایش بروز رفتارهای ناهنجار در مناطق و نواحی پرتراکم شده است. علاوه بر این، فشار جمعیت و ازدحام آن یکی از موانع کنترل اجتماعی محسوب می‌شود و با از هم گسیختگی و ناهمگونی روابط افراد به عنوان عاملی مثبت و مؤثر در بروز جرم عمل می‌کند (پوراحمد و دیگران، ۱۳۸۲). همچنین در شهر شیراز بیشترین میزان جرم در مناطقی اتفاق افتاده است که دارای بالاترین میزان تراکم جمعیت بوده‌اند و تحرک جمعیتی بیشتر و بافت قدیمی تر و کهنه تری داشته‌اند (بیانلو و منصوریان، ۱۳۸۵).

مبانی و چارچوب نظری

شهر جدید

شهر جدید شهری است اجتماعی و برنامه ریزی شده، با اهداف معین از پیش تعیین شده و برخوردار از تمام تسهیلات لازم برای یک محیط مستقل. معمولاً شهرهای جدید برای تمرکز زدایی کالبدی، اقتصادی و اجتماعی در ناحیه شهری شهرهای بزرگ طراحی می‌شوند تا با وجود جاذبه‌های نزدیکی به شهرهای بزرگ جمعیت، به خروج از مادر شهر تشویق شوند تا اسکان همراه اجرای برنامه‌های توسعه اقتصادی - اجتماعی فراهم آید.

امنیت

یکی از اولین و مهمترین مکاتب اکولوژی شهر، مکتب شیکاگو می‌باشد که به رابطه بین جرم و محیط می‌پردازد. ارنست برگس و لوئیس ورت از مکتب شیکاگو عمدتاً پیرامون شهرهای ایالات متحده پژوهش نموده‌اند. به نظر این دو محقق، حرکت طبقات بالا از مرکز شهر به سمت خارج در اثر شلوغی، افزایش تراکم و رشد و هجوم گروه‌های فقیر تازه وارد و گروه‌های نژادی به جای آنها و تنزل شرایط ساختمانی در اثر کم توجهی مالکان به علت دریافت اجاره بهاء پایین، باعث شکل گیری مناطق در حال تحول که همان بافت فرسوده مرکز شهر می‌باشد می‌گردد. در مکتب شیکاگو نیز اثر محیط بر میزان جرم و جنایت بیان شده است (Haralambos, 1990).

در بررسی علل وقوع جرم و جنایت در منطقه در حال تحول، شاو و مکی در تحقیقات میدانی خود به این نتیجه رسیده‌اند که مشکلات اجتماعی شهر شیکاگو به علت الگوهای کنترل نشده مهاجرت و ایجاد مناطق در حال تحول است که اهالی این منطقه از فرهنگ کلی جامعه جدا افتاده‌اند. ساکنان این مناطق به اجبار در کنار هم قرار گرفته و دارای هم



زیستی بیمارگونه هستند. این مناطق در واقع از سایر نقاط شهر جدا افتاده و معیارهای رفتاری و هنجارهای دیگری در آن شکل گرفته است که با فرهنگ مسلط دیگر مناطق شهر در تضاد است. در این مناطق گرایش‌های فرهنگی خاصی استقرار یافته، بطوریکه افراد مرتباً در معرض یادگیری الگوهای موافق قانون شکنی هستند. بنابراین تمرکز در این مناطق ناشی از بی سازمانی اجتماعی است که نشانگر عدم هماهنگی میان فرهنگ و ساخت اجتماعی میباشد. خصوصیات این مناطق، فرسودگی فیزیکی ساختمان‌ها، تمرکز فقر، جدایی‌گزینی قومی و نژادی، اختلال‌های روحی و بیماری‌های جسمی و عدم تعلق محلی است (McKay and Shaw, 1962).

می‌توان گفت شاوو و مک کی از نخستین نظریه پردازانی بودند که در زمینه جرم شناسی محیطی و نقاط جرم خیز به مطالعه پرداخته‌اند و به مکان به عنوان یکی از عناصر چهارگانه‌ی جرم^۱ تاکید شده است. یکی از نظریاتی که به صورت عملیاتی به این موضوع پرداخته است، نظریه فضای قابل دفاع^۲ از اسکار نیومن^۳ می‌باشد. در سال ۱۹۷۲ اسکار نیومن نظریه فضای قابل دفاع را به عنوان ابزاری جهت کاهش جرم در نواحی شهری مطرح ساخت. او معتقد بود فضاهایی که امکان دیدن و دیده شدن در آنها بیشتر باشد و در ضمن امکان کمی برای فرار وجود داشته باشد پتانسیل کمتری برای فعالیت مجرمان فراهم میکنند. برخی از مناطق به طور طبیعی قابلیت دید زیادی دارند، در حالی که برخی دیگر همچون مناطقی که دارای خیابان‌های کم نور و یا تونل‌های عابر پیاده و کوچه‌های بن بست هستند، ممکن است چنین قابلیت‌ای نداشته باشند. اگر بزهکاران فکر کنند که در معرض دید قرار دارند، احتمال وقوع بزهکاری کمتر می‌شود. با تغییر محیط زیست، طراحی، تعیین محل قرارگیری ساختمان‌ها و فضای اطراف آنها، امکان نظارت بیشتر فراهم می‌شود. نیومن تغییرات طراحی را به شکل مستقیم با کاهش جرایم مرتبط کرد. از نظر او با طراحی مکان‌ها و فضاهای شهری به گونه‌ای که در معرض دید و کنترل محلی باشند از وقوع جرایم فرصت طلبانه جلوگیری به عمل خواهد آمد. از نظر این دیدگاه طراحی محیطی قابلیت ایجاد احساس پنهان وابستگی محلی را در میان ساکنین دارد (Bennet & Wright, 1984).

۱ عناصر چهارگانه ی جرم عبارتند از :مجرم، بزه دیده، مکان و جرم

2. Defensible space

3. Oskar Newman



تئوری پنجره‌های شکسته نیز دیدگاهی برای تمرکز جرم در واحد سطح می‌باشد. به نظر ویلسون و کلینگ^۱ در اکثر محله‌های دارای کارکرد خوب، خلاف‌ها و هنجارشکنی‌های کوچک مانند، کوتاهی و تخطی در مرتب نگهداشتن محوطه اطراف منزل منجر به فشارهای اجتماعی برای فرد خاطی می‌شود تا رفتار خود را اصلاح کند. هنگامی که به محلی بی توجهی شود و این محل به صورت به هم ریخته و نامرتب رها شود، تمایل و توانایی ساکنین برای برقراری هنجارهای اجتماعی ضعیف می‌شود. به تبع آن، ساکنین به رعایت هنجارهای محله، بی توجه شده و این امر موجب بروز انحرافات بعدی می‌گردد. این موضوع به نوبه خود، منجر به تضعیف بیشتر شده و باعث می‌شود، محله به سمت قهقرا سقوط می‌کند.

جیمز کیو ویلسون و جورج کیلینگ صاحبان نظریه ی پنجره شکسته^۲ معتقدند محله‌هایی که در آنها نشانه‌هایی از بی توجهی و خرابی وجود دارد حاکی از آن است که ساکنین آن محله احساس آسیب پذیری بیشتری دارند و از مشارکت و محافظت اجتماع خود کنار کشیده اند. بنابراین نظارت و کنترل اجتماعی در آنها بسیار پایین است. این شاخص‌ها می‌توانند زمینه ی ایجاد جرم را فراهم کنند و نشانه‌ی آن باشند که ساکنین علاقه‌ای به مواجهه با جرایم ندارند تا خطر جرایم را در محل کاهش دهند (Willson & Killing, 1982). بنابراین براساسین نظریه بزهکاران با مشاهده آشفته‌گی‌های ظاهری محیط، ساختمان‌های متروکه، ناسزاهای نوشته شده بر روی دیوارها و یا تجمع مردمان بی سرپناه در محله متوجه عدم نظارت و کنترل اجتماعی شده، جهت انجام اعمال مجرمانه خود جذب این مکان‌ها می‌شوند.

یکی دیگر از نظریه‌هایی که ارتباط محیط و جرم را مورد بررسی قرار می‌دهد نظریه فرصت بزهکاری^۳ می‌باشد. در بررسی مبانی نظری فرصت جرم، رد پای سه نظریه معروف الگوی جرم، انتخاب منطقی و فعالیت روزمره به چشم می‌خورد. اصول این نظریه که ابتدا توسط کوهن، کلوگل و لند^۴ تدوین و ارایه گردیده بود، توسط فلسون و کلارک تکمیل شده است. از نظر دیدگاه فرصت هیچ کس بدون وجود فرصت‌های محیطی که امکان انجام عمل مجرمانه را میسر سازد، قادر به بزهکاری نیست. کسی نمی‌تواند بدون فراهم سازی لوازم و اسباب محیطی بزهکاری مرتکب جرم شود، حتی اگر تحت تأثیر عواملی تمایل ارتکاب بزه

1. Wilson, Kelling

2. Broken Windows

3. Opportunities for crime

4. Cohen, Kluegel & Land-1981



در او وجود داشته باشد. بنابراین "فرصت" شرط ضروری و عامل بروز جرم است. نکته حائز اهمیت دیگر این که فرصت‌های جرم را به اندازه عوامل فردی بروز جرم اهمیت دارند و به مراتب ملموس تر و جزئی از زندگی روزمره هستند (Felson & Clarke, 1998).

اما یکی از کامل‌ترین نظریات در خصوص تأثیر عوامل کالبدی بر بروز جرم نظریه پیشگیری از جرم از طریق طراحی محیط^۱ (CPTED) می‌باشد. نظریه CPTED را می‌توان این گونه تعریف کرد: طراحی مناسب و کاربری مؤثر از محیط و ساختمان که منجر به کاهش جرم و ترس ناشی از جرم می‌شود. به عبارت دیگر طراحی مناسب و استفاده درست از محیط می‌تواند علاوه بر پیشگیری از وقوع جرم، کیفیت زندگی را بهبود بخشد و ترس از جرم را کاهش دهد (Crowe, 2000). در واقع این نظریه بر این اندیشه مبتنی است که رفتار انسانی در محیط شهری تحت تأثیر طراحی محیطی قرار دارد.

این نظریه رهیافتی جدید است که سابقه دیرینه دارد. این نظریه محصول دهه ی ۶۰ در آمریکا است. شاید قبل از این، هیچ گاه به این اندازه به تأثیر محیط ساخته شده بر جرم پرداخته نشده بود. بعد از این دهه بود که در اثر فعالیت‌های افرادی چون جین جیکوبز با کتاب "حیات و مرگ شهرهای بزرگ امریکا"، اسچلمو آنجل با کتاب "پیشگیری از جرم از طریق طراحی شهری"، الیزابت وود با کتاب "جنبه‌های اجتماعی خانه سازی در توسعه شهری"، اسکار نیومن با کتاب "فضای قابل دفاع" و کتاب سی ری جفری با نام "پیشگیری از جرم از طریق طراحی محیطی" این نظریه و روابط میان محیط و جرم بیشتر آشکار شد. کتاب معروف جیکوبز به واقع سرمنشاء آغاز تحقیقات در مورد تأثیر عوامل شهری فیزیکی و اجتماعی بر رفتار و تعاملات مردم تلقی می‌شود. وی از جمله کسانی است که نخستین بحث‌ها را در خصوص "زوال شهری"^۲ و ارتباط آن با جرم، انجام داده است. به عقیده جفری، این جیکوبز بود که نخستین جرقه‌های مربوط به چگونگی ارتباط شرایط محیطی با پیشگیری از جرم را بیان کرد (Jeffery and Zahm, 1993).

در نظریه CPTED سعی می‌شود تا با طراحی مناسب عناصر کالبدی محیط، فرصت بروز جرم در محیط از بین برود و از این رو بروز جرم را کنترل کرد (Geason & Wilson, 1989). جمع بندی نظریات در این زمینه نشان می‌دهد که عوامل کالبدی چون کاربری زمین، فضاهای جمعی، بافت محله و منظر شهری نقش تعیین کننده‌ای جرم خیز بودن محیط ایفا می‌نمایند.

1. Crime Prevention Through Environmental Design
2. Urban decay



در نهایت چارچوب نظری و شاخص‌های مورد استفاده در این پژوهش در قالب جدول زیر تدوین شده و پژوهش بر اساس آن صورت گرفته است.

جدول (۱) چارچوب نظری و شاخص‌های مورد استفاده در این پژوهش

معیارهای کالبدی			
ردیف	معیارها	زیر معیارها	محققین (برخی منابع)
۱	کاربری زمین	طیف کاربری و فعالیت	Bennet & Wright, ۱۹۸۴, Newman ۱۹۷۲
		نوع فعالیت	
		مکان فعالیت	
		زمان فعالیت	
		مقیاس کاربری	
		تنوع فرم‌ها	
		اختلاط و تنوع کاربری	
۲	یافت محله	تنوع کاربران	Jacobs ۱۹۶۷ Newman ۱۹۷۳, Jacobs ۱۹۶۷ Van Poll ۱۹۹۷, Taeab Rashid et al ۲۰۱۳, Bonaiuto et al ۲۰۰۳, Buys & Miller ۲۰۱۲ Newman ۱۹۷۳, Bennet & Wright, ۱۹۸۴ Bonaiuto et al ۲۰۰۳, Fahy & Cinneide ۲۰۰۸ Fahy & Cinneide ۲۰۰۸, Bonaiuto et al ۲۰۰۳ Lee ۲۰۰۸, Bonaiuto et al ۲۰۰۳, Oktay & Marrans ۲۰۱۰, Yang.p.hd ۲۰۰۸
		معیار و خیابان‌ها	
		قابلیت دیده شدن	
		نور معابر در شب	
		ترکیب توده و فضا	
		فضاهای متروک و رها شده	
		اندازه و فشردگی	
۳	منظر شهری	زیبایی و جذابیت محله	Willson & killing, ۱۹۸۲
		آشنایی بصری	
۴	تواکم	نمای مخروبه محله	Yang.p.hd ۲۰۰۸, Buys & Miller ۲۰۱۲, Saeidi & Oktay ۲۰۱۲
		ساختمانی	
۵	معیار	کیفیت	Bonaiuto et al ۲۰۰۳, Saeidi & Oktay ۲۰۱۲, Jacobs ۱۹۶۷
		امکان مراقبت و نظارت	
		عرض مناسب	
۶	مسکن	مسکن کوچک	Lafon & misho, ۱۹۷۶
		مسکن فرسوده و نامناسب	
		مالکیت	

روش‌شناسی تحقیق

این تحقیق از نوع کاربردی بوده و در آن از روش توصیفی-تحلیل استفاده شده است. معیارها و شاخصهای این پژوهش بر اساس مروری بر متون و تجارب متعدد مرتبط با موضوع بدست آمد که در بالا بدانها اشاره شد. به منظور تحلیل داده‌های شهر جدید پرنده از روش پیمایشی



و پرسشنامه تنظیم شده استفاده شد. جامعه آماری ساکنان محدوده بودند که با بکارگیری فرمول کوکران تعداد نمونه ۲۸۳ نفر تعیین شد و پرسشنامه‌ها به شیوه تصادفی میان ساکنان این محله توزیع شد،

از تکنیک مصاحبه حین پرکردن پرسشنامه نیز استفاده شده است. به منظور تحلیل داده‌ها، عوامل کالبدی مؤثر بر بروز جرم به شش گروه همچون چارچوب نظری تقسیم شدند و در پرسشنامه مورد سوال قرار گرفتند. داده‌هایی که در این زمینه در برداشت میدانی بدست آمد، در نرم افزار SPSS وارد و مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند. در این بخش، از تحلیل عاملی استفاده شد که پنج عامل برای عناصر کالبدی، شناسایی و بر اساس بار عاملی و همبستگی بین متغیرها نامگذاری شدند. این عوامل در نهایت با استفاده از تحلیل رگرسیونی در مقایسه با میزان تأثیرگذاری بر جرم از نظر شهروندان، اولویت بندی شده اند. مراحل و نتایج این تحلیل در ادامه به تفصیل تشریح شده است.

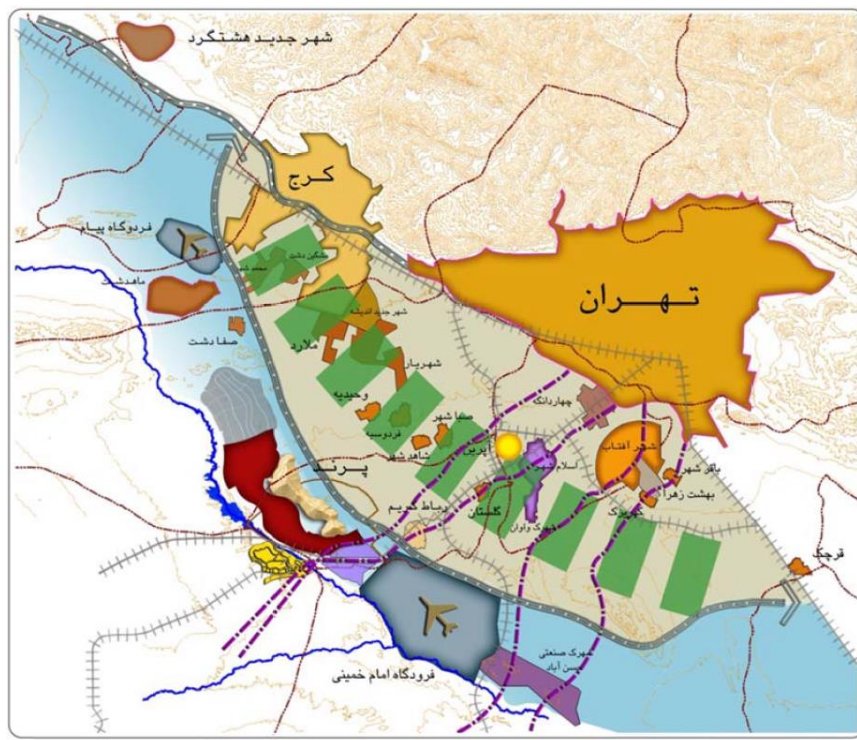
محدوده مورد مطالعه

شهر جدید پرند در ۳۵ کیلومتری جاده تهران - ساوه، در حاشیه جاده مذکور استقرار یافته است. این شهر در مختصات جغرافیایی ۵۰ درجه و ۳۵ دقیقه طول شرقی و ۳۵ درجه و ۲۸ دقیقه عرض شمالی و در قسمت جنوب غرب تهران واقع شده است. اراضی شهر جدید پرند از شرق با اراضی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی، از شمال و شمال شرقی با اراضی رباط کریم و پرندک همجوار است. اراضی جنوب و جنوب غرب این شهر به شهرستان ساوه از استان مرکزی محدود می‌شود. این شهر از نظر موقعیت طبیعی، در قسمت‌های شمالی شهر به ارتفاعات تخت رستم (به بلندی تقریباً ۱۴۰۰ متر) و از جنوب به رودخانه شور محدوده شده است (کم‌ترین ارتفاع در بستر رودخانه شور حدود ۹۹۰ متر می‌باشد). تصویر زیر موقعیت شهر پرند را به نمایش می‌گذارد.

شهر جدید پرند که بر مبنای دو ضرورت اصلی اسکان بخشی از سرریز جمعیتی مجموعه شهری تهران و نیز اسکان کارکنان فرودگاه امام خمینی ایجاد گردیده است. به موجب جایگاه و موقعیت نسبی مناسب آن (موقعیت این شهر نسبت به شبکه راه ارتباطی آزادراه تهران - ساوه، شبکه ریلی پروژه خط مترو تهران - پرند، نزدیکی به فرودگاه امام و...) از اهمیت و نقش‌پذیری بیشتری در طرح‌ها و برنامه‌های واگذاری مسکن در قالب سیاست‌های جدید دولت برخوردار شده است. این شهر در قالب طرح‌های واگذاری زمین‌های اجاره ای ۹۹ ساله (مسکن مهر) و در چارچوب قانون ساماندهی و حمایت از تولید و عرضه مسکن (مصوب



۸۷/۲/۲۵ مجلس شورای اسلامی) از موقعیت ممتازی در جمعیت پذیری و سامان یابی جمعیت و فعالیت در مجموعه شهری تهران برخوردار شده است. براساس برنامه‌های اخیر دولت در جهت حل معضل مسکن به ویژه در مورد تأمین مسکن محرومین و جمعیت فاقد مسکن در کلانشهرها از طریق اسکان آنها در شهرهای جدید پیرامونی، بارگذاری قابل توجه جمعیتی در شهرهای جدید مدنظر قرار گرفته است در این خصوص براساس مصوبه اخیر شورایعالی شهرسازی و معماری (۸۶/۱۲/۲۷) سقف جمعیت‌پذیری شهر جدید پرند به ۴۸۵ هزار نفر جمعیت افزایش یافته است.



جدول زیر مشکلات و امکانات در زمینه جمعیت‌پذیری شهر جدید پرند را به نمایش می‌گذارد :

مسائل و مشکلات	تاخیر نسبت به برنامه طرح جامع مصوب در زمینه ایجاد ظرفیت سکونت ، خدمات رونمایی و زیربنایی محدودیت توسعه شهر در محدوده شهرستان شهریار تاخیر در احداث امتداد خط یک مترو تا پرند
امکانات	تأثیرمراکز کار و فعالیت عمده همچون فرودگاه و شهر فرودگاهی امام خمینی، منطقه ویژه گردشگری زرنديه و نمایشگاه بین‌المللی و ... شتاب در فرایند احداث مسکن بواسطه تغییر الگوی ساخت مسکن با توجه به حضور انبوه سازان انتقال تقاضای مسکن از تهران به پرند خصوصاً به صورت مسکن استیجاری

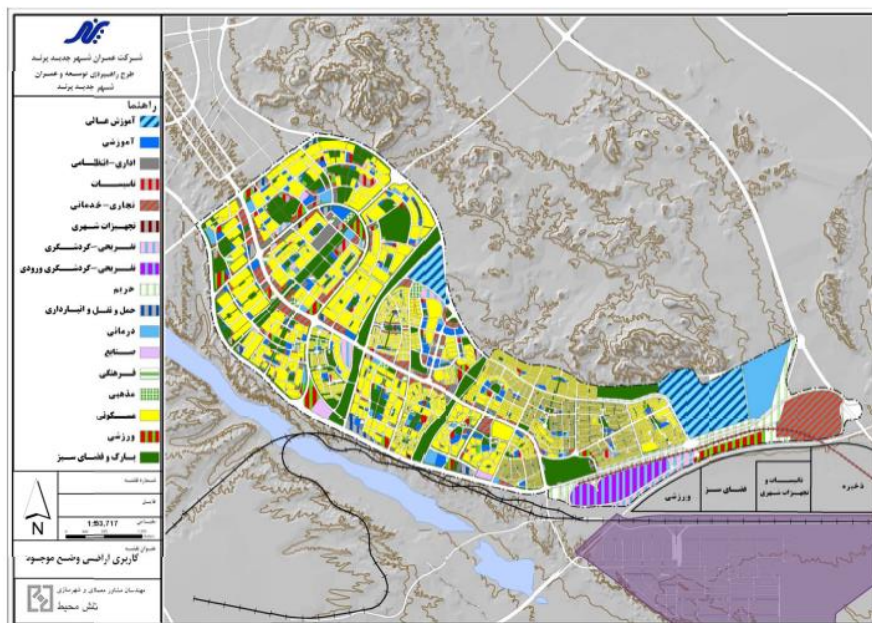


مسائل، مشکلات و امکانات اجتماعی شهر جدید پرند در قالب جدول زیر مورد طبقه بندی قرار گرفته است.

مسائل و مشکلات	بحران هویت و عدم شکل گیری سرمایه اجتماعی در شهر بواسطه غلبه الگوی اجاره نشینی در سطح شهر وتبدیل آن به پایگاهی جهت انتقال تدریجی به تهران
	تأثیر منفی جو کارگاهی کارگاههای ساختمانی بر حوزه سکونت و فعالیتهای شهری
امکانات	یکنواختی قشر اجتماعی ساکنان با توجه به گستردگی طرح مسکن مهر در شهر
	امکان رشد روستاهای پیرامونی و تبدیل آنها به حاشیه نشینی هایی در مجاورت شهر
	تنوع اینبه و بافتهای مسکونی و غیرمسکونی علیرغم یکنواختی الگوی مسکن
	امکان تنوع بخشیدن به الگوهای سکونت، کار و فراغت در فازهای توسعه آتی با توجه به حضور کانونهای فعالیتی - تفریحی تأثیر گذار در پیرامون شهر
توسعه برنامه های اجتماعی - فرهنگی از سوی مدیریت شهری برای هویت سازی در شهر پرند	

جدول زیر مسائل ، مشکلات و امکانات اقتصادی شهر جدید پرند را به نمایش می گذارد

مسائل و مشکلات	ضعف تعاملات اقتصادی بین پرند و شهرهای اطراف آن
	عدم شکل گیری شهرداری و کمبود منابع مالی شهرداری آتی شهر پرند به دلیل شکل گیری تقریباً تمامی اراضی مناسب توسعه و عدم وجود فرایند تخریب و نوسازی
امکانات	شکل گیری یک دوره خوابگاهی در پرند تا زمان شکل گیری مراکز کار و فعالیت در شهر فرودگاهی و سایر مراکز
	تاخیر در شکل گیری فضاهای خدماتی خصوصاً در مقیاس شهری
	محدودیت نحوه واگذاری اراضی در قالب مسکن مهر به انبوه سازان و تعاونی ها
	بالا بودن ظرفیت اشتغال شهر در آینده بواسطه مجاورت و نزدیکی با کانون های فعالیتی چون شهر فرودگاهی امام خمینی (۱۳۰۰۰ هکتار با کاربری های متنوع غیرمسکونی و در برداشتن مناطق آزاد و ویژه اقتصادی، مناطق ویژه گردشگری و اقتصادی زرنديه (۱۴۰۰ و ۵۰۰۰ هکتار)، نمایشگاه بین المللی (۱۲۰ هکتار در ورودی پرند)، ایستگاه آپرین (بزرگترین هاب باری ریلی کشور)، شهرکهای صنعتی حسن آباد و...
تبدیل پرند به شهری فرودگاهی، متکی بر بخش های بازرگانی پرقدرت، توسعه IT و فعالیتهای مبتنی بر فناوری نوین بواسطه توسعه مراکز اقتصادی دانش پایه در محیط بلافصل شهر و تداوم و نفوذ آنها به درون محدوده پرند	
امکان توسعه فعالیتهای مرتبط با مراکز اقتصادی دانش پایه در پرند در زمینه توسعه مراکز فرهنگی - پژوهشی، گردشگری، تفریحی و... بواسطه برخورداری از زیرساخت های مناسب و گستردگی اراضی در اختیار شرکت عمران	
شتاب گرفتن طرح امتداد متروی خط یک از فرودگاه امام به شهر پرند و نیز عبور قطار سریع السیر تهران - اصفهان و قطار برقی قم از فرودگاه امام و همچنین عبور قطار سریع السیر غرب و جنوب از مجاورت شهر	





جدول زیر نارسایی‌ها و امکانات ساختار عمومی کاربری زمین و استخوان‌بندی شهری را ارائه نموده است.

نارسایی‌ها	کمبود کانون‌های ناحیه‌ای با ارتباط عملکردی قوی گسیختگی سازمان فضایی به واسطه تکه تکه شدن شهر توسط آماده سازی‌های مختلف و عدم تبعیت آنها از ضوابط طرح‌های مصوب پراکنده‌رویی ساختمان مرتفع به واسطه انفعال در مقابل خواست سرمایه‌گذاران
امکانات	محور مجهز شهری با عرض مناسب در زیرساخت‌های پیش‌بینی شده جهت وسایل حمل و نقل عمومی در قسمت میانی شهر و پیش‌بینی بلوک‌های شهری برای توسعه افق مختلط در حاشیه آن کاربری‌های کلان لبه شرقی با مقیاس شهری و فراشهری امکان گسترش محورهای شمالی و جنوبی شهر بهره‌گیری از مسیرهای شمالی - جنوبی شهر به مثابه کریدورهای سبز امکان ارتباط با شهر فرودگاهی امام خمینی و تأثیر آن بر تقویت استخوان‌بندی شهر

جدول زیر نارسایی‌های و امکانات رفع نارسایی‌های شبکه ارتباطی شهر پرند را به نمایش می‌گذارد.

نارسایی‌ها	ناکارآمدی سیستم حمل و نقل عمومی درون شهری و برون شهری موجود فقدان عناصر و تجهیزات شبکه حمل و نقل از قبیل: پایانه مسافربری و باری، پل‌های روگذر و ... عدم وجود ارتباط و اتصال مناسب بین شهر و فرودگاه امام عدم تکمیل ورودی‌های اصلی شهر (تقاطع‌های غیرهمسطح) عرض کم محور میانی شهر در فازهای اول که با توسعه شهر به صورت خطی بار ترافیکی زیادی به این محور وارد خواهد شد و عرض موجود آن پاسخگوی حجم ترافیک آینده نخواهد بود
امکانات رفع نارسایی	ساختار مناسب شبکه‌های ارتباطی اصلی رعایت سلسله مراتب شبکه ارتباطی در اغلب نقاط زمینه مناسب برای طراحی سیستم‌های حمل و نقل همگانی عبور آزادراه و جاده قدیم تهران - ساوه از مجاورت شهر پرند دسترسی مناسب به آزادراه تهران - قم طرح تکمیل و احداث کمربندی‌های دوم و سوم تهران عبور مسیر راه‌آهن تهران - جنوب از مجاورت شهر تصویب طرح قطار شهری تهران - پرند وجود اتوبوس ریلی در مسیر تهران - پرند

جدول زیر مسائل، مشکلات و امکانات بخش مسکن شهر جدید پرند را به نمایش می‌گذارد.

مسائل و مشکلات	کاستن از تنوع ارزشمند الگوهای سکونت به واسطه غلبه مسکن کوچک با تراکم زیاد ایجاد مشکلات دید، اشراف و نورگیری بواسطه افزایش سهم ساختمان‌های با تراکم بالا در آماده سازی‌ها با توجه به عدم رعایت فاصله مناسب شتاب گرفتن فرایند ساخت واحدهای مسکونی نسبت به عملیات محوطه‌سازی و تجهیز محلات و نواحی شهری. مشکلات ساخت مکانیزه مجموعه‌ها در رابطه با توپوگرافی محل که به تأخیر در ساخت و تغییر سیمای زمین افزایش تراکم جمعیتی تأخیر در شکل‌گیری تجهیزات زیربنایی که عمدتاً ناشی از عدم باور نسبت به جمعیت‌پذیری شهر در میان مدت است مشکلات حقوقی در رابطه با توسعه پرند در فراسوی مرز شهرستان رباط کریم، (در محدوده شهرستان شهریار)
پیشنهادات	مالکیت شرکت عمران بر اراضی شهر و محدوده توسعه آن و خصوصاً اراضی داخل شهرستان شهریار که از نظر توپوگرافی و برخورداری از شرایط مناسب اقلیمی در وضعیت مناسب‌تری نسبت به محدوده فعلی است. وجود برنامه‌های توسعه مسکن و تامین مسکن افشار کم درآمد و تسهیلات مالی و بانکی پشتیبان آن. امکان تنوع بخشیدن به الگوهای سکونت در مراحل توسعه آبی و نیز در محدوده‌های همجوار همچون منطقه ویژه گردشگری زرنديه قیمت مناسب مسکن در شهر پرند نسبت به سایر شهرهای برنامه‌ریزی شده در مجموعه شهری تهران گسترش فرودگاه بین‌المللی امام خمینی و تأسیسات جنبی آن به وسعت ۱۳۰۰۰ هکتار که تقاضای گسترده‌ای را به طور مستقیم برای اسکان کارکنان و به طور غیرمستقیم برای اسکان شاغلان مشاغل تبعی فراهم می‌سازد. تفاوت‌های ماهوی میان شهر - منطقه فرودگاهی پرند (شهر پرند - شهر فرودگاهی - منطقه ویژه گردشگری زرنديه) و شهرهای موجود در حوزه‌های شهری همجوار که پرند را به سکونتگاهی متفاوت و مطلوب برای بخش گسترده‌ای از فعالان اقتصادی و طبقات خلاق و کار آفرین تبدیل می‌نماید.



جدول زیر مسائل، مشکلات و امکانات فرم، سیما و منظر شهری پرند را به نمایش می گذارد.

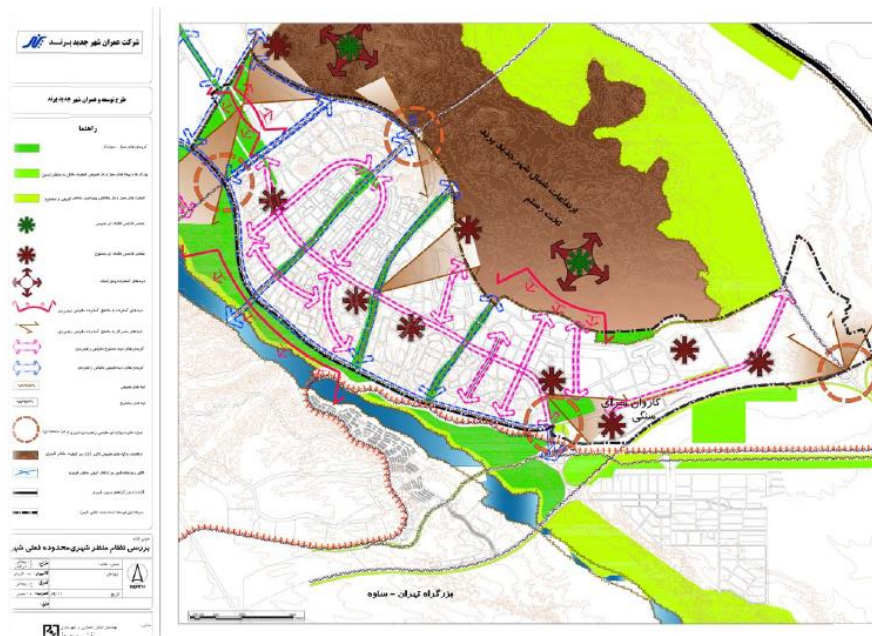
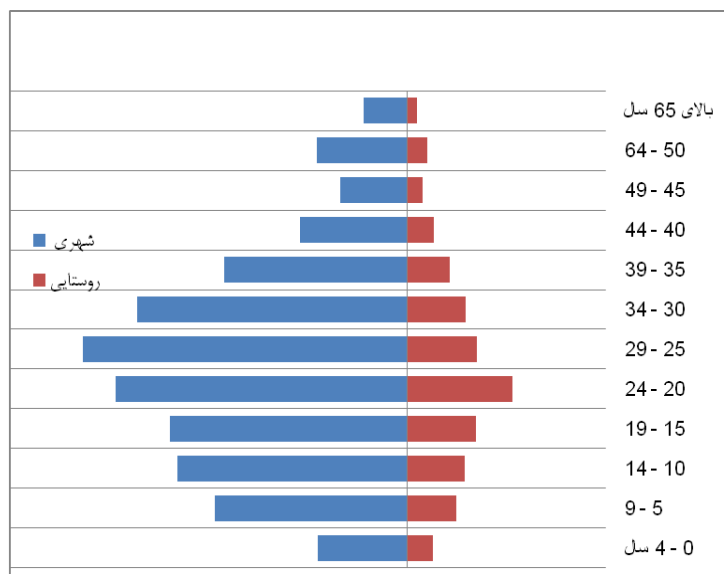
مسائل و مشکلات	امکانات	تاخیر فرایند ساخت و تجهیز فضاهای مناسب سبز و باز همگانی نسبت به روند ساخت واحدهای مسکونی
		عدم وجود سرزندگی و حیات مدنی در فضاهای همگانی خصوصا در ساعات شب
		فقدان ایمنی و امنیت مطلوب محیط های شهری در فضاهای سبز و باز همگانی
فضاهای سبز و باز	فرم کالبدی شهر	عدم وجود حس تعلق به مکان در میان شهروندان
		غلبه نقش ترافیکی در خیابان ها و میادین
فرم کالبدی شهر	مناظر شهری	عدم توجه طرح های آماده سازی به پستر طبیعی زمین و توپوگرافی محیط در الگوی تعریف شده برای نظام ارتفاعی.
		بی هویتی فرم کلی شهر بواسطه تاخیر روند ساخت ابنیه تجاری، اداری و کاربری مختلط در محوره های اصلی استخوان بندی و مراکز شهری
مناظر طبیعی و آسان ساخت	فضاهای سبز و باز	توزیع نامناسب تراکم های جمعیتی و ساختمانی، از بین رفتن تعادل فضایی در شهر و همچنین اغتشاش در سازمان کالبدی شهر بواسطه فقدان طرح تفصیلی یکپارچه برای کل شهر
		بی توجهی طرح های متعدد آماده سازی به استقرار و جانمایی هدفمند عناصر شاخص نشانه ای
فضاهای سبز و باز	فرم کالبدی شهر	امکان توسعه و تجهیز پارکهای شهری عمده در محدوده فعلی شهر نظیر کوهسار، مجموعه تفریحی - ورزشی پرند واقع در تقاطع محوره های باهنر، جمهوری اسلامی و ...
		تیه ها و ارتفاعات واقع در محدوده پیشنهادی طرح توسعه و عمران شهر و محدوده توسعه آتی پرند.
فرم کالبدی شهر	مناظر شهری	اراضی واقع در حاشیه رودخانه شور از پتانسیل ویژه ای جهت ایجاد پارک ها و فضاهای سبز شهری برخوردارند
		امکان شکل گیری کریدورهای سبز شمالی - جنوبی پیوند دهنده ارتفاعات شمالی تخت رستم، تیه های پراکنده درون محدوده بلافاصل توسعه و اراضی حاشیه رودخانه شور به صورت متناوب در ساختار فضایی شهر پرند و تبدیل آنها به محوره های زنده و پویای شهری.
فرم کالبدی شهر	مناظر طبیعی و آسان ساخت	امکان تداوم محور ساختاری جمهوری اسلامی و محوره های حاشیه رودخانه و ارتفاعات و شکل گیری کریدور سبز و باز عمده در راستای شرقی
		ارتفاعات طبیعی منفرد و پراکنده در بستر جغرافیایی اراضی توسعه شهر
فرم کالبدی شهر	مناظر شهری	امکان تأمین شبکه ای در هم تنیده با نطیسی ارگانیک - برگرفته از ویژگیهای بستر طبیعی زمین (Natural Context) از فضاها و باز همگانی محوری در راستای شمالی - جنوبی و شرقی - غربی
		بهرمندی از بستر طبیعی تنوع حداقل ارتفاعات و رودخانه و امکان تأثیرپذیری فرم کالبدی شهر جدید پرند از عوارض خاص طبیعی باد شده
فرم کالبدی شهر	مناظر طبیعی و آسان ساخت	تأثیرپذیری نظام فرم کالبدی شهر پرند از شیب عمومی زمین (از سمت شمال به جنوب) و شیارهای (کریدورهای) طبیعی حرکت آبهای سطحی
		امکان تشدید شیب عمومی زمین از رودخانه به سمت ارتفاعات با شکل گیری احجام ساختمانی بلند مرتبه، با سطح اشغال کم، تراکم ساختمانی زیاد و نفوذپذیری زیاد بصری در دامنه ارتفاعات و استقرار ساختمان های کم ارتفاع و باغ ویلایی با غلبه فضاهای سبز و باز و یا تراکم بسیار کم در حاشیه رودخانه
فرم کالبدی شهر	مناظر شهری	امکان اوج گیری نظام ارتفاعی احجام ساختمانی از حاشیه رودخانه با ارتفاع ۴ تا ۴۰ طبقه به سمت پهنه مرکزی شهر با ارتفاع بیشتر از ۱۲ طبقه
		بستر مناسب تأکيدات ارتفاعی بر عناصر اصلی استخوان بندی شهر شامل مراکز مقیاس شهری و فراشهری و نیز کریدور اصلی خدماتی شهر به عنوان ستون فقرات توسعه شهر در محدوده پیشنهادی
فرم کالبدی شهر	مناظر طبیعی و آسان ساخت	امکان شکل گیری نظام ارتفاعی محورها و کریدورهای خدماتی و مختلط فعالیتی منطقه ای و فرامنتله ای مرتفع تر از پهنه های همجوار.
		بستر مناسب شکل گیری حوزه های دروازه ای ورودی به شهر در شرقی ترین بخش محدوده شهر و در راستای کریدور ترانزیتی بین المللی فرودگاه امام خمینی (ره) و بزرگراه تهران - ساوه
مناظر شهری و آسان ساخت	مناظر طبیعی و آسان ساخت	امکان شکل گیری حوزه های دروازه ای در شمال و غرب محدوده پیشنهادی شهر
		پتانسیل های مطلوب جهت مشاهده مناظر محیط شهری و طبیعی اطراف با توجه به وجود ارتفاعات شاخص طبیعی در درون و پیرامون محدوده پیشنهادی
مناظر شهری و آسان ساخت	مناظر طبیعی و آسان ساخت	عرصه های باز و وسیع در جوار رودخانه شور به عنوان پتانسیل های عمده شکل گیری دیدهای گسترده به مناظر گسترده ای در جبهه های شمالی و جنوبی رودخانه
		امکان تداوم و پیوستگی کریدور دید مصنوع مستقر بر محوره های باهنر و جمهوری اسلامی در راستای شرقی و غربی و منطبق بر عنصر اصلی ساختار فضایی محدوده بلافاصل و توسعه آتی کلان شهر پرند

یافته ها

در این مرحله از پژوهش ابتدا باید شاخص های استخراج شده در نمونه مورد مطالعه بررسی شود. بدین منظور ابتدا شناخت کلی از محدوده مورد مطالعه حاصل شده و سپس شاخص ها با شرایط خاص محدوده و منحصر برای این محدوده انتخاب می شود. در شهر جدی پرند بررسی تاریخچه م نشان می دهد یکی از عوامل مهم در شکل گیری اولیه محدوده، استفاده از فرودگاه بین المللی امام خمینی و نیز اسکان کارگران در کنار محدوده کار محسوب می شود. لذا مهاجرت یکی از شاخص های اصلی در شکل گیری این محله می باشد. به طوری که بیش از ۸۵ درصد ساکنان این محله در شهری خارج از تهران متولد شده اند. بیشترین سهم از



مهاجرین در گروه سنی ۳۵ تا ۳۹ سال قرار دارند و جمعیت گروههای سنی بالای ۶۵ سال، صفر می‌باشد.





پس از شناخت و استخراج داده‌ها از پرسشنامه و وارد نمودن آنها در نرم افزار SPSS ، پردازش داده‌ها از روش تحلیل عاملی صورت پذیرفت. مقدار آزمون KMO برابر ۰/۶۴۳ به دست آمده است که استفاده از روش تحلیل عاملی را در خور پذیرش نشان می‌دهد (بالای ۰/۶ استفاده از تحلیل عاملی را مکن میسازد) که در نتایج تحلیل اولیه در جدول زیر، تحت عنوان ماتریس دوران یافته عوامل نمایش داده می‌شود. همانطور که در جدول بالا مشخص می‌باشد، نرم افزار پنج عامل را به عنوان عوامل اصلی تأثیرگذار بر جرم معرفی می‌نماید که این پنج عامل به شرح زیر نامگذاری شده‌اند:

جدول (۲) ماتریس دوران یافته عوامل اصلی تأثیرگذار بر جرم				
متغیر	عوامل			
	۱	۲	۳	۴
فشاردهی و کوچک بودن ساختمان ها	۰/۶۲۱			
مسیرهای خلوت و کم رفت و آمد و تاریک	۰/۵۱۴	۰/۳۵۲	۰/۴۴۶	
فضاهای مخروبه و رها شده		۰/۵۰۵	-۰/۳۳۵	
درصد بالای ساختمان های مخروبه و اراضی بایر	۰/۷۶۴			
بن بست های زیاد و طولانی	۰/۷۵۶			
بافت پیچ در پیچ و تاریک محله			۰/۷۹۸	
کنج های تاریک و خلوت	۰/۷۱۶			
ساختمان های بلند که به خانه های روبرو دید دارند	۰/۵۷۹	-۰/۳۵۰		۰/۳۷۸
فضاهای ناامن	۰/۶۲۲		۰/۳۸۱	
تعطیلی فعالیت ها در ساعات اولیه شب	-۰/۳۶۱	۰/۷۱۷		
پوشش معابر و خیابان ها		۰/۶۲۴		۰/۵۰۱
روشنایی معابر در شب		۰/۳۱۲	۰/۴۸۱	-۰/۳۶۰
تراکم ساختمانی	۰/۷۳۰			
سطح بهداشت و پاکی محله			۰/۷۲۵	
کیفیت طراحی محیط محلی	۰/۴۶۱	۰/۳۱۰	۰/۴۹۳	
صورت ظاهری محله			۰/۵۰۵	
فضاهای تفریحی و ورزشی		۰/۶۸۱		
عرض معابر و دسترسی ها		۰/۳۵۵		۰/۴۸۴
فعالیت کاربری ها در شب و سرزندگی محله در شب		۰/۸۱۵		
تنوع کاربری های شهری در محله	۰/۳۱۳	۰/۳۱۱	۰/۶۴۲	
ترکیب کاربری های شهری		۰/۷۱۱		
ترکیب فضاهای باز و ساخته شده		۰/۳۳۴	۰/۶۶۶	
میزان دسترسی ها و معابر در محله				۰/۶۲۵
استحکام بناها و ساختمان های محله	۰/۶۸۹			



عوامل کالبدی تاثیر گذار بر جرم در شهر جدید پرد	بافت محله: مسیرهای خلوت و کم رفت و آمد و تاریک-درصد بالای ساختمان‌ها یخالی از سکنخ و ساختمان ای بلند که به خانه‌های اطراف دید دارند- فضاها ی نا امن و استحکام بنا
	کاربری اراضی: کمبود فضاها ی تفریحی و ورزشی، فعالیت کاربری‌ها در شب و سرزندگی محله در شب، تنوع کاربری‌های شهری در کحله و ترکیب کاربری‌های شهری
	منظر شهری سطح بهداشت و پاکی محله و کیفیت طراحی محیط و صورت ظاهری محله
	شبکه دسترسی میزان دسترسی‌ها و معابر در محله و عرض معابر و دسترسی و پوشش خیابان ها
	فضای قابل دفاع فشرده گی و کوچک بودن ساختمان ها، کنج‌های رها شده و تاریک و خلوت-تعطیلی فعالیت‌ها در ساعات اولیه شب و روشنایی معابر در شب

در مرحله بعد برای اولویت بندی و تعیین میزان اهمیت عوامل در میزان وقوع جرم، از نظر شهروندان، تحلیل رگرسیونی انجام شد. به منظور این تحلیل، هر کدام از عوامل استخراجی به عنوان متغیر مستقل و میزان وقوع جرم به عنوان متغیر وابسته در نظر گرفته شده و بدین منظور برای متغیرهای مستقل از امتیازهای عاملی نرمال شده و برای میزان وقوع جرم از نتایج سؤال کلی در مورد میزان جرم استفاده گردید. در تحلیل رگرسیون از شیوه داخل شدن^۱ استفاده شده است. نتایج حاصل در جدول زیر نمایش داده شده است.

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	-.۷۷۰	.۲۵۳		-۳.۰۳۹	.۰۰۳		
بافت محله	۲.۳۹۰	.۲۲۱	.۶۰۰	۱۰.۸۲۲	.۰۰۰	۱.۰۰۰	۱.۰۰۰
کاربری اراضی	.۷۳۸	.۳۴۳	.۱۱۹	۲.۱۴۸	.۰۳۴	۱.۰۰۰	۱.۰۰۰
فضای قابل دفاع	.۴۷۸	.۲۶۲	.۱۰۱	۱.۸۲۸	.۰۷۰	۱.۰۰۰	۱.۰۰۰
منظر شهری	۲.۱۵۵	.۲۳۳	.۵۱۴	۹.۲۶۴	.۰۰۰	۱.۰۰۰	۱.۰۰۰
شبکه دسترسی	.۸۶۰	.۲۶۶	.۱۷۹	۳.۲۳۳	.۰۰۲	۱.۰۰۰	۱.۰۰۰

1. Enter



از آنجا که در این تحلیل ملاک مقایسه میزان بتای هریک از عوامل می‌باشد، عامل بافت محدوده با ضریب بتای ۲/۳۹ تأثیرگذارترین عامل در بروز آسیب‌های اجتماعی در بعد کالبدی در محدوده شهر جدید پرند می‌باشد. پس از این عوامل منظر شهر با ضریب بتای ۲/۱۵۵، عامل شبکه دسترسی با ضریب بتای ۰/۸۶ و کاربری زمین با ضریب بتای ۰/۷۸۳ و در نهایت فضای قابل دفاع با ضریب بتای ۰/۴۷۸ در اولویت بعدی این تحلیل قرار دارد.

نتیجه‌گیری

امروزه آسیب‌های اجتماعی و بخصوص جرم یکی از معضلات اصلی و عجین شده با ذات کلانشهرها به ویژه در کشورهای درحال توسعه می‌باشد. تحقیقات نشان می‌دهد گسترش شهرنشینی و رشد بی رویه شهر، مهاجرت و فقر عواملی هستند که در بروز هرچه بیشتر آسیب‌های اجتماعی تأثیر بسزایی را دارند. لذا در این پژوهش سعی شد تا عوامل محیطی مؤثر بر بروز جرم را در یکی از شهرهای جدید که بر اثر رشد افقی و پراکنده به وجود آمده و در حال حاضر میزان آسیب‌های اجتماعی در آن بالاست، بررسی شود.

شهر جدید پرند که در بافت پراکنده روی شهر قرار دارد به لحاظ کالبدی دارای مشکلات عدیده‌ای می‌باشد. مهمترین این مشکلات را میتوان ساخت و ساز بی برنامه، بافت غیرمنسجم و فضاهای باز و ساختمان‌های متروکه فراوان عنوان نمود. تحلیل رگرسیونی نیز این موارد را تأیید می‌کند چرا که عوامل بافت محله و منظر شهری مهمترین عوامل تأثیرگذار بر آسیب‌های اجتماعی در محدوده می‌باشد. رشد و ساخت و ساز تدریجی، پراکنده و بی برنامه سبب شده است فضاهای گمشده زیادی در محدوده شهر پرند به وجود آید که امکان نظارت اجتماعی و قانونی بر این فضاها کم شده و پتانسیل لازم برای بروز آسیب‌های اجتماعی را فراهم آورد. بنابراین با توجه به شناسایی این عوامل سیاستهای زیر به منظور کاهش میزان آسیب‌های اجتماعی در سطح این محله پیشنهاد میشود

سیاست منسجم سازی بافت محله یکی از مهمترین سیاست‌ها در زمینه کاهش مشکلات محله می‌باشد. پر کردن فضاهای خالی بین بلوکهای ساختمانی و پیوند بین بلوک‌ها و جدا سازی بافت شهری از زمین‌های کشاورزی اطراف محله از جمله راهکارهای مناسب برای ایجاد امنیت و کاهش آسیب‌های اجتماعی در محدوده شهر پرند می‌باشد. در این راستا می‌توانیم برخی از راهکارهای نظریات رشد هوشمند^۱ و شهرسازی نوین^۲ را بکار برد. از جمله راه کارهای مؤثر در این محله می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

1. Smart Growth

2. New Urbanism

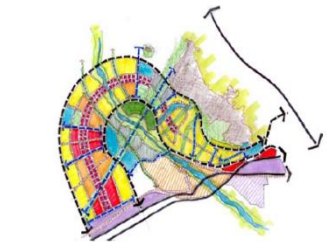


ایجاد کاربری‌های مختلط و کاربردی در شهر
به وجود آوردن مسکن در ظرفیت بالا
حمایت از کار در محل سکونت
تعریف فضایی قلمرو عمومی
طراحی و ساخت فضاهای عمومی و جمعی
تسهیل دسترسی پیاده به مکان‌های مختلف
افزایش سرانه فضاهای سبز و پارک برای حضور بیشتر افراد در محله
تقویت و هدایت توسعه به سمت زمین‌های خالی موجود در بافت ساختمانی

ارائه پیشنهادات

الف: الگوی توسعه

الگوی شماره ۱ توسعه با محوریت رودخانه شور و مراکز گردشگری - تفریحی زرنديه باعث تلاش در جهت تعدیل الگوی خطی و ایجاد ظرفیت بیشتر برای آینده و نزدیکی بیشتر با فرودگاه امام خمینی و تحدید نفوذ به محدوده شهرستان شهریار



الگوی توسعه با محوریت کمربندی سوم تهران انطباق نسبی محدوده توسعه بر اراضی تملک شرکت عمران و توسعه، مسیرهای ارتباطی متعدد به سمت کمربندی سوم تهران، تعدیل الگوی خطی و استفاده از توپوگرافی و شرایط اقلیمی خرد الگوی توسعه در محدوده فاصل ارتفاعات تخت رستم و رودخانه شود



استفاده حداکثری از ساختار خطی شهر به منظور استفاده از نظام حمل و نقل همگانی ضمن تعمیق نسبی بافت شهری و ایجاد ساختار سلسله مراتبی شطرنجی، افزایش توسعه شهر تا ارتفاعات شمال غربی، برقراری ارتباط مستقیم فرودگاهی امام خمینی

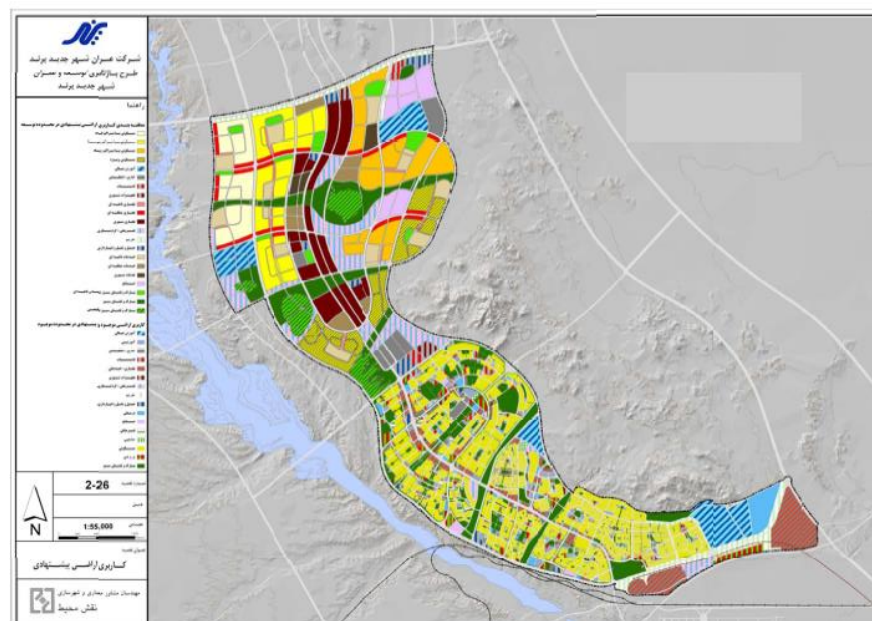
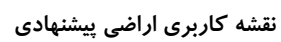




ب: نظام سلسله مراتب تأمین خدمات

جدول کاربری‌های خدماتی در محدوده موجود، فاز توسعه پیشنهادی و کل شهر

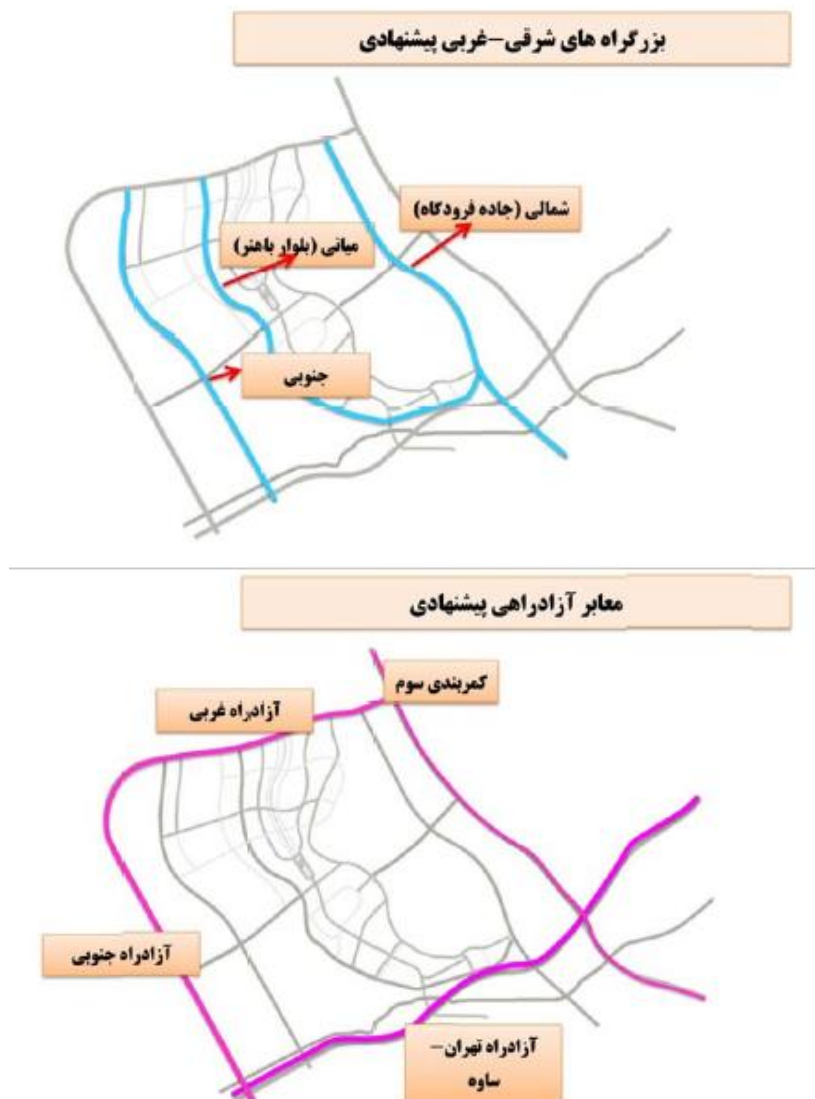
محدوده	کاربری	مساحت (هکتار)					سرانه (مترمربع)				
		محل	ناحیه	منطقه	شهر	کل	محل	ناحیه	منطقه	شهر	کل
جمعیت افق طرح در محدوده فعلی شهر	آموزشی	۳۷.۲	۲۸.۲	۲۴.۲	۴.۵	۱۰۴.۲	۰.۸	۰.۹	۰.۵	۰.۱	۲.۴
	آموزش عالی	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۱۶۸.۶	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۳.۸
	درمانی	۴.۱	۸.۷	۱۱.۷	۷۰.۰	۹۴.۵	۰.۱	۰.۲	۰.۳	۱.۶	۲.۱
	فرهنگی	۰.۰	۱۴.۲	۰.۰	۱۵.۵	۲۹.۷	۰.۰	۰.۳	۰.۰	۰.۳	۰.۷
	مذهبی	۱۲.۶	۰.۰	۰.۰	۱۰.۳	۲۲.۹	۰.۳	۰.۰	۰.۰	۰.۲	۰.۵
	پارک و فضای سبز	۷۷.۰	۱۲۱.۹	۰.۰	۲۹۸.۲	۴۹۷.۰	۱.۷	۲.۸	۰.۰	۶.۷	۱۱.۲
	تجهیزات شهری	۶.۴	۶.۶	۰.۰	۱۴.۸	۲۷.۸	۰.۱	۰.۱	۰.۰	۰.۳	۰.۶
	تاسیسات شهری	۰.۰	۸.۴	۴.۰	۱۶.۵	۲۸.۹	۰.۰	۰.۲	۰.۱	۰.۴	۰.۷
	ورزشی	۲.۷	۲۶.۵	۰.۰	۵۶.۶	۸۶.۸	۰.۱	۰.۶	۰.۰	۱.۲	۲.۰
	جمع کل	۱۴۰.۹	۲۲۴.۵	۴۰.۱	۶۵۴.۹	۱۰۶۰.۵	۲.۲	۵.۱	۰.۹	۱۴.۸	۲۴.۰
جمعیت افق طرح در محدوده توسعه	آموزشی	۱۸.۸	۲۸.۲	۹.۹	۷.۷	۶۴.۵	۱.۶	۲.۳	۰.۸	۰.۶	۵.۳
	آموزش عالی	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۴۸.۷	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۰.۰	۴.۰
	درمانی	۱.۲	۲.۴	۹.۱	۲۴.۲	۳۶.۸	۰.۱	۰.۲	۰.۸	۲.۰	۳.۱
	فرهنگی	۰.۰	۱۲.۱	۰.۰	۱۸.۱	۳۰.۲	۰.۰	۱.۰	۰.۰	۱.۵	۲.۵
	مذهبی	۶.۰	۰.۰	۰.۰	۱۲.۱	۱۸.۱	۰.۵	۰.۰	۰.۰	۱.۰	۱.۵
	پارک و فضای سبز	۲۶.۴	۳۷.۶	۰.۰	۱۱۵.۵	۱۷۹.۵	۲.۲	۳.۱	۰.۰	۹.۶	۱۴.۹
	تجهیزات شهری	۲.۶	۵.۴	۳.۹	۳۴.۰	۴۵.۹	۰.۲	۰.۴	۰.۳	۲.۸	۳.۸
	تاسیسات شهری	۲.۶	۵.۴	۳.۹	۳۶.۰	۴۷.۹	۰.۲	۰.۴	۰.۳	۳.۰	۴.۰
	ورزشی	۱۰.۹	۱۲.۱	۰.۰	۱۸.۱	۴۱.۱	۰.۹	۱.۰	۰.۰	۱.۵	۳.۴
	جمع کل	۶۸.۵	۱۰۳.۱	۲۶.۷	۲۱۴.۴	۵۱۲.۸	۵.۷	۸.۵	۲.۲	۲۶.۰	۴۲.۵
جمعیت شهر در افق طرح	آموزشی	۵۶.۰۲	۶۶.۴۷	۳۴.۱۷	۱۲.۱۳	۱۶۸.۸۰	۰.۷۶	۰.۹۰	۰.۴۶	۰.۱۶	۲.۲۹
	آموزش عالی	۰.۰۰	۰.۰۰	۰.۰۰	۰.۰۰	۲۱۷.۲۸	۰.۰۰	۰.۰۰	۰.۰۰	۰.۰۰	۲.۹۵
	درمانی	۵.۳۲	۱۱.۱۰	۲۰.۷۶	۹۴.۲۰	۱۳۱.۳۷	۰.۰۷	۰.۱۵	۰.۲۸	۱.۲۸	۱.۷۸
	فرهنگی	۰.۰۰	۲۶.۳۱	۰.۰۰	۳۳.۶۰	۵۹.۹۱	۰.۰۰	۰.۳۶	۰.۰۰	۰.۴۶	۰.۸۱
	مذهبی	۱۸.۶۰	۰.۰۰	۰.۰۰	۲۲.۴۰	۴۱.۰۰	۰.۲۵	۰.۰۰	۰.۰۰	۰.۳۰	۰.۵۶
	پارک و فضای سبز	۱۰۳.۳۴	۱۵۹.۵۱	۰.۰۰	۴۱۳.۷۰	۶۷۶.۵۵	۱.۴۰	۲.۱۶	۰.۰۰	۵.۶۱	۹.۱۸
	تجهیزات شهری	۹.۰۰	۱۱.۹۹	۳.۸۹	۴۸.۷۶	۷۳.۶۴	۰.۱۲	۰.۱۶	۰.۰۵	۰.۶۶	۱.۰۰
	تاسیسات شهری	۲.۶۴	۱۳.۷۳	۷.۹۳	۵۲.۵۰	۷۶.۸۰	۰.۰۴	۰.۱۹	۰.۱۱	۰.۷۱	۱.۰۴
	ورزشی	۱۴.۵۳	۳۸.۵۷	۰.۰۰	۷۴.۷۷	۱۲۷.۸۷	۰.۲۰	۰.۵۲	۰.۰۰	۱.۰۱	۱.۷۳
	جمع کل	۲۰۹.۴۵	۳۲۷.۶۸	۶۶.۷۵	۹۶۹.۳۲	۱۵۷۳.۲۱	۲.۸۴	۴.۴۴	۰.۹۱	۱۳.۱۵	۲۱.۳۴

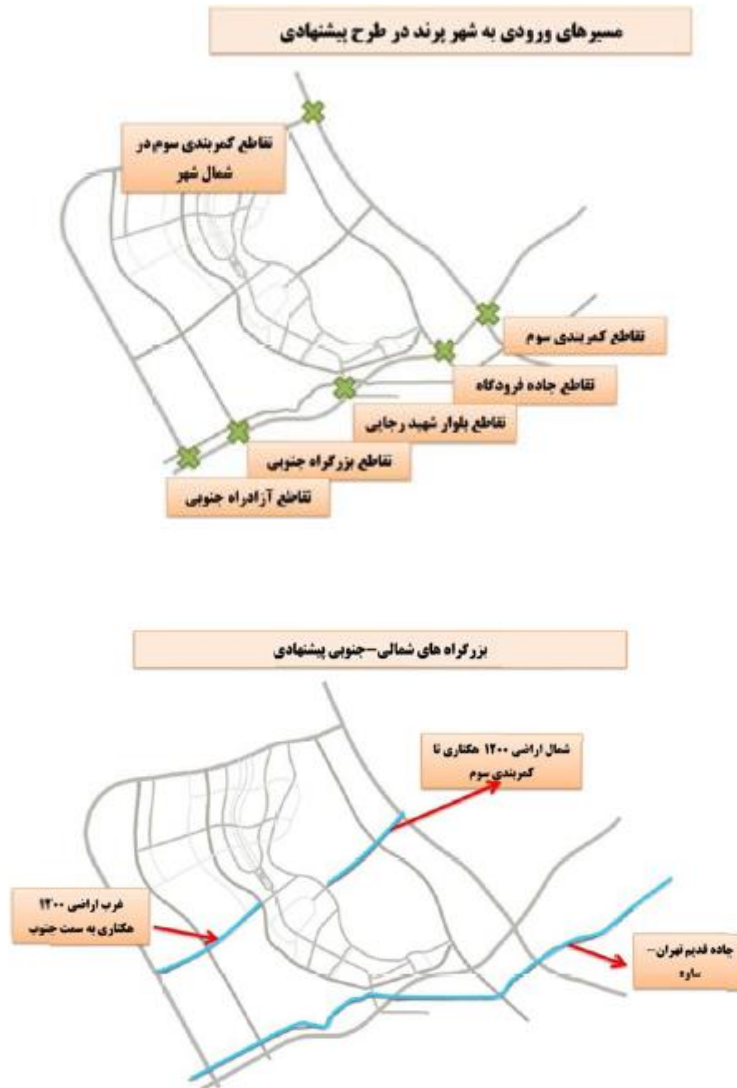




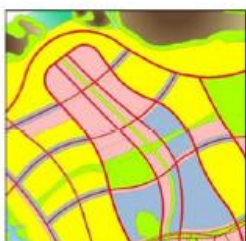
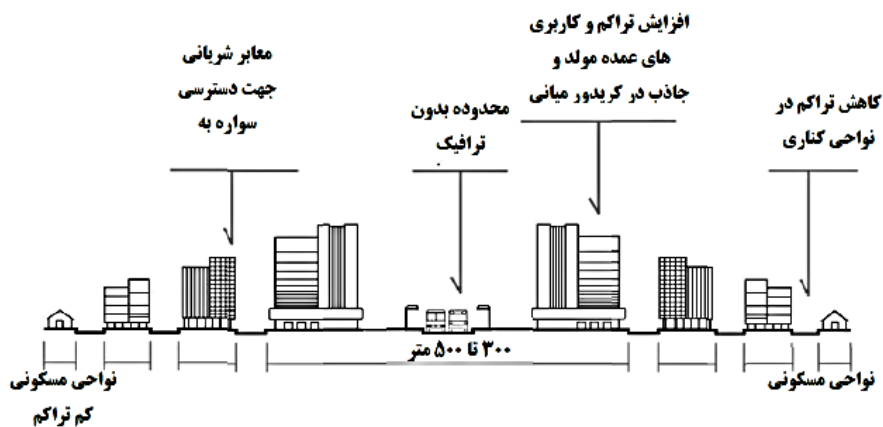
ج: نظام حرکت و دسترسی

اتوبان تهران ساوه و کمربندی سوم پیشنهادی تهران درای عملکرد ازادراهی است. در داخل بافت شهر در جهات مختلف معابری با عملکردی پایین تر به این شبکه مرتبط شده و ساختار شطرنجی پیشنهاد میشود.

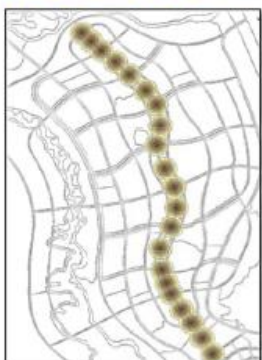




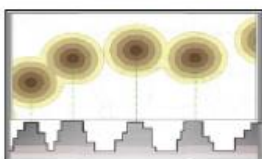
ج-۱: توسعه پایدار و توسعه بر پایه حمل و نقل عمومی
کاهش تعداد و طول سفرهای روزانه شهروندان جهت فعالیت‌های روزانه- کاهش تعداد
سفرهای با وسیله نقلیه شخصی- ایجاد جاذبه برای وسایل نقلیه عمگانی- کاهش تراکم
ترافیک- ایجاد محیط شهری دلپذیرتر



- ✓ استقرار کاربری های عمده مولد و جاذب سفر در اطراف کریدور میانی حمل و نقل همگانی و کاهش تراکم و کاربری های جاذب با دور شدن از کریدور اصلی حمل و نقل همگانی



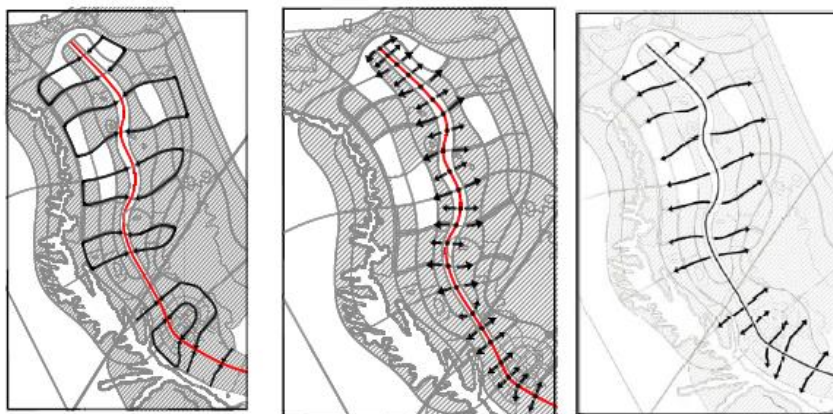
- افزایش تراکم در اطراف کریدور حمل و نقل همگانی و استقرار کاربری های عمده مولد و جاذب سفر در این محدوده



- افزایش تراکم در اطراف ایستگاه های کریدور میانی در جهت طول کریدور میانی

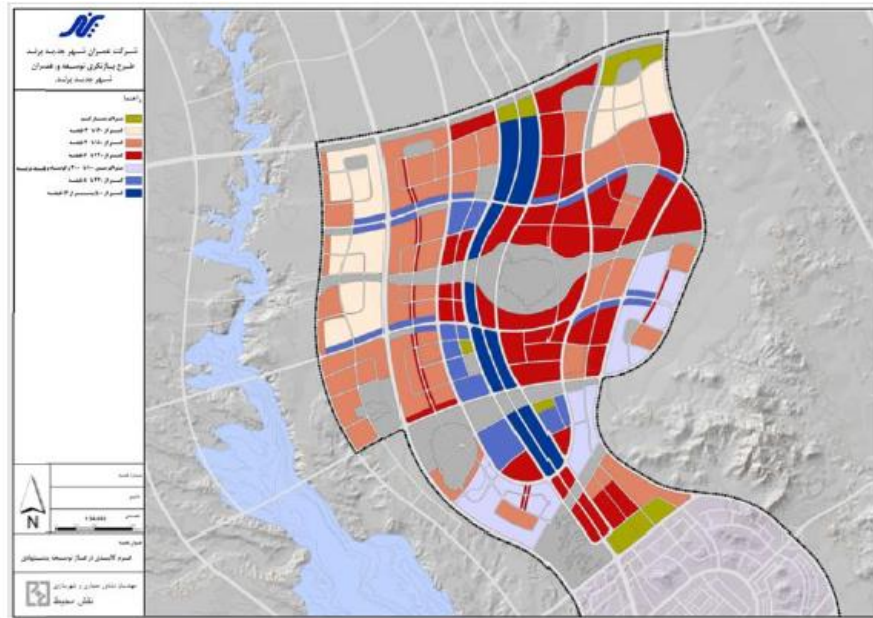


قرار گیری ایستگاه‌ها در محل تقاطع جهت دسترسی بهتر مسافران و وسایل نقلیه همگانی
تغذیه کننده کریدور اصلی در شهر جدید پرند

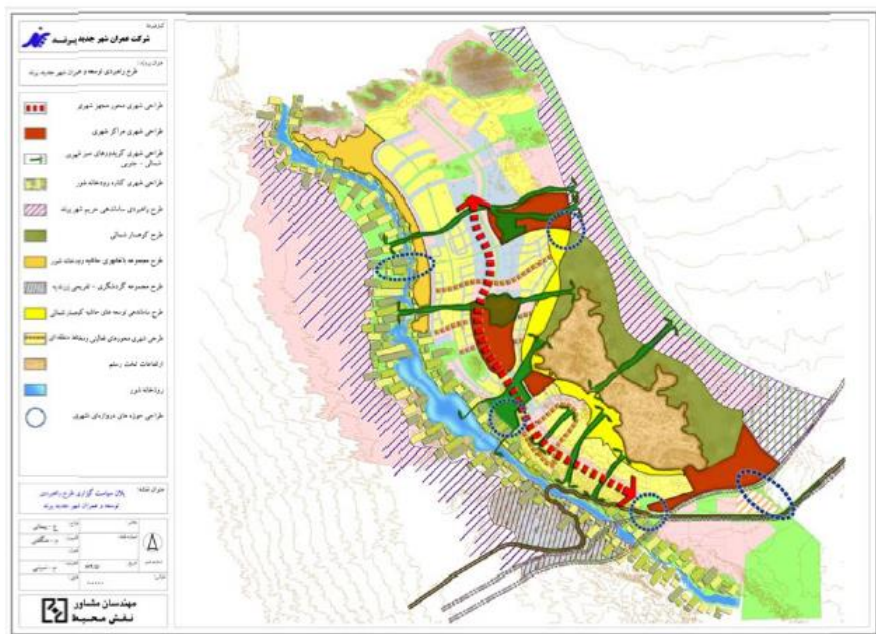


د: تراکم ساختمانی در بافت پیشنهادی

الگوی سکونت	تراکم ساختمانی مسکونی (درصد)	الگوی مسکن	سرنه زیر بنا	سرنه کاربری مسکونی در پهنه
تراکم مسکونی کم (الگوی سکونت مستقل)	۱۰۰	۲۴۰	۷۵	۹۳/۷۵
تراکم مسکونی متوسط (الگوی سکونت آپارتمانی)	۱۸۰	۱۱۰	۳۴/۴	۱۹/۱۰
تراکم مسکونی زیاد (الگوی سکونت آپارتمانی)	۲۴۰	۱۴۰	۴۳/۷	۱۸/۲۳
الگوی سکونت مختلط (ترکیبی)	۱۰۰-۳۰۰	۱۸۰	۵۶/۳	۲۸/۱۳



پلان استراتژیک شهر پرند





منابع

- ابراهیمی، سید محمد و علی مسگریان، آسیب شناسی اقتصادی نقاط حاشیه نشین و ارتباط آن با جرایم، مجله اصلاح و تربیت، شماره ۸۷، سال ۱۳۸۷.
- اخگری اسلامی، محمدرضا، بررسی وضعیت اقتصادی- اجتماعی خانواده نوجوانان بزهکار کانون اصلاح و تربیت مشهد، اداره کل زندان‌های خراسان رضوی، ۱۳۸۱.
- احمد آبادی، زهره، مریم صالحی هیکویی، علی احمدآبادی، رابطه مکان و جرم، فصلنامه رفاه اجتماعی، شماره ۳۱، سال هفتم، ۱۳۸۷.
- براتوند، محمود و اسدالهی، عبدالرحیم، روند پژوهی دوازده ساله جرایم در شهر اهواز بر مبنای مطالعه و بررسی منطقه‌ای و جمعیت شناختی، بازایی از سایت جامعه شناسی ایران.
- بیانلو، یوسف، محمد کریم منصوریان، رابطه تراکم جمعیت با میزان و نوع جرم، فصلنامه علمی پژوهشی رفاه اجتماعی، سال ششم، شماره ۲۲، ۱۳۸۵.
- پوراحمد، احمد، محمدتقی، رهنمایی و محسن کلانتری، بررسی جغرافیایی جرایم شهری در شهر تهران، مجله پژوهش‌های جغرافیایی، شماره ۴۴، ۱۳۸۲.
- چلبی، مسعود، محمد مبارکی، تحلیل رابطه سرمایه اجتماعی و جرم در سطوح خرد و کلان، فصلنامه جامعه شناسی ایران، شماره ۱۰، تابستان ۱۳۸۴.
- سماواتی آذر، مجید، آسیب شناسی اجتماعی ایران، جامعه شناسی انحرافات، ۱۳۷۴، انتشارات نوبل.
- فولادیان، احمد، حاشیه نشینی و انحرافات اجتماعی، فصلنامه تخصصی فقه و تاریخ تمدن، دانشکده الهیات دانشگاه آزاد اسلامی مشهد، شماره ۹، ۱۳۸۵.
- موسوی، سید یعقوب، تبیین تئوریک و جامعه شناختی جرایم، شهری، ماهنامه اطلاعات سیاسی و اقتصادی، شماره ۱۴۳ و ۱۳۷۸، ۱۴۴.
- Ackerman, W. V. & A. T. Murray, 2224, Assessing Spatial Patterns of Crime in Lima, Ohio, Cities, 22: 423-437.
- Anselin, L. J. Cohen, D. Cook, W. Gorr & G. Tita, 2222, Spatial Analyses of Crime, In D. Duffee, D. McDowall, L. Mazerolle & S. Mastrofski (Eds.) Measurement and Analysis of Crime and Justice, Vol. 4: 223-262, Washington, DC: National Institute of Justice.
- Birkbeck, C. & G. G. LaFree, 2883, The situational Analysis of Crime and Deviance, Annual Review of Sociology, 28: 223-237.
- Cohen, L. & Felson, M., 2878, Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach, American Sociological Review, 44: 599-629.
- Crank, John and Andrew, Gia Comazzi, 2223, Fear of Crime in Nonurban Setting, Journal of Criminal Justice, 32.
- Eck, John E. & David Weisburd, 2885, Crime Places in Crime Theory, V. Ronald & Monsey Clarke (eds.), Crime and Place: Crime Prevention Studies, Vol. 4, New York: Willow Tree Press, Inc.
- Jeffery, C. R., 2877, Crime Prevention through Environmental Design, Beverly Hills, CA: Sage Publications.



- Jeffery, C.R., Zahm, D.L., 2883, CPTED, Opportunity Theory and Rational Choice
- McKay, C. and Shaw, H., 2862, Ecological analysis of delinquency in Chicago. In: Marvin, E. W. et al. (Eds.). The Sociology of Crime and Delinquency. New York: John Wiley & Sons.
- Newman, O., 2872, Defensible Space: Crime Prevention through Urban Design, NY: Macmillan.
- Stark, R., 2897, Deviant Places: A Theory of the Ecology of Crime, Criminology, 25.
- Sun, I. Y., R. Triplett & R. R. Gainey, 2224, Neighborhood Characteristics and Crime: A Test of Sampson and Groves, Model of Social Disorganization, Western Criminology Review, 5.
- Tittle, C. R., D. A. Ward, & H. G. Grasmick ,2223, Self-control and Crime/Deviance: Cognitive vs. Behavioral Measures, Journal of Quantitative Criminology, 28: 333-365.
- Van Poll, R., 2887, The perceived quality of the urban residential environment. A Multiattribute evaluation. Ph-thesis, Groningen: University of Groningen.
- Wilson, J.Q., Kelling, G.L., 2892, The police and neighbourhood safety 'Broken windows', The Atlantic Monthly, Vol. 3 No.2.

به سوی پایداری اقلیمی در شهرهای جدید مبتنی بر آموختن از الگوهای کهن در بافت تاریخی شهرهای حاشیه خلیج فارس. نمونه موردی: بوشهر، عالیشهر

احسان رنجبر^۱

داوود صفدری^۲

چکیده

نگاهی به تجربه ایجاد شهرهای جدید^۳ در ایران به عنوان یک سنت جدید در شهرسازی معاصر کشور گویای این مطلب است که در این شهرها توجه چندانی به فضاهای عمومی به عنوان یک جزء لاینفک طراحی شهری نشده است. این در حالی است که بافت‌های شهری که ماندگاری خود را در یک دوره تاریخی تا به امروز حفظ نموده اند، به گونه ای کاملاً آشکارا جایگاه ارزشمند چنین فضاهایی را در مقیاس‌های مختلف پیش رو قرار می‌دهند. با نگاهی عمیق تر به محصولات و فرآورده‌های طراحی شهری در شهرهای جدید به این مهم دست خواهیم یافت که علی رغم توجه زیاد به مؤلفه‌ها و متغیرهای اقلیمی در طراحی فضاهای شهری بافت‌های تاریخی، در قریب به اتفاق شهرهای جدید، این فاکتورهای اقلیمی اثر گذار، نقش ناچیزی را در فرآیند طراحی فضاهای عمومی ایفاء نموده اند.

این مقاله در پی آن است که با توجه به وجود الگوهای اقلیمی در فضاهای شهری بافت قدیمی بوشهر به بازنگری وضع موجود و طراحی فضاهای باز عالیشهر بپردازد. اهمیت این موضوع زمانی آشکار می‌شود که بدانیم رعایت معیارهای اقلیمی و استفاده از الگوهای مناسب،

۱. عضو هیئت علمی گروه شهرسازی دانشگاه تربیت مدرس؛ نویسنده مسئول

۲. دکترای شهرسازی. دانشگاه آزاد واحد علوم و تحقیقات



می‌تواند تاثیرات کالبدی و هویتی خود را در شرایط اقلیمی خاص هر منطقه بر آسایش، ارتباط و پویایی ساکنین آن منطقه و پایداری توسعه‌های شهری نمایان سازد. این پژوهش تلاش دارد ضمن تأکید بر فرآیند تولید فضاهای شهری در محله ۲ فاز ۴ شهر جدید عالیشهر و نقش عوامل اقلیمی در شکل‌گیری این فضاها و همچنین تأثیر این فضاها در ایجاد و ارتقاء هویت شهری، زمینه‌های لازم برای دستیابی به یک الگوی مناسب طراحی در سطح فضای شهری بر اساس معیارهای طراحی اقلیمی بافت قدیم بوشهر را فراهم نماید.

کلمات کلیدی: الگوهای اقلیمی، تابش آفتاب، جریان باد، بوشهر، شهر جدید عالیشهر

مقدمه

بر اساس مفاد ماده ۱ ایجاد شهرهای جدید که در دی ماه ۱۳۸۰ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسید و ماده ۲ آئین نامه اجرایی قانون یاد شده که در مرداد ماه سال ۱۳۸۲ به تصویب هیئت وزیران رسیده است شهر جدید به نقاط جمعیتی اطلاق می‌گردد که در خارج از محدوده قانونی و حریم استحقاقی شهرها برای اسکان حداقل سی هزار نفر به اضافه ساختمان‌ها و تأسیسات مورد نیاز عمومی، خدماتی، اجتماعی و اقتصادی ساکنان آن در چارچوب طرح‌های مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران، پیش بینی و احداث می‌شوند. ضرورت ایجاد مکان احداث و سقف جمعیتی شهر جدید با رعایت سیاست‌های دولت در قالب طرح کالبدی ملی، منطقه ای و یا ناحیه ای به پیشنهاد وزارت مسکن و شهرسازی به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران می‌رسد، پس از ابلاغ مصوبه شورای عالی، سازنده شهر جدید می‌تواند نسبت به تهیه طرح جامع شهر اقدام نماید. در فضای قانونی فوق، شرکت عمران شهرهای جدید به عنوان شرکت مادر تخصصی، در سال ۱۳۶۸ بر طبق اساسنامه مصوب وزارت مسکن و شهرسازی به منظور برنامه ریزی، سیاست گذاری، هماهنگی و نظارت عالی بر طراحی و اجرای شهرهای جدید تشکیل شد. این شرکت برای انجام مأموریت مورد اشاره از سال ۱۳۶۸ تا کنون نسبت به تأسیس ۲۲ شرکت عمران شهر جدید (شرکت وابسته) به عنوان زیر مجموعه‌های شرکت مادر اقدام نموده است. (عقیقی، ۱۳۸۸: ۲۷)

گذر از دو دهه، زمان نسبتاً خوبی برای ارزیابی و قضاوت در خصوص هر سیاست و برنامه‌ای می‌تواند به شمار آید به ویژه آن که کشور در مرحله انتخاب و تجربه جدیدی در زمینه آن سیاست‌ها و برنامه‌ها باشد مخصوصاً اگر آن سیاست‌ها در دوره ای تجربه شوند که طیف



گسترده و متنوعی از آن برنامه‌ها تجربه شده باشند. (زنجانی و دیگران، ۱۳۸۸: ۶) تجربه شهرهای جدید در کشورمان ایران، حاکی از این مدعا می‌باشد که در حال حاضر شهر جدید با هدف اسکان سرریز جمعیت درروندی مشخص و سریع، به نقشه‌های اولیه در زمین جسم می‌بخشد و خیابان‌ها به صورت تفکیک‌کننده پلاک‌های هم شکل و هم ارتفاع ایفای نقش می‌کنند و با نادیده گرفتن مفاهیم فضای شهری در طراحی عرصه‌های عمومی شهر حضور اجتماعات در شهر جدید از دست می‌رود. (عابدی و دیگران، ۱۳۸۸: ۷۶) عرصه عمومی که مهمترین بخش فراموش شده در شهرهای جدید است مکانی است که می‌بایست در آن گفتمان تعاملی میان شهروندان به صورت دیدارهای چهره به چهره صورت گیرد اما در حال حاضر عدم توجه به ابعاد کیفی طراحی شهری در این شهرها و توجه صرف به جنبه‌های فیزیکی-زیستی انسان موجب شکل‌گیری طرح‌های دوبعدی، خیابان‌های شطرنجی و بلوک‌های ساخته شده در حاشیه آنها و گردیده است. با اهداف ذکر شده طی دو دهه گذشته شهر جدید به عنوان ذخیره گاه اضافات جمعیت کلان شهرهای کشور مطرح شده است و با این نوع نگرش، آن نوع طراحی ارائه می‌شود که بدون توجه به ارزش‌ها، در قالب همان شبکه‌های شطرنجی و در بهترین نمونه‌های خود با تقاطع زاویه دار، ارتفاعات یکسان و کاربری غالب مسکونی تولید می‌شود. عدم توجه به توسعه آتی شهر و اهمیت نگه داشت جمعیت به میل خود در مجموعه، بی‌توجهی به شکل‌گیری خاطرات جمعی، ایجاد فضاهای عمومی و عدم توجه به نیازهای اجتماعی و تفریحی برای ساکنین از نکاتی است که تا کنون در این شهرها مورد توجه قرار نگرفته است. این در حالی است که تأسیس شهر جدید می‌تواند مردم را به سمت زندگی در مکان‌هایی بکشد که آهنگ زندگی و رشد دور از مرکز شهر در آنجا غالب است و شهر جدید می‌تواند نقطه شروع جدید در زندگی ساکنان آن باشد. (باقری بهشتی، ۱۳۸۵: ۶۱)

مجموعه مطالعات و پژوهش‌های انجام شده در حوزه طراحی شهری و به دنبال آن مبحث پایداری، به طور عمده سه مولفه محیطی، اقتصادی و اجتماعی را پیش رو قرار می‌دهد که از این میان مولفه محیطی به نوعی بیشتر از دو مولفه دیگر بروز کالبدی در شهر می‌یابد. لذا می‌توان گفت توجه به عوامل محیطی بستر طراحی، نقشی مهم و اساسی در شکل فضای عمومی شهری دارد. با توجه به این زمینه ذهنی می‌توان چنین برداشت نمود که در مناطق دارای اقلیم خاص در نظر داشتن مؤلفه‌ها و متغیرهای اقلیمی اثرگذار نقشی مهمی در فرآیند طراحی فضای عمومی ایفا می‌نماید. توجه هوشمندانه به بافت‌های شهری تاریخی که ماندگاری خود را در یک دوره تاریخی تا به امروز حفظ کرده‌اند به گونه‌ای کاملاً آشکار جایگاه



بی‌بدیل فضاهای عمومی شهری در مقیاس‌های مختلف را پیش رو قرار می‌دهد. لذا می‌توان گفت سرزندگی و پویایی این فضاها می‌تواند به غنای هر چه بیشتر شهر در زمینه‌های مختلف اجتماعی، کالبدی، اقتصادی و... کمک کند.

تطبیق این نگرش با سنت طراحی شهری در ایران حکایت از آن دارد که هر چند در عمده بافت‌های کهن شهری در مناطق اقلیمی و چندگانه ایران توجه به مولفه‌های طراحی اقلیمی در طراحی فضاهای شهری به صورت کاملاً ملموس مورد ملاحظه قرار گرفته است، با وجود چنین بستر گویایی نگاه به فرآیند و محصولات طراحی شهری در شهرهای جدید ایران گویای مطالبی متفاوت و تا حدود زیادی مغایر است. این مقاله در پی آن است که ضمن بازخوانی مفاهیم فضاهای عمومی شهری و به دنبال آن فضای عمومی کارا و سرزنده شهری با تکیه بر مولفه‌های اقلیمی تأثیرگذار در شکل‌گیری چنین فضاهایی از یک سو زمینه‌های دستیابی به هویت هرچه بیشتر شهری در شهرهای جدید به عنوان یک سنت جدید در شهرسازی ایران را فراهم نماید و از سوی دیگر بستر لازم جهت حضور هر چه پررنگ‌تر فضاهای عمومی سرزنده شهری بر اساس معیارهای اقلیمی در فرآیند طراحی شهرهای جدید را مهیا سازد. در این چارچوب شهر جدید عالیشهر در اقلیم گرم و مرطوب منطقه بوشهر، با توجه به وجود الگوهای طراحی اقلیمی در فضاهای عمومی بافت کهن شهر بوشهر و عدم بروز کالبدی این الگوها در فضاهای شهری عالیشهر، مورد بررسی و توجه ویژه جهت تدوین معیارهای نهایی قرار گرفته است.

نگاه به برآیند فعالیت‌های انجام شده در زمینه طراحی شهری در این شهر نشان می‌دهد که به فضاهای عمومی شهری به عنوان یک جزء لاینفک طراحی شهری توجه چندانی نشده است. با توجه به نقش تأثیرگذار این فضاها در ایجاد یک فضای تعاملی و همچنین ایجاد خاطره جمعی و در پس آن ارتقاء هویت شهری، بدیهی است که باید به بازتعریف جایگاه فضاهای عمومی شهری در طراحی شهر جدید عالیشهر بپردازیم. این مقاله در پی آن است تا با پرداختن به نقش فاکتور اقلیمی در شکل‌گیری فضاهای شهری بافت تاریخی بوشهر، نقش این مهم را در فرآیند طراحی فضاهای شهری عالیشهر را بیان و به تشریح آن بپردازد. عالیشهر به عنوان یک شهر جدید لزوم چنین باز تعریفی در سطح بازنگری وضعیت فعلی را به وضوح احساس می‌کند. اهمیت این مسأله با توجه به وضعیت اقلیمی خاص موجود در منطقه بوشهر دوچندان می‌شود. چرا که در چنین اقلیم‌هایی توجه به معیارهای اقلیمی در طراحی فضاهای شهری، زمینه آسایش و حضور شهروندان و ایجاد فعالیت پویای شهری را



فراهم می‌آورد. با وجود شکل‌گیری بافت قدیم بوشهر با الگوی شهر فشرده^۱ و با رعایت معیارهای اقلیمی، بروز کالبدی و محصول طراحی شهری در عالیشهر تصویری متفاوت را عرضه کرده است. لذا در این مقاله با تأکید بر فرآیند تولید فضاهای عمومی شهری در عالیشهر و نقش عوامل اقلیمی در شکل‌گیری این فضاها و همچنین تأثیر این فضاها در ایجاد و ارتقاء هویت شهری، زمینه لازم برای دستیابی به یک الگوی مناسب طراحی در سطح فضاهای عمومی شهری بر اساس معیارهای طراحی اقلیمی در بافت قدیم بوشهر، فراهم می‌آید.

اهداف تحقیق

- ۱- دستیابی به الگوی مناسب فضاهای عمومی شهری بر اساس رابطه آن با اقلیم
- ۲- گونه‌شناسی فضاهای عمومی شهری در بافت کهن بوشهر جهت معرفی الگوهای طراحی این فضاها در شهرهای جدید
- ۳- تبیین معیارها خطوط راهنمای طراحی شهری در فضاهای عمومی شهری عالیشهر بر اساس عناصر معماری و شهرسازی اقلیمی بوشهر

روش تحقیق

روش پایه ای در این پژوهش، روش تحلیلی-تطبیقی است. البته باید خاطر نشان کرد که با توجه به ماهیت چند بخشی تحقیق، در هر قسمت از روش‌های متفاوت جهت دستیابی به اهداف استفاده شده است. از روش تحلیل محتوا جهت بررسی متون مرتبط با اقلیم در طراحی شهری و از روش تحقیق تاریخی در تحلیل بافت تاریخی بوشهر استفاده شده است. از روش‌های مشاهده ای و تحقیق میدانی جهت برداشت اطلاعات کمک گرفته شده است.

بوشهر و الگوهای اقلیمی معماری و شهرسازی بافت کهن

مسئله اصلی در شهرسازی و معماری معاصر جهان امروز، قطع ارتباط میان معماری و شهرسازی بومی و نیازهای مدرن است. ضروری است تا متدهای استفاده شده در دنیای قدیم را به منزله سمبلی از راه‌حل‌های سبز یادآوری کرد و سپس آنها را توسط پیشرفت‌های تکنولوژیک عصر حاضر با دنیای جدید تطبیق داد. لزوم مرور راه حل‌های گذشته برای تطبیق

1. Compact City



تصویر شماره ۱- تصویر اوژن فلاندن از بوشهرمنبع: www.bushehrema.ir

با شرایط سخت آب و هوایی، این است که معماری و شهرسازی آن روزها حاصل پروسه متداوم محلی بوده است که از نسلی به نسل دیگر در طی زمانی طولانی منتقل شده است و جایگاه و پیوستگی آنها توسط آزمایش و خطا طی صدها سال آزمایش می‌شد. سپس قطع ناگهانی این پروسه در نتیجه راه‌های سریعت‌ر و آسان‌تر فراهم شده توسط معمار و شهرساز مدرن، ما را وادار ساخت تا تمامی آن متدهای زیست محیطی را فراموش کنیم. بدین منظور در این قسمت از مقاله تلاش شده است تا با بررسی راهکارهای اندیشیده شده در معماری و شهرسازی سنتی و بومی بوشهر و با هدف انطباق با شرایط خاص اقلیمی منطقه، خصوصاً در روزگارانی که بشر ناگزیر بود صرفاً از انرژی‌های پاک و طبیعی استفاده کند، برای معماری و شهرسازی امروز آن هم در شهرهای جدید به عنوان جنبشی نو در شهرسازی و معماری کشور درس‌های ارزشمند و جدیدی را بیاموزیم.



تصویر شماره ۲- عکسهای هوایی بوشهر در سالهای ۱۳۳۰ و ۱۳۳۵ منبع: آرشیو سازمان جغرافیایی کشور

در معماری و شهرسازی سنتی ایران، تبعیت نمودن از عوامل تاثیرگذار اقلیمی را به وضوح می‌توان در ساختار کالبدی بافت‌های شهری و چگونگی طراحی بناهای معماری مشاهده کرد. بستر بررسی این مطلب در مناطقی که دارای اقلیم خاص هستند، بیشتر فراهم است. این موضوع را در معماری و شهرسازی سنتی ایران بطور مثال در یزد، کرمان، تبریز، اصفهان و عمده بافت‌های تاریخی شهرهای ایران می‌توان مشاهده نمود. توجه به و لحاظ نمودن فاکتورهای اقلیمی در شکل‌گیری بافت شهرهایی که هنوز بخشی از بافت‌های تاریخی آنها موجود است را به وضوح می‌توان مشاهده و مورد بررسی قرار داد. با این مقدمه و با تکیه بر مطالب مطرح شده در این بخش از مقاله با نگاه به اقلیم گرم و مرطوب در ایران به طور ویژه بر منطقه بوشهر تاکید می‌گردد و به بررسی فاکتورهای اقلیمی مورد توجه در معماری و شهرسازی بافت قدیم بوشهر به عنوان یک مرجع راهنمای طراحی شهری پرداخته خواهد شد. ضرورت این نگاه به بافت قدیم بوشهر به عنوان مرجع طراحی اقلیمی، با توجه به این مطلب که بستر طراحی، یعنی شهر جدید عالیشهر، زیرمجموعه‌ای از حوزه فرادست خود یعنی شهر بوشهر می‌باشد، کاملاً واضح و روشن است. با توجه به شرایط و ویژگی‌های اقلیمی و همچنین موقعیت جغرافیایی شهر بوشهر می‌توان چنین استنباط کرد که مجموعه این شرایط بعضاً محدودیت‌های عمده‌ای را برای محیط زیست انسانی به وجود می‌آورند این



محدودیت‌ها که غالباً نشأت گرفته از تأثیر تابش آفتاب و جریان باد و در نتیجه گرم شدن بیش از حد ساختمان‌ها در مواقع گرم سال می‌باشد، موجب برهم خوردن شرایط آسایش در فضاهای داخلی می‌گردد. در حال حاضر استفاده از وسایل مکانیکی و برودت زا نظیر کولرهای گازی و سیستم‌های تهویه متبوع، کفاف ایجاد شرایط قابل تحمل را در داخل ابنیه شهری می‌دهد. ولی منظور کردن طراحی‌های اقلیمی مرتبط با معماری و شهرسازی سازگار و تجربه شده، از شرایط اساسی در بهره‌وری بهینه از مجموعه عوامل و عناصر اقلیمی در این مورد به شمار می‌رود. لذا طراحی‌های اقلیمی در این محدوده غالباً شامل اهدافی نظیر بهره‌گیری از نوسان روزانه دمای هوا، محافظت ساختمان در برابر تابش آفتاب، ایجاد تهویه دائمی و موثر و محافظت ساختمان در برابر هوای گرم خارج می‌باشند، بدیهی است که دستیابی به هر یک از اهداف یاد شده با استفاده از روشهای متنوع و متفاوت امکان پذیر است. (Givoni, 1994:56)

این زمینه از وضعیت اقلیمی در بوشهر بستر مناسبی را برای شناخت راهکارهای طراحی اقلیمی در شرایط نامساعد تابستان را فراهم می‌آورد. اصولاً می‌توان چنین بیان داشت که در بافت‌های کهن مناطق اقلیمی خاص همه چیز تحت تأثیر وضعیت اقلیمی قرار گرفته و آنچه به عنوان سیمای بافت نمود کالبدی می‌یابد به میزان زیادی متأثر از فراهم آوردن زمینه‌های آسایش اقلیمی است و سیمای کالبدی بافت هماهنگ با موضوع است. این امر را به طور بارز در بافت قدیم بوشهر همچون شهرهای دیگر اقلیم گرم و مرطوب نظیر بندر لنگه، بندر کنگ، سیراف و... نیز می‌توان به طور بارز مشاهده کرد. همانند دیگر مناطق اقلیم گرم و مرطوب تهویه مناسب و ایجاد سایه از مهمترین مسائل اقلیمی در بافت قدیم بوشهر است. در بافت قدیم بوشهر پیش بینی راهکارهای طراحی اقلیمی را در یک سلسله مراتب، از فضای شهری به فضای معماری می‌توان مشاهده کرد و ساختار فضایی بافت به طور ویژه متأثر از شرایط اقلیمی است، هر چند که نقش عوامل امنیتی و اجتماعی را در این زمینه نمی‌توان نادیده گرفت. به گونه ای می‌توان گفت دو عنصر سایه (تابش خورشید) و وزش باد عناصر تعیین کننده در چگونگی شکل گیری کالبد بافت قدیم بوشهر هستند. (رنجبر، ۱۳۸۶: ۵)

مکان‌یابی اقلیمی بافت قدیم

در زمینه مکان‌یابی بافت قدیم بوشهر در مقایسه با بافت شهرهای دیگر اقلیم گرم و مرطوب باید به موقعیت ویژه بافت قدیم بوشهر به صورت یک شبه جزیره اشاره کرد. این موقعیت ویژه امکان وزش باد در چندین جهت را فراهم می‌آورد و سرعت وزش باد نیز در اینجا بالاتر است. این مسأله یکی از عواملی است که سبب می‌شود در بافت قدیم بوشهر، بادگیر به



ندرت دیده شود. بر خلاف بوشهر شکل گیری بافت قدیم شهرهایی همچون بندر لنگه، قشم، بندرعباس و سیراف به صورت خطی^۱ در حاشیه ساحل است و به همین دلیل است که در این مناطق بادگیرهای بزرگ رو به دریا جهت استفاده هر چه بیشتر از نسیم دریا ایجاد شده‌اند. این فرم ویژه بافت قدیم بوشهر نسبت به دریا سبب شکل‌گیری و جهت‌گیری معابر اصلی رو به دریا جهت فراهم آوردن نفوذ جریان باد به درون بافت شده است. هر چند که جهت‌گیری بلوک‌های ساختمانی در مقابل تابش آفتاب جهت جذب کمترین میزان تابش از عوامل اساسی بوده و عمده ساختمان‌ها کشیدگی شرقی-غربی دارند، این موقعیت مکان یابی و جهت‌های چند گانه باد سبب شکل‌گیری بلوک‌ها در جهات مختلف شده است. گذشته از این مسأله، چگونگی قرار گیری بافت در ارتباط با شکل زمین و مسأله توپوگرافی^۲ نیز در ارتباط با اقلیم است. (رجائی و دیگران، ۱۳۸۵: ۶۴) حالت طبیعی زمین در محلی که بافت قدیم بر روی آن قرار گرفته به صورتی است که قسمت شرقی بلندتر از قسمت غربی است. این امر باعث شده که در قسمت شرقی ارتفاع ساختمان‌ها کوتاهتر باشد. در صورت مطابقت ارتفاع با توپوگرافی، از یک شکل‌گیری بافت به سمت غرب سبب دریافت گرمای بیشتری استفاده می‌شد و از سوی دیگر حالت پله ای ایجاد شده میزان سایه اندازی ساختمانها بر همدیگر را کمتر می‌کرد. مسأله دیگری که در این زمینه می‌توان به آن توجه کرد، پایین تر بودن سطح آبهای زیر زمینی در قسمت شرقی به دلیل بلندتر بودن زمین است. این موضوع باعث می‌شود که در قسمت شرقی نیاز به ایجاد طبقه پایین با ارتفاع زیاد جهت فرار از رطوبت برطرف شود. (رنجبر، ۱۳۸۹: ۳۴-۱۷)

محافظت در برابر تابش آفتاب و هوای گرم خارج

اگر چه نفوذ مستقیم آفتاب به فضاهاى داخلی ساختمان در فصل سرد سال می‌تواند به گرمایش طبیعی این فضاها کمک کند ولی در ماه‌های گرم این عامل باعث بیش از حد گرم و شرجی شدن این فضاها شده و از این نظر عامل منفی محسوب می‌گردد. لذا با توجه به بررسی‌های بعمل آمده در ادبیات موضوعی و بافت قدیم بوشهر استفاده از روش‌های زیر توانسته است گرم شدن فضاهاى داخلی و خارجی را به حداقل ممکن رساند:

- در طراحی شهری، پیوستگی و یکپارچگی ساختمان‌های سنتی، بافت به هم فشرده شهر همراه با کوچه‌های باریک و نامنظم با دیوارهای بلند طرفین آنها منجر به ایجاد حداکثر

1. Linear

2. Topography



سایه و حداقل تابش اشعه آفتاب شده است. این فضاها و عناصر، خنکی و تهویه را در فضاهای شهری برای تأمین آسایش فراهم می‌کند. (رنجبر، ۱۳۸۹: ۳۴-۱۷)

– نیمه مسقف کردن پیاده‌راه‌ها از طریق پیش آمدن توده‌ها^۱ در ارتفاع ماکزیمم سایه را در سطح زمین ایجاد می‌کند که می‌توان آن را در جای‌جای بافت شهری این مناطق ملاحظه نمود.

– معماران سنتی جزئیاتی را نیز در طراحی‌هایشان مانند فرورفتگی‌ها و برآمدگی‌ها در نماها لحاظ کرده‌اند که حداکثر سایه ممکن توسط آنها فراهم شود. از جزئیات دیگر لحاظ شده در طراحی این خانه‌ها، "جان‌پناه" سقف‌ها را می‌توان نام برد. از آنجا که سقف ابنیه بیشترین مقدار انرژی نور خورشید را در مقایسه با دیگر جوانب آن دریافت می‌کنند. گاهی اوقات در این مناطق، "جان‌پناه" بام‌ها به ۲ متر در ارتفاع می‌رسد که با ایجاد ماکزیمم سایه برای سقف، تابش حرارتی را به حداقل کاهش می‌دهد. اگر چه این جان‌پناه‌های بلند، مزایای دیگری نیز دارند، مانند ایجاد فضای خصوصی در بام‌ها و محافظت پشت‌بام‌ها از بادهای بیابانی که گرد و غبار زیادی همراه خود دارند.

– سقف‌های دوپوسته، روش دیگری از انطباق با آب و هوای گرم و مرطوب است. ظرفیت حرارتی هوا بسیار کم و هوای بین دو پوسته به مانند عایق حرارتی عمل می‌کند و بنابراین، گرما کمتر به داخل انتقال می‌یابد و در تابستان، پوسته درونی خنک‌تر از لایه خارجی خواهد بود.

- استقرار ساختمان در جهت حداقل تابش خورشیدی. (Givoni, 2003: 88)
- انتخاب مصالح ساختمانی مناسب به منظور به حداقل رساندن کسب حرارت.
- استفاده از درختان خزان دار به منظور ایجاد سایه بر روی ساختمان.
- گشودن فضاهای اصلی به حیاط‌های داخلی یا فضای باز واقع در سایه.
- استفاده از دیوارهای مشترک در مجموعه‌های ساختمانی و ایجاد بافت فشرد.
- استفاده از رنگ‌های روشن و سطوح صاف در سطح بام و دیوارهای خارجی مشرف به آفتاب در تابستان

– استفاده از جلو آمدگی بام، ایوان سر پوشیده یا بالکن جهت ایجاد سایه کامل بر سطح خارجی پنجره‌های شیشه‌ای، بازشوها و دیوارهای رو به آفتاب و استفاده از سایه بانهای مناسب خارج.



به سوی پایداری اقلیمی در شهرهای جدید مبتنی بر آموختن ... / ۲۰۳

- استفاده از فضای خارجی مناسب به منظور استفاده در مواقعی که هوا نامناسب است.
- پوشاندن دیوارهای خارجی با مصالح مناسب و پیش بینی ساختمانهای فشرده و مترکم. (Givoni, 1998:225)



تصویر شماره ۴: استفاده از درختان خزان دار،
ماخذ: نگارندگان (۱۳۸۷)



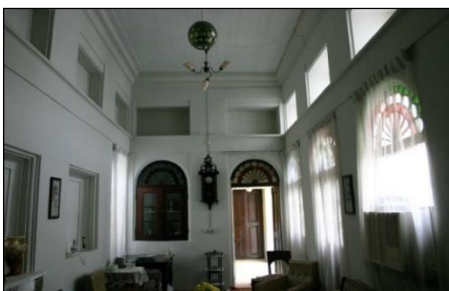
تصویر شماره ۳: استفاده از رنگهای روشن در
سطح بام دیوارهای مشرف به آفتاب ماخذ:
مهندسین مشاور جبارنیا و همکاران



تصویر شماره ۶: گسترش پلان ساختمان در
جهت محور شرقی - غربی ماخذ: همان



تصویر شماره ۵: استفاده از سایه بانهای
مناسب برای سطوح شیشه‌ای و بازشوها
ماخذ: مهندسین مشاور جبارنیا و همکاران



تصویر شماره ۸: استفاده از سقف‌های بلند،
ماخذ: همان



تصویر شماره ۷: عقب نشستگی بازشوها در
بدنه‌ها ماخذ: سازمان میراث فرهنگی بوشهر



تصویر شماره ۹: پیش بینی دریچه‌های چوبی متحرک و عایق حرارتی در پشت پنجره ها،
ماخذ: نگارندگان (۱۳۸۷)



تصویر شماره ۱۰: پیش بینی حداقل دو پنجره یرو به باد و پشت به باد برای اتاق ها،
ماخذ: مهندسین مشاور جبارنیا و همکاران



بهره‌گیری از بادهای مطلوب

نیاز به ایجاد کوران و تهویه موثر و مداوم و به حداکثر رسانیدن جریان هوا در بناها و بافت قدیم شهر از چند طریق صورت گرفته است:

– گرایش بناها به ارتفاع زیاد برای برخورداری از کوران بیشتر (نسیم‌های دریایی) در فصول گرم

– مجاورت بدون واسطه فضای بسته با فضای باز (بدنه‌های باز شو و هواخور)

– ایجاد بیرون زدگی‌ها و پیش‌های حجمی با انحنا مختلف در بدنه بیرونی ساختمان‌ها، موسوم به شلاق باد، که باد را به سمت پایین ساختمان هدایت می‌کنند.

– کوچک و خرد شدن بلوک‌های شهری، شاید به جرأت بتوان گفت در هیچ شهر تاریخی ایران در وسعتی مشابه، تا این اندازه تقسیمات و بلوک‌های شهری وجود ندارد. علت این گرایش به خرد شدن بلوک‌ها، چیزی جز یک عامل اقلیمی نیست و آن نیاز شدید به داشتن بدنه‌های هواخور که برای تنفس واحد و ایجاد شرایط زیست نسبی در فضاهای درونی، امری حیاتی است. پیامدهای این نحوه جوابگویی منطقی به عامل اقلیمی باد عبارتند از:

– ایجاد شبکه به هم تنیده از معابر شهری

– بوجود آمدن تقاطع‌های بی شمار

– تغییر ماهیت معابر به لحاظ درجه بندی اصلی و فرعی

– مصرف زیاد زمین توسط معابر شهری که نقیصه قابل توجهی است.

– مورد دیگر باریک و تنگ گرفتن عرض معابر که درحقیقت تدبیری برای جبران نقیصه پی آمد چهارم است که خود از سه مزیت برخوردار است، اول: کاهش سطح معابر به لحاظ اشغال سطح زمین، دوم: ایجاد سایه بیشتر در معابر و سوم: ایجاد روزه‌های شهری برای ورود نسیم‌های دریایی به قلب گرم شهر (مهندسین مشاور جبارنیا و همکاران، ۱۳۷۸: ۲۴۵)

– تمهید دیگر میادینی است که در سطح محلات به فراخور محیط جابجا و پراکنده اند و این صرف نظر از شرایط شکل‌گیری اتفاقی یا مدبرانه شان، خود ارزش‌های فضایی و روانی خاصی را داراست. انرژی پتانسیل باد که از تقارب و تقابل ابنیه مجاور معابر با نماهای متنوع در فضای تنگ کوچه‌ها ایجاد می‌شود و قدم به قدم برهم انباشته می‌گردد، گاه در فضای گشاده ای یعنی میدان، آزاد می‌شود که بسیار دلپذیر است. (جناب، ۱۳۷۳: ۵۸)



تصویر شماره ۱۱: استفاده از پلانهای کشیده با مقاطع باریک، ماخذ: همان



تصویر شماره ۱۲: افزایش ارتفاع بخشی از فضاهای مرکزی؛ ماخذ همان

ساختار فضایی متأثر از اقلیم و سنت‌های اجتماعی

کلیت فضایی بافت قدیم بوشهر در ترکیبی از توده‌های ساختمانی و فضاهای باز بین ساختمانها شکل می‌گیرد. این فضای باز بین ساختمان ها، معابر و فضاهای باز محله ای را که در پاره ای مواقع به مرکز محله تبدیل می‌شوند را شامل می‌شود. فضای حیاط ساختمانها در ترکیب با این فضاهای باز، ترکیب متعادلی از توده و فضا^۱ را در این بافت ایجاد می‌کند. معابر نقش هدایت جریان باد به درون بافت و فضاهای باز نقش توزیع کننده جریان در معابر دور از دریا را دارند. شکل گیری بلوک‌های ساختمانی به گونه ای است که به صورت بلوک‌های

1. Space



کوچک تک خانه ای یا چند خانه ای با معابر متقاطع در اطراف آنها است تا حداکثر جریان در اطراف توده‌ها ایجاد شود. همانگونه که اشاره شد هدف عمده در اقلیم گرم و مرطوب فراهم نمودن زمینه جریان هوا در اطراف بلوک‌های ساختمانی است که این امر به وضوح در بافت قدیم بوشهر مشاهده می‌شود. با این زمینه از شکل‌گیری معابر، فضاهای باز و توده‌های ساختمانی، ۴ محله اصلی در بوشهر شکل می‌گیرد: محله کوتی، محله بهبهانی، محله شنبدی و محله دهدشتی. هر کدام از این محلات دارای یک مرکز محله بوده‌اند که در کنار مسجد محله شکل می‌گرفته‌اند. مرکز محله کوتی در کنار مسجد شیخ سعدون (سعدان)، و مرکز محله‌های بهبهانی، شنبدی و دهدشتی در کنار مساجدی به همین نام شکل گرفته‌اند. غیر از محله کوتی که قسمت عمده آن باقیمانده، مرکز محلات دیگر دچار تغییرات ساختاری عمیق شده‌اند. البته باید ذکر کرد که فضاهای بازی در کنار مسجد جمعه، حسینیه کازرونی‌ها، حسینیه حاج مریم و... نیز شکل گرفته است. به طور کلی در کنار هر مسجد بافت قدیم بوشهر به نسبت اهمیت محله و مسجد یک فضای باز را می‌توان مشاهده کرد که این موضوع ترکیب آداب و سنن اجتماعی با مسأله اقلیم در شکل‌گیری فضای عمومی را می‌رساند. در همین قسمت باید اشاره کرد که مهمترین سنت و مراسم عمومی در بافت قدیم بوشهر آیین‌های مربوط به حادثه عاشورا است که به صورت ریشه دار با محلات شکل گرفته و بخش عمده اهمیت مرکز محلات در بافت قدیم بوشهر به عنوان فضاهای عمومی شهر، مربوط به این سنت است. مراسمات مختلفی با عنوان ذکر، پامنبری، برحیدری، شمع زنی و... در این راستا در بافت قدیم بوشهر برگزار می‌شود. این سنت به میزانی در بوشهر ریشه دار است که علاوه بر برگزاری خاص آن با موسیقی، فراگرفتن کتابهای مربوط به این مراسمات در گذشته به عنوان یک تکلیف نوجوانان بافت قدیم مطرح بوده است.

فضاهای باز عمومی

همانگونه که اشاره شد فضاهای باز عمومی در بافت قدیم بوشهر علاوه بر کارکردهای اجتماعی، نقش توزیع جریان باد در معابر را نیز بر عهده داشته‌اند. این فضاها در بافت قدیم بوشهر به دو دسته تقسیم می‌شده‌اند: دسته اول فضاهای بازی که در محل تقاطع معابر ایجاد می‌شده‌اند و دسته دوم فضاهایی که در کنار عناصر عمومی نظیر مسجد جهت کارکردهای اجتماعی ایجاد می‌شده‌اند. مهمترین این فضاها همانگونه که اشاره شد، مراکز محلات چهارگانه بوده‌اند. با توجه به اهمیت این فضاها ایجاد حداکثر شرایط آسایش اقلیمی جهت حضور مردم در فضا به عنوان یکی از اصول اولیه طراحی مطرح بوده است. در یک مقایسه



تصویر شماره ۱۳: محله بهبهانی ها، ماخذ: سازمان میراث فرهنگی بوشهر

تطبیقی که بر اساس عکس‌های هوایی سال ۱۳۳۵ و ۱۳۵۲ در دو زمان مختلف در روز تهیه شده، میزان سایه در فضاها را عمومی مورد بررسی قرار گرفته است. عکس هوایی ۱۳۳۵ حوالی ساعت‌های ۴-۵ بعد از ظهر و عکس هوایی ۱۳۵۲ در حوالی ساعت‌های ۱۱-۱۰ صبح تهیه شده است. بررسی موقعیت فضاها را عمومی در این دو عکس حکایت از آن دارد که در عمده این فضاها بیش از ۵۰ درصد فضا در سایه قرار می‌گرفته است. (تصویر شماره ۱۷) این میزان سایه به طور ویژه تحت اثر دو عامل ایجاد شده است: یکی تفاوت ارتفاعی ساختمانهای اطراف فضا است که در عمده موارد یک ساختمان مرتفع تر از بقیه ساختمانها ایجاد می‌شده است و دیگری چگونگی فرم فضای عمومی است. از یک سو تناسب عرض و ارتفاع فضا سبب ایجاد سایه شده و از سوی دیگر فرم ارگانیک و نامنظم فضا و همچنین بیرون زدگی‌های ساختمان‌ها در فضا زمینه‌های سایه هر چه بیشتر را فراهم می‌آورده اند. در همین جا باید اشاره کرد که حضور ساختمان مرتفع در لبه این فضا نقش آشفته کردن باد غالب و حرکت



تصویر شماره ۱۴: محله شیخ سعدون، ماخذ: همان

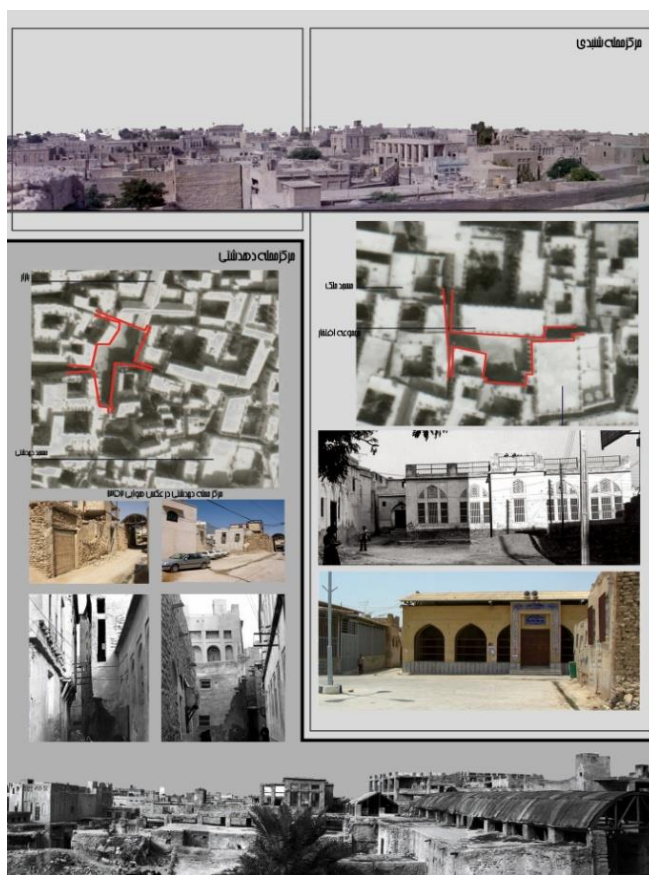


تصویر شماره ۱۵: مسجد جمعه، ماخذ: همان

جریان به سطح زمین در فضا را ایفا می‌کند. نکته مهم دیگر در طراحی این فضاها، همزمان با ملاحظات اقلیمی، توجه به حضور مردم در فضا و فراهم آوردن مبلمان نشستن به عنوان جزئی از بدنه فضاست. دو عکس باقیمانده از مرکز محله‌های دهدشتی و کوتی این موضوع را به طور بارز نمایش می‌دهد. (تصویر شماره ۱۴ و ۱۵) باید توجه داشت که در بافت قدیم بوشهر قرار گرفتن بازشوهای ساختمان‌ها به فضاهای عمومی سبب شکل‌گیری هویت خاص این فضاها در مقابل طراحی درونگرای مناطق گرم و خشک و برونگرای نواحی شمالی شده است. این گشایش بازشوها به درون فضای عمومی از چند جهت زمینه عمومیت هر چه بیشتر فضا



و دیدارهای متقابل را نیز فراهم می‌آورد. هر چند که با توجه به تاریخ بافت قدیم و موقعیت استراتژیک بوشهر نباید نقش این گشایش بازشوها به فضای عمومی در ملاحظات دفاعی را نادیده گرفت. گذشته از مسائل مطرح شده در ملاحظات اقلیمی، چگونگی شکل‌گیری بافت به صورت ارگانیک و همچنین قرار‌گیری فضاها و معابر در بافت حس‌انکشاف فضایی بیشتر شده و در بافت قدیم بوشهر صحنه‌های بدیع در ارتباط با این موضوع شکل می‌گیرد. این وضعیت هم در معابر اطراف فضاهای عمومی و هم در معابری که یک مرتبه به دریا باز می‌شوند مشاهده می‌شود. (رنجبر، ۱۳۸۹: ۳۴-۱۷)



تصویر شماره ۱۶: تحلیل سازمان فضایی مرکز محله شنبیدی مأخذ: رنجبر، ۱۳۸۶



نقش شاخصه‌های اقلیمی در شکل‌گیری معابر

مهمترین عامل در شکل‌گیری شبکه معابر شرایط اقلیمی شهر که شامل دما، رطوبت و جهت وزش باد می‌باشد است، تناسبات عرض و ارتفاع معابر به گونه‌ای است که در اغلب ساعت‌های روز معابر در سایه قرار دارند. عکس‌های هوایی سال ۱۳۳۵ و ۱۳۵۲ به وضوح این مطلب را نشان می‌دهد. حداقل تناسبات معابر نسبت عرض به ارتفاع ۱ به ۲ است که این تناسب گاه به ۱ به ۶ هم می‌رسد. (تصویر شماره ۱۷) تقاطع‌های بیشمار معابر در این بافت، همراه با فضاهای باز امکان توزیع باد در معابر را فراهم می‌آورد. معابر اصلی جهت دریافت حداکثر باد، به سمت دریا جهت گرفته‌اند و امکان حضور هر چه بیشتر نسیم دریا در بافت را فراهم می‌آورند. باریک بودن معابر علاوه بر فراهم آوردن سایه امکان کوران بیشتر را ایجاد می‌کنند. نحوه قرارگیری ساختمانها در لبه معابر نیز به گونه‌ای است که از امتداد معبر تبعیت نمی‌کند. این مسأله به ایجاد زمینه هر چه بیشتر برخورد باد با ساختمان و ورود باد به فضای داخلی است. این امر را در پیش‌آمدگی ساختمان‌ها در طبقه اول به وضوح می‌توان مشاهده کرد. این پیش‌آمدگی کوران را نیز شدیدتر می‌کند. در این بافت کوچه بن بست به ندرت وجود دارد و بلوک‌ها توسط کوچه‌ها احاطه شده‌اند تا حد اکثر سطوح هوا خور را داشته باشند. کوران هوا علاوه بر پایین آوردن رطوبت معابر و ایجاد آسایش حرارتی، رطوبت دیوارهای دو طرف کوچه را نیز جذب می‌کند. با خشک شدن این دیوارها به دلیل استفاده از مصالح ساختمانی بومی یعنی سنگ‌های متخلخل دریایی، رطوبت فضای داخلی نیز جذب می‌شود. در واقع با ایجاد کوران در معابر قسمتی از رطوبت فضای داخلی از طریق دیوار به بیرون هدایت می‌گردد.

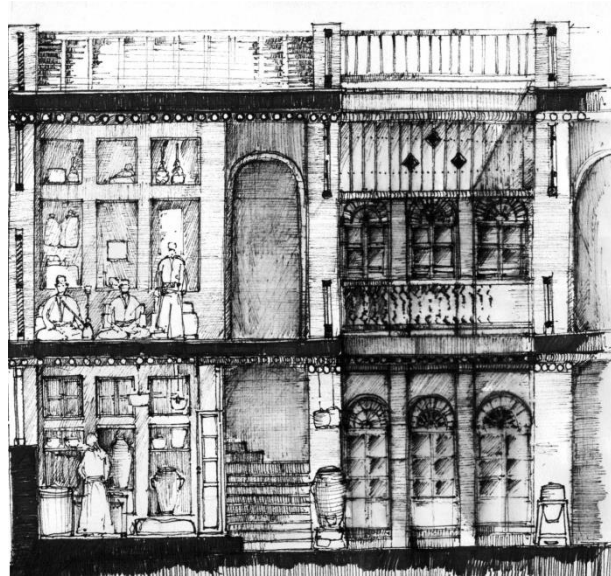
انتظام فضایی در توده‌های ساختمانی

شیوه‌های ساخت، فرم‌ها و مصالح در معماری بافت قدیم بوشهر نمایی هماهنگ و یکپارچه را به تصویر کشیده و به گونه‌ای که ساختار کالبدی و فضایی این بافت در پاسخ به فرهنگ زیستی ساکنین، شرایط اقلیمی و محیطی منطقه شکل منحصر به فردی یافته است. سیمایی که با برونگرایی اقلیمی و درونگرایی زیستی همخوانی دارد.

بناها در دو یا سه طبقه با ارتفاع هماهنگ و حیاط مرکزی و اتاق‌هایی با بدنه پر بازو پیرامون آن که از یک طرف به کوچه و از طرف دیگر به حیاط باز می‌شوند ساخته شده‌اند و رطوبت در طبقه همکف و جریان هوا در بالا، زندگی را به طبقات بالاتر آورده و طبقه مکف به انباری، آشپزخانه، حمام و فضایی از این دست اختصاص یافته است. در معماری بوشهر یکی از عناصر مهم بنا، حیاط مرکزی بوده که دارای خصوصیات ویژه‌ای است، اولاً: شکل حیاط



تصویر شماره ۱۷: میزان سطح سایه در فضاهای باز بافت قدیم بوشهر، مأخذ: رنجبر، ۱۳۸۶



تصویر شماره ۱۸: الگوی معماری خانه بوشهری، ماخذ: همان

کاملاً منتظم است، ثانیاً: ابعاد این حیاط به منظور سایه‌اندازی خیلی وسیع نمی‌باشد، ثالثاً: دور تا دور حیاط مرکزی رواقی قرار دارد که واسطه بین حیاط و بنا می‌باشد، این رواق که در طبقه پایین، نقش سایبان را بازی می‌کند برای طبقه بالا، فضایی ایجاد می‌کند که حیاط مرکزی را برای آن قابل استفاده می‌نماید، بدین معنی که اتاق‌ها با حیاط، که تأمین کننده اصلی نور و ارتباط است در ارتباط متقابل هستند و در یک خانه معمولی با مقیاس متوسط، عناصر تشکیل دهنده حیاط: باغچه، چاه آب، حوض و آب انبار می‌باشد ضمناً حیاط مرکزی علاوه بر سازماندهی فضاهای مختلف و ایجاد ارتباط بین عملکرد آنها، نقش یک هواکش را برای جریان هوایی که از روزنه‌های مختلف وارد خانه می‌شود را بازی می‌کند. ایجاد کوران هوا مهم‌ترین امکان در تحمل گرما و اقلیم شرجی طاقت فرسای بندر است و کوچه‌های تنگ و مرتفع و پر سایه با بدنه‌هایی پر بازشو این امکان را فراهم کردند که نسیم روح بخش دریا تا عمق خانه‌های بندر جریان داشته باشد. برونگرایی و دارا بودن کمترین بدنه‌های مشترک در همسایگی‌ها با هدف بیشترین استفاده از جریان هوا، بافت بوشهر را به بلوک‌هایی مجزا که هر یک، از یک تا چند واحد مسکونی تشکیل شده‌اند تفکیک کرده است. بلوک‌هایی به هم تنیده با شبکه‌ای نامنظم از کوچه‌های متقاطع که از میادین کوچک بافت عبور کرده و



در آخر به دریا می‌رسند. وجود بازشوها و شناسیرها هر چند علتی عمدتاً اقلیمی دارد، اما تأثیر از فرهنگ زیستی اهالی و به منظور حفظ محرمیت و پرهیز از اشراف، شکلی خاص یافته‌اند که نمود هوشمندی معماران بوشهری در انطباق فرهنگ زیستی با شرایط محیطی است. نظام استقرار عملکردهای متفاوت در کنار هم، با وجود وسعت کم شهر و حفظ ویژگی‌های معماری معمول، غنای بافت را دوچندان کرده است. مساجد و مراکز محله‌ها، بازار و تجارت خانه‌ها، امارت امیریه و کنسولگری‌ها در کنار هم، تنوعی از گونه‌های مسکن عناصر با ارزش این بافت تاریخی را تشکیل می‌دهند. (مهندیسن مشاور جبارنیا و همکاران، ۱۳۷۸: ۱۴۸)

تنظیم طبقات و ارتفاع

یک جنبه تنظیم ارتفاعی بافت در ارتباط با شکل و توپوگرافی زمین در قسمت مکانیابی اقلیمی مطرح شد. نگاه به ارتفاع ساختمان‌ها در بافت حکایت از آن دارد که در عین نزدیک بودن طبقات ساختمان‌ها یک اختلاف ارتفاع سراسری در بافت را می‌توان مشاهده کرد. این اختلاف ارتفاع را در مقیاس کوچکتر در واحدهای مسکونی نیز می‌توان مشاهده کرد. از دید تابش آفتاب، تاثیر اختلاف ارتفاع در سایه اندازی ساختمان‌ها بر روی یکدیگر کاملاً مبرهن است. در واحدهای مسکونی این امر با کشیدگی شرقی- غربی ساختمان‌ها جهت دریافت گرمای کمتر مطابقت دارد. این سایه اندازی‌ها در فضای باز علاوه بر ایجاد شرایط آسایش سایه، سبب قرار گرفتن بدنه‌های فضا در سایه و در نتیجه خنک شدن آنها در طول روز و به دنبال آن انتقال حرارت از بدن انسان به جداره‌ها و آسایش حرارتی بیشتر می‌شود. نگاه به ارتفاع ساختمانها در بافت یک مسأله دیگر را نیز آشکار می‌کند و آن قرارگیری ساختمانهای بلند - که عمدتاً خانه‌های اعیان می‌باشد- در میان ساختمان‌های کوتاه تراست. این مسأله را به طور ویژه در لبه فضاهای باز می‌توان مشاهده کرد. نقش ویژه این اختلاف ارتفاع را در آشفته کردن باد منطقه ای و حرکت باد می‌توان در سطوح پایین تر مشاهده کرد. به طور کلی حرکت باد در بافت قدیم بوشهر را در سه سطح می‌توان مشاهده کرد:

- سطح اول، ارتفاع وزش باد منطقه ای است که در برخورد با ساختمانهای مرتفع به بافت وارد می‌شود.

- سطح دوم، فضای حیاط ساختمان‌ها در طبقات بالاتر از طبقه همکف است.
- سطح سوم، فضاهای باز در بافت و معابر است که بیشترین تاثیر بر انسان در فضا را دارد.



این توزیع ارتفاعی ساختمان‌ها در بافت به طور واضح هوشمندانه بودن طراحی در بافت متناسب با وزش باد را نمایان می‌سازد.

طراحی شهری در شهر جدید عالیشهر

طرح تجدید نظر در طرح جامع بوشهر در شورایی عالی شهرسازی و معماری ایران در اسفند ۱۳۶۴ به تصویب رسید. طبق مفاد آن تصویب نامه مقرر گردید «به علت وجود محدودیت‌های طبیعی زمین برای توسعه شهری و اشغال قسمت عمده شهر بوشهر توسط تاسیسات نظامی» مطالعاتی در جهت «انتقال سرریز جمعیت به محلی دورتر و مخصوصاً اراضی حوزه چغادک واقع در شرق بوشهر و یا «انتقال نیروی هوایی به محل مناسب دیگر و آزاد کردن اراضی تحت اشغال آن برای توسعه شهر» صورت پذیرد.

در اینجا ذکر این نکته لازم است که نه تنها توسعه بخش شمالی، یعنی هسته اصلی شهر از زمان استقرار نیروهای دریائی و هوائی در اراضی مربوط محدود شده بود بلکه توسعه بخش جنوبی شهر نیز پس از استقرار مرکز انرژی اتمی در جنوبی ترین نقطه جزیره بسیار محدود شده است. بدین ترتیب و بخاطر رعایت ضوابط ایمنی، همجواری مناطق مسکونی شهری با مرکز انرژی اتمی تا شعاع ۱۰ کیلومتری نیروگاه اصولاً منع می‌شد و بخش جنوبی شهر نیز که درست در خارج از شعاع ۱۰ کیلومتری نیروگاه قرار گرفته است، اگر چه مشمول توسعه ای مجاز، لیکن تحت محدودیت‌های تراکمی قرار می‌گرفت. با در نظر گرفتن اینکه اراضی همجوار جزیره بوشهر در فصولی از سال از آب پوشیده می‌شود و ساختمان سازی بر روی آن اگر غیرممکن نباشد، حداقل مسائلی را به همراه خواهد داشت که تنها دو راه را برای توسعه پیوسته شهر بوشهر را پیش رو قرار می‌داد که عبارتند از: (مهندسین مشاور شهر و برنامه، ۱۳۸۲: ۱۴۱)

۱- انتقال نیروی هوائی به محل مناسب دیگر

۲- توسعه شهر در ارتفاع، یعنی بالا بردن تراکم جمعیتی و ساختمانی، آنهم تنها در بخش شمالی شهر

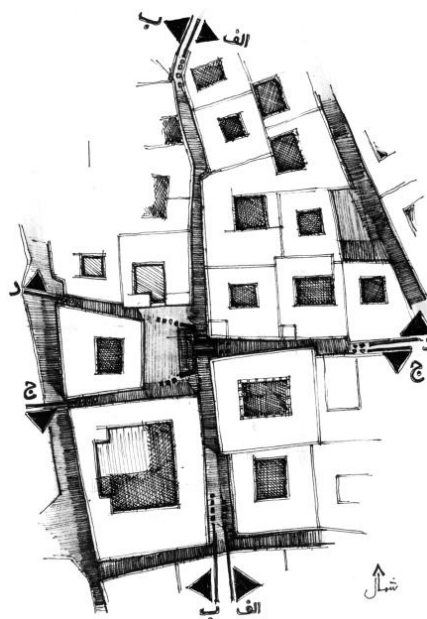
هر دو این راه حل‌ها بخاطر وجود محدودیت‌های مالی و فنی غیر ممکن به نظر می‌رسید زیرا اولاً وجود تاسیسات دفاعی و نظامی واقع در حوزه میانی امکان پیوستن دو بخش شهر موجود را به یکدیگر از بین برده است و انتقال آنها به نقطه ای دیگر نیز گذشته از مسائل استراتژیکی، مستلزم سرمایه گذاری‌های کلانی می‌باشد و ثانیاً افزایش تراکم و توسعه شهر در ارتفاع (ضمن مغایرت با محدودیت متصور ناشی از ضوابط انرژی اتمی) نیز مستلزم



درگیر شدن با مسائل پیچیده در حوزه‌های مالکیت مسائل اجتماعی مربوط به شیوه زندگی آپارتمان نشینی، تخصیص مقدار زیادی از ارضی شهری به کاربریهای عمومی، تجدید نظر در تاسیسات و تجهیزات شهری موجود و... بود. بدین منظور در سال ۱۳۶۵ ایده‌های اولیه مکان‌یابی شهر جدیدی به عنوان یک شهر اقماری در شرق بوشهر با نام عالیشهر شکل گرفت.

چالش‌های موجود در سازمان فضایی حوزه فراگیر

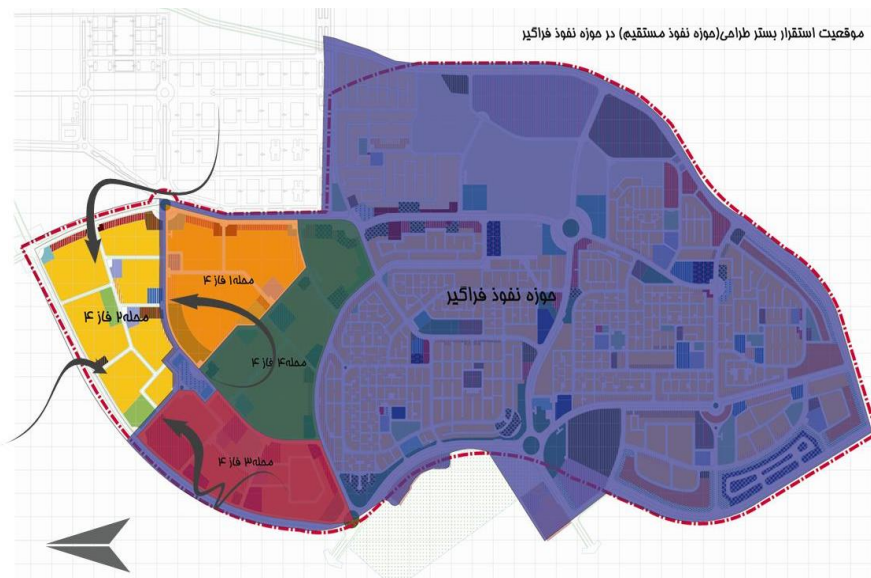
نگرشی بر چگونگی طراحی شهری و معماری بناها و به طور کلی عناصر تشکل سازمان کالبدی-فضایی شهر جدید عالیشهر، ضرورت بازنگری و تحلیل مقوله بافت شهری و معماری نقاط پیرامون را الزامی می‌دارد و در این میان شهر بوشهر به عنوان کانون و مرجع اصلی شکل دهنده شهر جدید عالیشهر جایگاهی ویژه دارد بدین لحاظ همانطور که بارها در طول مقاله به این مطلب اشاره شده است بررسی و تعمیق مباحث مرتبط با زمینه شهرسازی و معماری بافت قدیم بوشهر مسئله‌ای حائز اهمیت است. اگرچه قالب، مقیاس و محتوای طرح‌های بالا دست شهر جدید عالیشهر از مقوله هویت‌های بصری و سیمای شهری به میزان



تصویر شماره ۱۹: ترکیب توده و فضا در بافت قدیم شهر بوشهر، ماخذ: همان



قابل توجهی دور است، لیکن نگرش تازه در این راستا و ارائه دستاوردهای مراحل پیشین مطالعات برای استفاده در سطوح مختلف پروژه می‌بایست مد نظر قرار گیرد. بافت شهری عالیشهر در وضع موجود نمایانگر نوعی پراکندگی و عدم تشکل یافتگی سازمان کالبدی-فضایی است که فقدان حس شهریت را که از عمده ترین مشخصه‌های یک شهر می‌باشد را در پی دارد. این مسئله با توجه به اینکه هسته قدیمی و نواحی تاریخی بوشهر نیز دارای بافتی فشرده و متمرکز می‌باشند، قابل تعمق است. همانطور که اشاره شد فشردگی موجود در بافت بومی علاوه بر ایجاد یک سازمان کالبدی-فضایی ویژه نقش قابل توجهی در مقابله با شرایط نامطلوب اقلیمی ایفا می‌نماید. بدین جهت تجدید نظر و بازنگری در نحوه استقرار بلوک‌ها و نیز شبکه‌های ارتباطی خصوصاً در مقیاس‌های پایین فضایی در سطوح جز محله ای و به عبارت دیگر تغییر مفهوم واحد همسایگی می‌تواند نقش موثری در اصلاح ساختار کالبدی-فضایی شهر، خوانایی و غنای منظر شهری و به تبع آن ارتقا کیفیت محیط شهری ایفا نماید. تعیین و مکانیابی مناسب فضاهای باز عمومی و تجدید نظر و طراحی دوباره فضاهای رها شده و بدون تعریف در سطح محلات شهر با استفاده از الگوهای اقلیمی حاکم در بافت قدیم بوشهر از جمله موارد مورد توجه این پژوهش می‌باشد.



تصویر شماره ۲۰: موقعیت استقرار بستر طراحی در حوزه نفوذ فراگیر، ماخذ: همان



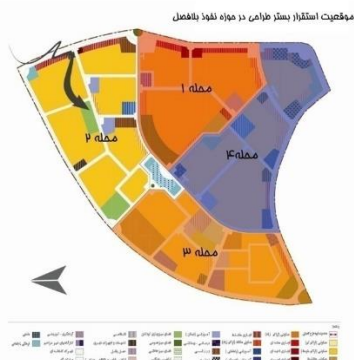
ارزیابی وضع موجود حوزه نفوذ مستقیم

دلایل انتخاب سایت پروژه

شرکت عمران شهر جدید عالیشهر با سیاست توسعه شهری منفصل جهت رسیدن به چشم انداز جمعیتی تعیین شده در پایان برنامه چهارم توسعه (۲۵ هزار نفر) و ایجاد محرک‌های توسعه یا به اصطلاح توسعه شهری میان افزا تهیه طرح آماده سازی محله ۲ فاز ۴ عالیشهر را در اولویت‌های برنامه خود قرار داده است تا زمینه‌های لازم برای رشد و توسعه شهر به سمت اراضی شمال را در آینده ای نزدیک فراهم نماید. لازم به ذکر است که سایت پروژه در محدوده طرح تفصیلی تهیه شده توسط مهندسین مشاور آسمان نقشینه قرار دارد.

خصوصیات کلی محله ۲ فاز ۴ عالیشهر

بنا بر تقسیمات شهری صورت گرفته در طرح تفصیلی تهیه شده توسط مهندسین مشاور آسمان نقشینه که در سال ۱۳۸۳ به تصویب شورای عالی معماری و شهرسازی ایران رسیده است، بستر طرح (حوزه نفوذ مستقیم) در فاز ۴ شهر جدید عالیشهر واقع شده است. این ناحیه در منتهی الیه شمالی محدوده طرح تفصیلی واقع گردیده و از طرف شمال و شمال غربی با دسترسی شریانی درجه ۲ اصلی (خیابان ۳۲ متری) و از طرف شرق، جنوب و جنوب غربی با شریان درجه دو فرعی (جمع و پخش کننده) محدود می‌گردد. مساحت ناحیه ۱۲۵ هکتار در نظر گرفته شده است که جمعیتی برابر با ۱۶۶۲۵ نفر را در خود جای خواهد داد. این ناحیه به چهار محله تقسیم شده است که بستر طرح در محله ۲ به مساحت ۳۶ هکتار و جمعیت پذیری ۴۷۸۸ نفر در نظر گرفته شده است. محله دو از شمال و شمال غربی به محدوده طرح تفصیلی از جنوب و شرق به شریان درجه ۲ فرعی و گذر محلی محدود می‌گردد. بر اساس اسناد فرادست فضاهای آموزشی از قبیل مهدکودک، دبستان (دخترانه و پسرانه) می‌بایست در این محل پیش بینی شود. خدمات تجاری مربوط به خرید روزانه می‌توانند در مرکز محله پیش بینی شوند. خدمات فرهنگی - مذهبی از قبیل مسجد و حسینیه نیز در محله باید در نظر گرفته شود. ایجاد پارک در حد محله و ایجاد بوستان کودک نیز از ضروریات این محله می‌باشد. (مهندسین مشاور آسمان نقشینه، ۱۳۸۱: ۹۵)



چگونگی تقسیمات کالبدی حوزه نفوذ بلافصل			
محلله	مساحت	جمعیت	تراکم ناخالص (نفر بر هکتار)
۱	۲۸ هکتار	۳۷۲۴	۱۳۳
۲	۳۶ هکتار	۴۷۸۸ نفر	۱۳۳
۳	۳۰ هکتار	۳۹۹۰ نفر	۱۳۳
۴	۳۳ هکتار	۴۳۸۹ نفر	۱۳۳
کل ناحیه	۱۲۵ هکتار	۱۶۶۲۵ نفر	۱۳۳

تصویر شماره ۲۱: موقعیت استقرار بستر طراحی در حوزه نفوذ بلافصل: همان

تدوین راه‌حل‌های مفهومی

طراحی مستلزم فرآیند ذهنی پیچیده‌ای از توانایی دقت یازیدن به انواع زیادی از اطلاعات، در آمیختن آنها در مجموعه‌ای منسجم از ایده‌ها و نهایتاً بوجود آوردن شکلی تحقق یافته از ایده‌ها است. همانطور که بارها در طول این مقاله اشاره شد تأثیرپذیری سکونتگاه‌های انسانی از ویژگیهای اقلیمی از جمله عواملی است که خصوصیات کمی و کیفی سکونتگاه‌ها را تا حدود بسیار زیادی تحت اشعاع قرار می‌دهد. این عوامل توانسته است زندگی در بافت قدیم بوشهر و فضاهای عمومی آن را در شرایط سخت اقلیمی به آسانی قابل تحمل ساخته و هویتی خاص به معماری و شهرسازی این شهر اعطا نماید.

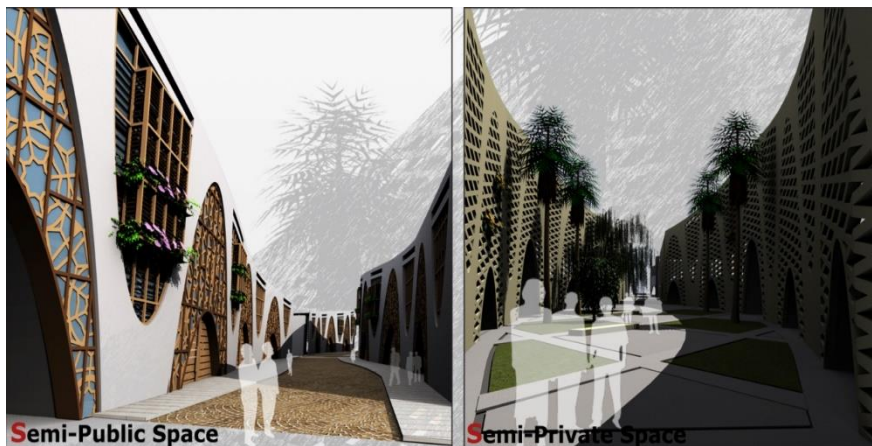
نگاه به معماری و شهرسازی جدید در بوشهر و عالیشهر حاکی از فاصله گرفتن و تا حدودی نادیده گرفتن این اصول و معیارها در شکل‌گیری بافت‌های این شهر می‌باشد. این انقطاع، متأثر از نگاه مدرنیستی به شهرسازی است که تقریباً تمام بافت‌های جدید را به شکلی تحت تأثیر خود قرار داده است. لذا همانطور که موكداً اشاره شد راه‌حل‌های طراحی در شهرهای جدید بدون در نظر گرفتن مسائل اقلیمی، شهر و محلات آن را به بافت‌هایی ناکارآمد و غیر قابل زیست و بی‌هویت بدل خواهد ساخت.

نظر به اهمیت این موضوع، این پژوهش اصول و معیارهای شهرسازی و معماری بوشهر را که بیشتر تحت تأثیر مولفه‌های اقلیمی شکل گرفته‌اند را در دو سطح و در ارتباط با اقلیم مورد انکشاف و تحلیل قرار داده است. در عرصه شهرسازی عواملی چون، تبعیت ساختار و فرم شهر از اقلیم، سازمان فضایی و نظام ارتفاعی، فشردگی بافت، پوشش گیاهی، برونگرایی یا درونگرایی بافت، معابر و کریدورها، مراکز محلات و فضاهای باز و و در عرصه معماری



فاکتورهایی چون، نحوه استقرار بنا در قطعات، ارتباط بنا با عرصه عمومی، گون شناسی مسکن، جنس مصالح و رنگ آنها، بازشوها و ورودی ها، تناسبات معماری، سایه اندازی و آسایش اقلیمی، تهویه بنا و.... مورد بررسی قرار گرفته است.

حاصل تحقیق با توجه به زمینه و موقعیت عالیشهر و نیازهای امروزی ساکنین و همچنین تغییر در نحوه استفاده از فضا، مفهوم فضای عمومی و فضا در گذر زمان به صورت ایده ها و راه حل های مفهومی و کلی طراحی دسته بندی شده و تحت عنوان دو گزینه (آلترناتیو) متفاوت با رویکرد طراحی شهری میان افزا^۱ ارائه شده است که با توجه به استخراج این اصول از بطن بافت قدیم بوشهر، می تواند برای توسعه های جدید در سایر بخش های بوشهر و عالیشهر نیز مفید فایده باشد. در طراحی گزینه ها تلاش شده است تا با یک ساختار منسجم و جامع به ایده های بعضاً متضاد دست یافت. طراحی بر اساس یک پروژه ذهنی آغاز گردید و هدف خود را تحقق و دستیابی به یک فضای آشنا اما با تصویری جدید ضمن لحاظ نمودن فاکتورهای اقلیمی، برگزید. به معنایی دیگر طراحی در جهت تمایز فرم خود بر بیانی جدید می باشد اما همزمان می خواهد فضای نوستالژیکی از گذشته در آن جریان داشته باشد، پای بر زمین نهد و چنان با بستر خویش مهربانانه به گفتگو بپردازد که در عین غرابت، آشنایی دیرین با بستر خود باشد. شاید این توصیفی هر چند ناقص از لحظه شکل گیری ایده در ذهن نگارندگان نتواند همه جوانب آن را بیان نامید.



تصویر شماره ۲۲: فضاهای نیمه عمومی (معاپر درون محلی) و نیمه خصوصی (حیاط مرکزی های مشترک) - محله ۲ فاز ۴ آلترناتیو شماره ۲ مأخذ: نگارندگان



اصول و ابزارهای کنترل طراحی اقلیمی در شهر جدید عالیشهر

همانطور که بیان شد شرایط آب و هوایی به موازات سایر عوامل محیطی از مهمترین عوامل موثر در شکل گیری شهرهاست. شهرها و عناصر شهری و عملکرد آنها همواره از عناصر و عوامل آب و هوایی متأثر بوده و این تاثیر پذیری تا قبل از پیدایش شهرهای بزرگ یکسویه بوده اما بعد از آن شهرها نیز در اوضاع اقلیمی پیرامونی خود تاثیرگذار بوده اند و تغییرات اقلیمی در محیط پیرامون خود را ایجاد نموده است.

با بررسی تاثیر اقلیم بوشهر در طراحی شهری بافت قدیمی این شهر، اثرات اقلیمی و چگونگی استفاده از آنها در طرح و شکل توسعه محله ۲ فاز ۴ شهر جدید عالیشهر تعیین شد. با توجه به این عوامل اقلیمی می توان به مناسب ترین جهات و اشکال فضاهای زیستی و معماری مانند جهت استقرار بنا، فواصل بناها، جهت شبکه دسترسی و افزایش میزان سایه اندازی در شهر جدید عالیشهر دست یافت.

محافظت ساختمان در برابر هوای گرم خارج

- احداث ساختمان در برابر هوای گرم خارج
- محصور نمودن فضاهای مورد استفاده در مواقع گرم با مصالح سنگین و عایق شده و فضاهای مورد استفاده با مصالح سبک
- پیش بینی ساختمانهای فشرده و متراکم
- جداکردن فضاهای حرارت زا، مثل آشپزخانه از سایر فضاها
- استفاده از عایق حرارتی با هر نوع مصالح ترجیحاً مصالح بومی منطقه
- پیش بینی پنجره های با عرض کم و ارتفاع زیاد
- استفاده از شیشه های دو جداره
- پیش بینی دریچه های چوبی یا شبکه های متحرک عایق حرارتی در پشت پنجره ها
- استفاده از بام های دو پوسته
- استفاده از رنگ های روشن در نماها و جداره ها
-

محافظت ساختمان در برابر تابش آفتاب

- اجتناب از انتخاب شیب های رو به شرق یا غرب برای احداث ساختمان
- استقرار ساختمان در جهت تابش حداقل انرژی خورشیدی در مواقع گرم



- انتخاب مصالح مناسب برای محوطه اطراف ساختمان به منظور به حداقل رساندن کسب حرارت
- استفاده از درختان خزان دار به منظور ایجاد سایه بر روی ساختمان و خنک سازی درمواقع گرم
- استفاده از شکل‌های کالبدی مناسب برای کاهش سطوح خارجی مشرف به شرق و غرب (گسترش پلان ساختمان در جهت محور شرقی - غربی)
- استفاده هرچه بیشتر از دیوارهای مشترک در مجموعه‌های ساختمانی و ایجاد بافتی فشرده
- پیش بینی پارکینگ سرپوشیده به جای گاراژ و قراردادن آن در قسمت غربی ساختمان
- گشودن فضاهای اصلی به حیاط‌های داخلی یا فضاهای باز واقع در سایه
- پیش بینی فضای قابل تهویه در زیر بام ، سقف‌های دوپوسته با استفاده از عایق حرارتی در بام
- استفاده از رنگهای روشن و سطوح نه چندان خشن در سطح بام و دیوارهای خارجی مشرف به آفتاب
- اجتناب از ایجاد پنجره در بام ، مگر آنکه در تابستان کاملاً در سایه واقع شود
- اجتناب از ایجاد پنجره در نماهای شرقی و بخصوص غربی ، در غیر اینصورت محدود نمودن تعداد و مساحت چنین پنجره‌هایی و پیش بینی سایه بان عمودی برای آنها
- استفاده از جلو آمدگی بام، ایوان سرپوشیده یا بالکن برای ایجاد سایه کامل بر سطح خارجی پنجره‌های شیشه ای، بازشوها و دیوارهای رو به آفتاب
- استفاده از سایه بانهای مناسب (حتی المقدور سایه بان خارجی) برای سطوح شیشه ای و بازشوها
- استفاده از دریچه چوبی یا شبکه‌های متحرک عایق در پشت پنجره‌ها
- پیش بینی فضای خارجی ، به منظور استفاده در مواقعی که هوا مناسب است
- استفاده از کنسولی در ارتفاع مناسب خصوصاً در بدنه‌های مجاور با معابر جهت ایجاد سایه‌اندازی

ایجاد کوران در فضاهای داخلی

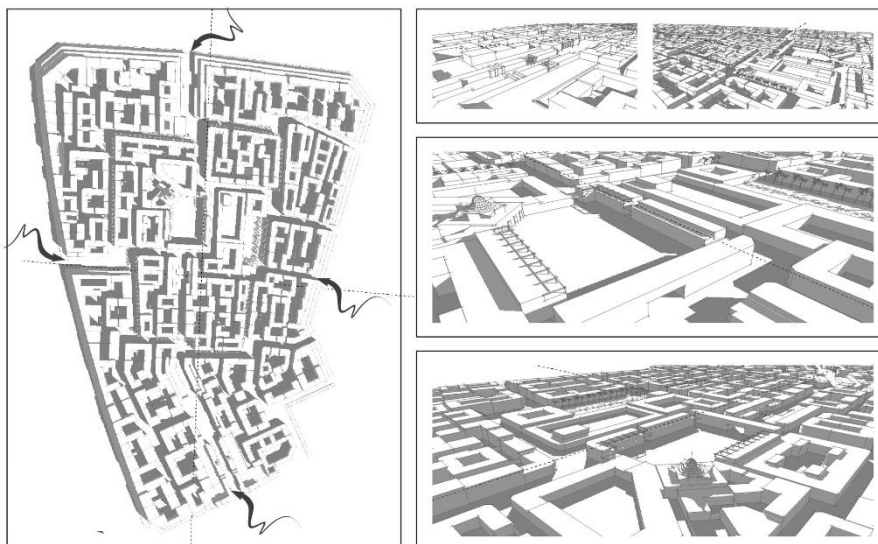
- به حداکثر رساندن جریان هوا در اطراف ساختمانها با ایجاد فاصله مناسب در بین آنها
- استقرار ساختمان در جهت وزش بادهای مطلوب و مناسب و استفاده از سقفهای بلند



- طراحی عناصر محوطه به نحوی که گیاهان و بناهای مجاور جهت هدایت بادهای مطلوب به ساختمان
- طرح و سازماندهی پلان ساختمان به نحوی باشد که امکان گردش هوا در اطراف ساختمان فراهم آید
- طرح ریزی ساختمان به صورتی که حداکثر تهویه در بالا، پایین و داخل ساختمان ایجاد شود
- استفاده از پلانهای کشیده با مقاطع باریک
- استفاده از تاثیر دودکش (افزایش ارتفاع بخشی از فضاهای مرکزی)
- تعبیه درهای ارتباطی در بین اتاقها با استفاده از دیوارهای قابل کنترل به منظور هدایت جریان هوا
- استفاده از درها و پنجره‌های کاملاً باز شو و بزرگ
- بکارگیری پنجره‌های فوقانی و پائینی به منظور بهبود بخشیدن به شرایط تهویه در شب
- پیش بینی حداقل دو پنجره یکی رو به باد و دیگری پشت به باد برای هر یک از اتاقها
- پیش بینی فضاهای خارجی با توجه به جهت نسیم‌های مطلوب

جلوگیری از افزایش رطوبت هوا

- اجتناب از پیش بینی آب نما یا پوشش گیاهای در قسمتهایی از محوطه که احتمال می‌رود وزش باد، رطوبت حاصل از آنها را به فضاهای داخلی هدایت نماید
- کنترل رطوبت حاصل از گیاهان یا آب نماها با ایجاد جریان هوا در فواصل بین محدودهای متراکم گیاهی و ساختمان
- استفاده از مصالح نفوذپذیر در کف سازی محوطه ساختمان و جلوگیری از باقی ماندن آب در محوطه‌های مشرف به آفتاب



تصویر شماره ۲۳: طرح جامع سه بعدی محله ۲ فاز ۴ شهر جدید عالیشهر
(ترکیب توده و فضا) آلترناتیو شماره ۱ مأخذ: نگارندگان

جمع بندی

توسعه گسترده شهری با سیاست ایجاد شهرهای جدید در کشور تأثیرات عمده ای بر محیط زیست و شرایط زیستی انسان ها، حیوانات و گیاهان گذاشته است. بسیاری از این تغییرات در زمینه های پزشکی، کشاورزی و زمینه های مهندسی تا کنون مورد بررسی کارشناسی قرار گرفته است. اما تأثیرات عمده شرایط اقلیمی بر شهرهای جدید و نقاط مسکونی و طرح های توسعه شهری کمتر مورد توجه قرار گرفته است. هدف از این مقاله همانطور که بارها بیان گردید کاهش اثرات منفی و شرایط حاکم بر محیط شهر جدید عالیشهر از طریق استخراج الگوهای اقلیمی^۱ بافت کهن شهر بوشهر به منظور کنترل تشعشع خورشیدی، سرمایش و ایجاد کوران طبیعی، در طراحی شهر و مجموعه های سکونتی و نیز واحدهای مسکونی آن شهر جدید بوده است و هدف نهایی ایجاد چتر سایه^۲ و یا منطقه ای عاری از تابش تشعشعات خورشیدی است که مناسب زندگی در نواحی گرم و مرطوب است. همانطور که اشاره شد

1. Climatical Patterns
2. Shadow Umbrella



بررسی اثرات اقلیم در نوع و شکل توسعه، جهت رسیدن به راهبردهای طراحی در فضاهای شهری و معماری ضروری است تا پیاده روی، تحرک و فعالیت مردم در فضاهای شهری، در شرایطی راحت و مناسب انجام گیرد و در درون بناها، زندگی در شرایط عادی و با اتکای کمتر به وسایل تهویه مکانیکی امکان پذیر باشد.

راه حل های سنتی در پاسخ به اقلیم در طراحی شهرها و بناهای آن به دست فراموشی سپرده شده است. در مناطق شهری با توجه به افزایش جمعیت در این مناطق و تغییرات در شیوه زندگی و منابع حیاتی چون آب مدیریت شهری در شهرهای جدید نیاز به تفکری دوباره در استفاده از الگوهای اقلیمی بافت های کهن جهت بهبود طراحی شهرها و بناها خود احساس می کند. هرچند روش های ایجاد آسایش با استفاده از عوامل اقلیمی مانند باد و سایه تا حدی در طراحی ساختمان ها شناخته شده است ولی استفاده مطلوب از خرده اقلیم^۱ در فضاهای شهری به دلیل ماهیت و پیچیدگی آن قدری مشکل است. این موضوع از آنجا ناشی می شود که زمان استفاده از فضاهای شهری در طول سال در مناطق گرم و مرطوبی چون بوشهر و عالی شهر بسیار زیاد است و عدم حضور استفاده کننده از فضاهایی شهری موجبات رخت بر بستن سرزندگی، پویایی و نشاط شهری در این مناطق را فراهم می نماید. بنابراین ایجاد تعادل و تا حدی نزدیکی به حد آسایش در فضاهای شهری جهت دست یافتن به این مهم همانند داخل بناها توسط مدل: شمعی، د، شهرهای جدید ضرورت می یابد و بهره گیری از الگوهای اقلیمی موجود در منطقه بسیار حائز اهمیت می باشد.

منابع و مأخذ

- ۱- باقری بهشتی، شیدا، "عرصه های عمومی، عرصه های فراموش شده در شهرهای جدید"، مجموعه مقالات همایش بین المللی شهرهای جدید، کتاب دوم (هویت شهرهای جدید)، ۱۳۸۵، ۶۸-۶۱
- ۲- رجائی، محمدعلی و زحمتکش، مرضیه "نقش عوامل جغرافیایی و زیست محیطی در مکان یابی شهرهای جدید"، مجموعه مقالات همایش بین المللی شهرهای جدید، کتاب دوم (هویت شهرهای جدید)، ۱۳۸۵، ۲۳۴-۲۱۹
- ۳- رنجبر، احسان "بررسی معیارهای پایداری اقلیمی در طراحی فضاهای عمومی شهری شهرهای جدید حاشیه خلیج فارس، مورد مطالعه: بوشهر-عالی شهر"، پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشکده هنر و معماری دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ۱۳۸۶



- ۴- رنجبر، احسان، "خلاقیت‌های طراحی اقلیمی متناسب با جریان باد در بافت تاریخی بوشهر". فصلنامه باغ نظر شماره ۱۳. ۱۳۸۹، صص ۱۷-۳۴
- ۵- زنجانی، حبیب‌الله و امکچی، حمیده و عظیمی، ناصر، "نگرشی نو در نیاز سنجی و مکانیابی شهرک‌ها و شهرهای جدید"، فصلنامه شهرسازی و معماری آبادی، شماره ۶۵، زمستان ۱۳۸۸، ۹-۶
- ۶- عابدی، مهدیه و صفدری، داود، "شهرهای جدید-تطابق حس مکان با نیازهای انسان"، فصلنامه شهرسازی و معماری آبادی، شماره ۶۵، زمستان ۱۳۸۸، ۷۲-۷۷
- ۷- عقیقی، احمدرضا، "نگاهی به سیر تطور قانونی شهرهای جدید"، فصلنامه شهرسازی و معماری آبادی، شماره ۶۵، زمستان ۱۳۸۸، ۲۶-۲۹
- ۸- گاندر، ژ.و.آ. گیوا/تاثیر باد در شکل‌گیری فضاهای شهری/مترجم فیروز جناب/مهندسين مشاور نوی/تهران/۱۳۷۳
- ۹- مهندسان مشاور آسمان نقشینه، مطالعات طرح تفصیلی اراضی ۵۰۰ هکتاری شهر جدید عالیشهر، شرکت عمران شهرهای جدید، تهران/۱۳۸۱
- ۱۰- مهندسان مشاور جبارنیا و همکاران، پروژه طرح بهسازی و نوسازی بافت قدیم بوشهر، اداره کل مسکن و شهرسازی استان بوشهر، بوشهر، ۱۳۷۸
- ۱۱- مهندسان مشاور شهروبرنامه، مطالعات طرح جامع شهر جدید عالیشهر، شرکت عمران شهرهای جدید، تهران، ۱۳۷۲
- ۱۲- مهندسان مشاور شهروبرنامه، مطالعات طرح جامع بوشهر، اداره کل مسکن و شهرسازی استان بوشهر، وزارت مسکن و شهرسازی، تهران/۱۳۸۲
- 13- Baruch, Givoni/ Climate Considerations in Building and Urban design/ Van Nostrand Reinhold. New York/1998
- 14- Baruch, Givoni/ Urban Design and Climate/ Time-Saver Standard for Urban Design/Mc Grawhill/New York/2003
- 15- Baruch, Givoni/ Urban Design for Hot Humid Regions/ Renewable Energy/1994

بررسی تأثیر حس تعلق مکانی بر پایداری و سرمایه اجتماعی (نمونه موردی: شهر جدید پردیس)

الهام امینی^۱

تارا قاسمی^۲

صبا زال زاده^۳

چکیده

در ادبیات شهری دهه های اخیر ساختار شهر ها و محله های شهری با تأکید بر نیاز به توسعه احساس تعلق اجتماعی و مکانی ساکنان در شهر های بزرگ مورد بازشناسی قرار گرفته است. بازشناسی تعلق مکانی یک ضرورت اجتماعی و فرهنگی است که در جهت پیشبرد اهداف استراتژیک مدیریت شهری نقش بسیار مهمی دارد. در بین دارایی های یک اجتماع، پایداری اجتماعی و تعلق مکانی از اهمیت خاصی برخوردار است. از این رو در این پژوهش سعی شده است سطح تعلق مکانی، پایداری اجتماعی و سرمایه اجتماعی در شهر پردیس مورد سنجش قرار گیرد. رویکرد کلی در تحقیق حاضر پیمایشی و ترکیبی از روش های اسنادی، کتابخانه ای و پرسشنامه برای گردآوری داده ها مورد استفاده قرار گرفته است. جامعه آماری این پژوهش کلیه شهروندان ساکن در شهر جدید پردیس و حجم نمونه ۴۵۰ نفر است. برای تحلیل داده ها نیز از روش های آماری تعیین رابطه بین دو متغیر در جداول دو بعدی و رابطه معناداری آنها نیز با آزمون های ضریب همبستگی کای دو و گاما و همچنین برای میزان سنجش شاخص ها از شاخص آلفای کرونباخ استفاده شده است. نتایج نشان می دهد که

۱. استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد پردیس، گروه مهندسی شهرسازی، تهران، ایران

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز

۳. دانش آموخته کارشناسی شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی واحد پردیس



سطح تعلق مکانی، میزان مشارکت مردمی و پایداری اجتماعی، هر سه در حد بالایی است. همچنین دو متغیر پایداری اجتماعی، سرمایه اجتماعی رابطه معنا داری با بهبود حس تعلق مکانی دارد. بنابراین ضروری است که در برنامه ریزی های مرتبط با این شهر، تعلق مکانی، پایداری اجتماعی و سرمایه اجتماعی مورد توجه مسئولین شهری و برنامه ریزان واقع شود و در جهت حفظ این سرمایه ها و بهبود آنها تلاش شود.

واژه های کلیدی: پایداری اجتماعی، حس تعلق مکانی، سرمایه اجتماعی، شهر جدید پردیس

مقدمه

حس تعلق به مکان را می توان رابطه ای عاطفی و پر معنا بین شخص و مکان توصیف کرد، پیوندی احساسی که مردم آن مکان را به عنوان قرارگاهی برای بازگشت بدان ارزشمند بدانند. در حقیقت احساس تعلق به مکان شاخصی است که از طریق آن می توان میزان متمایز بودن آن مکان را برای مردم، نسبت به دیگر مکان ها سنجید. مسلم است که این تمایزات حاصل جمعی از عوامل مادی و معنوی شامل محیط، محیط کالبدی و معماری، محیط اجتماعی و نوع فعالیت ها، سطح فرهنگ و تاریخ، ابعاد شخصی و روانشناسانه (ادراک، شناخت و احساس) می باشد. در جریان گذر از مفهوم سنتی برنامه ریزی شهری، مفاهیم جدیدی شکل گرفته که ماهیتاً از تبار علومی چون جامعه شناسی و حتی روانشناسی است و بدین سان زایش معنی میان رشته ای برنامه ریزی شهری را سبب گردیده است (خاکپور و دیگران، ۱۳۸۸، ۶۴) که از جمله آنها می توان به پایداری اجتماعی، حس تعلق مکانی و سرمایه اجتماعی اشاره نمود، به طوری که امروزه پیگیری رویکردهای مبتنی بر افزایش میزان پایداری اجتماعی در جوامع و همچنین استفاده از آن در سطوح مختلف فعالیت های برنامه ریزی و طراحی شهری به عنوان یک راه حل موثر در کاهش هزینه های اجتماعی و در نتیجه ارتقای کیفیت زندگی شهری شناخته می شود (داداپور، ۱۳۹۱، ۳۲) از طرف دیگر، پژوهش های برنامه ریزی شهری همانند بسیاری از تحقیقات انسانی باید با یک چارچوب نظری یا مدل مفهومی مناسب پشتیبانی شود. در این چارچوب نظری و مدل مفهومی، متغیرها و عوامل موثر بر موضوع شناسایی و روابط آنها مشخص می شود. برای سنجش اعتبار و روایی این گونه مدل ها، تکنیک ها و ابزار کمی و کیفی متفاوتی وجود دارد. مدل سازی معادلات ساختاری یکی از این ابزارهای کمی و چند متغیره است که به بررسی و پردازش مدل پرداخته و امکانات انجام برخی اصلاحات



در مدل را فراهم می کند (پوراحمد و قاسمی، ۱۳۸۹، ۱۱). مسئله ای که در این تحقیق مورد بررسی قرار گرفته است، این است که نخست، و دوم این که، آیا بین اعتماد اجتماعی مردم و میزان حس تعلق مکان رابطه وجود دارد آیا می توان با وجود مولفه های پایداری اجتماعی میزان حس تعلق خاطر را بهبود بخشید؟ آیا سرمایه اجتماعی مردم به حس تعلق مکانی کمک می کند؟ و بین این سه مفهوم ارتباط وجود دارد و اینکه کدامیک بر دیگری اثرگذار هستند؟ در این راستا، از روش های مدلسازی معادلات ساختاری بهره گرفته شده است. روشن شدن ماهیت این روابط به برنامه ریزان و تصمیم گیران محلی کمک میکنند، تا تصمیمات بهتری برای بهبود این سه متغیر اتخاذ کنند. در این رابطه به نظر می رسد حس تعلق مکانی از طریق برانگیختن مشارکت ساکنان باعث افزایش پایداری اجتماعی شهروندان می شود.

مبانی نظری

توسعه پایدار

ریشه نگرش توسعه پایدار به نارضایتی از نتایج توسعه و رشد اجتماعی اقتصادی در شهرها از نظر بوم شناسی (اکولوژی) برمی گردد (کریمی و توکلی نیا، ۱۳۸۸: ۸۱).

از دهه ۱۹۸۰ به بعد، توسعه پایدار به عنوان مفهوم اصلی و بنیادی در راهبرد حفاظت جهانی سازمان ملل و در گزارش برایت لند قرار گرفت. گزارش خانم برایت لند^۱ (۱۹۸۶) توسعه پایدار را «توسعه ای که نیاز نسل حاضر را بدون به خطر انداختن توانایی های آینده، برای برآوردن نیازهای خودشان» تعریف می کند، بیان نمود (فرهودی، رهنمایی و تیموری، ۱۳۹۰). تحقق توسعه پایدار در ارتباط با فراگیری آن است. به عبارتی دیگر، توسعه باید به شیوه ای صورت پذیرد که بتواند بخش های وسیعی از یک جامعه را بهره مند سازد. با این وجود تعریفی از توسعه پایدار که به نحوی مورد توافق اکثریت باشد، سه حوزه اصلی اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی را دربر گیرد.

در فرایند توسعه پایدار، نقش پایداری اجتماعی در تحقق اهداف بسیار حائز اهمیت است. از این رو در اهداف راهبردی توسعه پایدار مضامینی چون توانمندسازی، افزایش قدرت و آزادی انتخاب، توسعه و گسترش مشارکت، ارتقاء کیفیت زندگی، ظرفیت سازی نهادی، امنیت اجتماعی، مسئولیت پذیری و رفاه اجتماعی به شکلی گسترده مورد تاکید قرار گرفته است؛

1. Bryant Land



بدین ترتیب ابعاد اجتماعی در تعامل با سایر ابعاد اقتصادی و اکولوژیکی، توسعه پایدار را قوام بخشیده و کلیت موزون آن را شکل می دهد.



نمودار ۱- نمودار سه اصل اساسی در توسعه پایدار در مدل به هم پیوسته

(Mark and Peacock¹ 2011,2)

پایداری اجتماعی

در توسعه اجتماعی دگرگونی و تغییر جامعه در کلیت آن مورد نظر نیست، توجه اساسی بیشتر بر تغییر بهبود زندگی و ارزیابی جریان ها و تحول اجتماعی است تا تغییر در یک سازمان یا نماد اجتماعی، استراتژی های توسعه اجتماعی نیز در جهت بهبود کیفیت زندگی انسانی بوده و پاسخگویی به نیازهای انسانی را مد نظر قرار دهد. (نظر پور ۱۳۸۷، ۳۶).

در نهایت چنین می توان گفت که پایداری اجتماعی به چگونگی ارتباط میان افراد، جامعه و جوامع با یکدیگر توجه داشته و به منظور دستیابی به این هدف، مدل هایی از توسعه انتخاب می شود. البته با وجود به مرزهای فیزیکی در اجرا باید گفت که پایداری اجتماعی ناشی از اقداماتی در زمینه موضوعات اساسی همچون عنصر های اجتماعی افراد و جوامع است که دامنه ای از توسعه مهارت ها و نابرابری ها در زمینه ی زیست محیطی و فضایی را در بر گرفته است، در این میان شاخص های پایداری اجتماعی را می توان عدالت اجتماعی، امنیت و تعامل اجتماعی معرفی کرد.

پایداری اجتماعی مساله برابری در فرصتها و استفاده از امکانات جهت تامین عدالت اجتماعی است. چنین تاکیدي، فقرزدایی را به اولین اقدام در جهت تحقق عدالت اجتماعی

1. Mark & Peacock



تبدیل می کند و می کوشد تا حد اقل شرایطی را فراهم آورده تا فرصت ها و امکانات به صورتی عادلانه در اختیار تمامی افراد قرار گیرد و خلایقیت ها امکان بروز و رشد و نمو به کف آورد (صرافی، ۱۳۷۷ : ۲۲) بنا به نظر باورن و گونتلت^۱ پایداری اجتماعی زمانی رخ می دهد که: فرآیندها، نظام ها، ساختارها و روابط به طور فعالانه ظرفیت های کنونی و نسل های آینده را به منظور ایجاد بهبودی و پیشرفت و قابل زیست بودن جامعه را حمایت کند. جامعه پایدار اجتماعی، برابر و متنوع، مرتبط و دارای روابط دموکراتیک بوده و کیفیت زندگی خوب را فراهم می کند (Barron & Gauntlett, 2002 : 3)

از دیدگاه ریک گیتز و ماریو لی، به منظور حفظ، کارکرد و پایداری جامعه دو سطح منابع می بایستی در جامعه ظرفیت سازی شود. ظرفیت انسانی و فردی که شامل: تحصیلات، مهارت و سلامتی و ظرفیت اجتماعی که شامل شبکه روابط و هنجارهایی که کنش های جمعی را به منظور بهبود کیفیت زندگی تسهیل می کند. اثر بخشی و ثبات هردو این منابع (اجتماعی و فردی) نیاز به توسعه دارد و باید در یک بستر که دارای ۴ اصل راهنما (برابری-ظرفیت و تعامل اجتماعی-امنیت-سازگاری و توافق) می باشد، اتفاق بیافتد (Gates&Lee, 2005 : 3). بنا به نظر مکنزی^۲ توسعه پایدار اجتماعی، توسعه ای است که: نیازهای اساسی به غذا، سرپناه، آموزش، شغل، درآمد، شرایط زندگی و فعالیت را تامین می کند. عدالت خواه باشد و این اطمینان را بدهد، که منابع توسعه کاملاً در سراسر جهان به تساوی و منصفانه توزیع می شود. رفاه فیزیکی، ذهنی، اجتماعی جمعیت را ارتقاء داده و یا حداقل از بین ببرد. آموزش، خلایقیت و توسعه توان انسانی را برای کل جامعه ترویج نماید. میراث فرهنگی و زیستی را حفظ کرده و احساس ارتباط با تاریخ و محیط زیست را تقویت کند. مردم سالارانه باشد و مشارکت و دخالت شهروندان را ترویج کند. شرایط زندگی را بهتر کرده و بین طراحی شکل محل های عمومی شهر با رفاه اجتماعی کالبدی و شور و هیجان ساکنان شهر ارتباط برقرار نماید (Mckenzie, 2004 : 1)

بر اساس دپارتمان توسعه بین الملل بنیانهای پایداری اجتماعی در موارد زیر بنا نهاده شده است:

برابری اجتماعی: که عبارت است از: فراهم شدن فرصتهای برابر و حقوق بشر برای تمام مردم چه در حال و چه برای نسل های آینده

1. Barron & Gauntlett
2. Mckenzie



انسجام اجتماعی: که عبارت است از ایجاد حس همدلی، همکاری و تشریک مساعی بین گروه های مختلف مردم

مشارکت: که عبارت است از فراهم شدن فرصت برای تک تک افراد جامعه تا بتوانند از این طریق هر شخص کیفیت زندگی خویش را بهبود بخشد

امنیت: که عبارت است از فراهم شدن امنیت در امرار معاش و در برابر مخاطرات طبیعی (Department For International Development, 2007: 1-2)

با توجه به این باید گفت، پایداری اجتماعی می بایستی بتواند عناصر فعالیتهای اقتصادی را انعکاس داده و از سوی دیگر با گسترش شبکه های اجتماعی به تقویت رفاه و کیفیت زندگی بپردازد (Mathias, 2005: 19)

در حوزه توسعه شهری از منظر پایداری اجتماعی ساخت شهرهای پایدار برای آینده مستلزم اقدامات برنامه ریزی می باشد. شهرها بایستی اصولاً فراگیر، برخوردار از یک محیط سالم و ایمن، از لحاظ اقتصادی شکوفا و همچنین از سرمایه اجتماعی برخوردار باشد (2005 of Representative Standing Committee Environment & Heritage House)

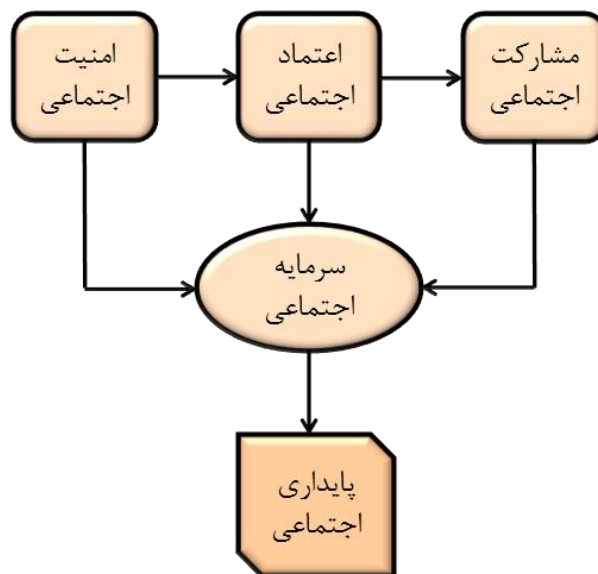
جدول زیر مهمترین شاخص های پایداری اجتماعی را براساس شاخص های کمی و کیفی نشان می دهد.

مؤلفه، معیار و زیرمعیارهای تبیین کننده پایداری اجتماعی			
بعد	مؤلفه	معیارهای تبیین کننده	زیرمعیارهای تبیین کننده
	مشارکت	پیوستگی اجتماعی	حس تعلق
			تعامل اجتماعی
			مسئولیت پذیری
			مشارکت در فعالیت های فرهنگی و تفریحی
	مشارکت اجتماعی		مشارکت در فعالیت های مذهبی
			مشارکت در فعالیت های محلی
			بعد عینی (کاهش یا فقدان جرم)
			بعد ذهنی (ادراک و احساس عموم)
پایداری اجتماعی	امنیت	امنیت اجتماعی	اعتماد بین فردی
			اعتماد مدنی یا نهادی
			رضایت از کیفیت دسترسی به خدمات
			نشاط در زندگی
	کیفیت زندگی	بعدذهنی کیفیت زندگی	رضایت از زندگی
			رضایت از میزان دسترسی به خدمات
			عدالت اجتماعی
			بعدعینی کیفیت زندگی

جدول ۱- مؤلفه ها و زیر معیارهای پایداری اجتماعی (مأخذ: میهن نستر و همکاران-ص ۱۶۲)



با توجه به مولفه های بالا و بر اساس پژوهش های انجام شده می توان نتیجه گرفت که امنیت، اعتماد، مشارکت اجتماعی تشکیل دهنده سرمایه اجتماعی هستند. نمودار زیر نشان دهنده روابط بین آن هاست. پی می توان گفت سرمایه اجتماعی نیز از مولفه های پایداری اجتماعی محسوب می شود.



نمودار ۲- روابط میان امنیت، اعتماد، مشارکت، سرمایه و پایداری اجتماعی

سرمایه اجتماعی

اصطلاح سرمایه اجتماعی به سال ۱۹۱۶ در مقاله ای توسط «هانی فان»^۱ در دانشگاه ویرجینیای غربی مطرح شد که بعدها در کتاب مرگ و زندگی شهرهای آمریکایی جین جیکبز^۲ مورد اشاره قرار گرفت.

هانی فان عنوان نموده است میان سرمایه اجتماعی و رابطه اجتماعی پیوند درونی و تنگاتنگ وجود دارد و سرمایه اجتماعی در درون رابطه اجتماعی نهفته و پنهان است. این برداشت از اصطلاح سرمایه اجتماعی پایه همه بحث هایی است که پس از هانی فان مطرح شد و بدین سان، زمینه ورود این اصطلاح را به حوزه های گوناگون علوم اجتماعی - هرچند

1. L.J Hanifan
2. Jajne Jacobs



با کاربست های متفاوت- فراهم آورد. نویسندگان پس از هانی فان نیز همگی پذیرفته اند که دو مفهوم سرمایه اجتماعی و رابطه اجتماعی به یکدیگر گره خورده و از این رو بررسی سرمایه اجتماعی با بررسی رابطه اجتماعی گردد. بعداز هانی فان، اندیشه سرمایه اجتماعی تا چندین دهه ناپدید شد. در دهه ۱۹۳۰، سیلورمن^۱ در مقاله «جوهر اصلی اقتصادها» به سرمایه اجتماعی اشاره نمود و در دهه ۱۹۵۰ گروهی از جامعه شناسان شهری کانادا (سیلی، سیمولوزلی، ۱۹۵۶) و در دهه ۱۹۶۰ یک استاد مسایل شهری (جیکوبز، ۱۹۶۱) آن را دوباره احیا کردند.

سرمایه اجتماعی در حال حاضر به یکی از بحث برانگیزترین و جنجالی ترین مفاهیم علوم اجتماعی و پژوهش های توسعه تبدیل شده است و حجم ادبیات دانشگاهی و سیاسی مرتبط با آن به سرعت در حال افزایش است. در عین حال، سرمایه اجتماعی به سرعت به ابزار تحلیلی اصلی پژوهش های جدید توسعه اقتصادی و اجتماعی در کشورهای در حال توسعه تبدیل می شود. در کلی ترین سطح سرمایه اجتماعی ویژگی هایی از یک جامعه یا گروه اجتماعی است که ظرفیت سازماندهی جمعی و داوطلبانه برای حل مشکلات متقابل با مسائل عمومی را افزایش می دهد. (تاجبخش، ۱۳۸۳: ۱۰)

سرمایه اجتماعی شامل منابع قابل دسترس برای کنش گران است که از طریق روابط اجتماعی آنها حاصل می گردد و به یک فرد یا گروه اجازه می دهد تا شبکه پایداری از روابط کم و بیش نهادینه شده آشنایی و شناخت متقابل را در اختیار داشته باشند (علیپور، ۱۳۸۷: ۱۱۳)

سرمایه اجتماعی به عنوان سازه یا مفهومی پیچیده و چند وجهی، به پدیده ای دلالت دارد که منبع اصلی زایش آن، اجتماع یعنی حوزه تعاملات اجتماعی است. در هر جامعه ای، خرده نظام اجتماع در ارتباط متقابل با سایر خرده نظام های فرهنگی، سیاسی و اقتصادی، اصلی ترین منبع و قلمرو روابط و تعاملات اجتماعی توأم با احساسات و عواطفی است که مولد تعهدات متقابل برای برقراری پیوندها و وصل کردن کنش گران به همدیگر و ایجاد اعتماد، همبستگی، انسجام و محیط گرم و سینرژیک لازم برای تسهیل کنش ها و تأمین سلامت جسمانی و روانی و شور و نشاط اجتماعی است. سرمایه اجتماعی دارای خصلتی پویا، خود زایشی و خود تکوینی است. به عنوان مثال هر چه از اعتماد بیش تر استفاده شود، میزان آن بیش تر می شود؛ زیرا اعتماد کردن، میزان اعتماد را تقویت می کند (عبداللهی، ۱۳۸۶: ۳۳).

1. Cilver Man

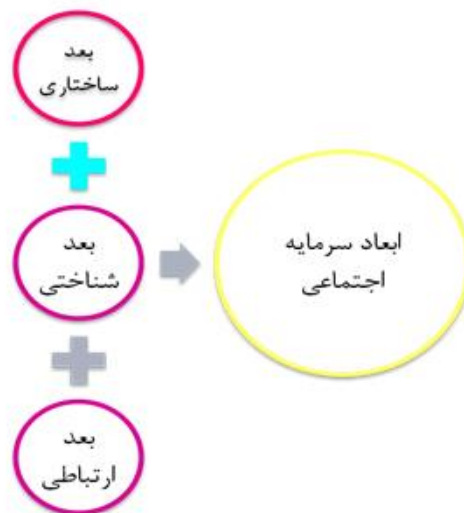


در مجموع می‌توان گفت «سرمایه اجتماعی شبکه‌ای متشکل از روابط و پیوندهای مبتنی بر اعتماد اجتماعی بین فردی و بین گروهی و تعاملات افراد با نهادها، سازمان‌ها و گروه‌های اجتماعی است که قرین هم‌بستگی و انسجام اجتماعی و برخورداری افراد و گروه‌ها از حمایت و انرژی لازم برای تسهیل کنش‌ها در جهت تحقق اهداف فردی و جمعی باشد» (همان: ۳۸).

ابعاد سرمایه اجتماعی

در یک دسته‌بندی، به سه بعد ساختاری، شناختی و ارتباطی تقسیم می‌شود. (Nahapeit&ghohal.1198)

به نقل از (خیراله پور، ۱۳۸۳)



نمودار ۳- ابعاد سرمایه اجتماعی

بعد ساختار

الف) پیوندهای موجود در شبکه: شامل وسعت و شدت ارتباطات موجود در شبکه
 ب) شکل و ترکیب شبکه: شامل سلسله مراتب شبکه، میزان ارتباط پذیری و تراکم شبکه
 ج) تناسب سازمانی: تا چه اندازه شبکه ایجاد شده برای یک هدف خاص ممکن است برای اهداف دیگر استفاده شود.



بعد شناختی

الف) زبان و علائم مشترک

ب) روایت های مشترک

بعد ارتباطی

الف) اعتماد

ب) هنجارها

ج) تعهدات و روابط متقابل

د) تعیین هویت مشترک

کارکردهای سرمایه اجتماعی

سرمایه اجتماعی دارای کارکرد های مثبت زیادی می باشد که به چند مورد از آن ها اشاره می شود :

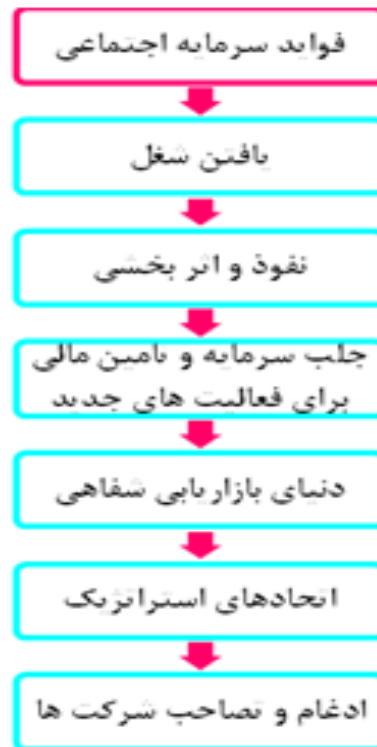
- ✓ کنترل اجتماعی
- ✓ منبع حفظ و حمایت خانوادگی
- ✓ منبع کسب مزایا و فواید خارج از شبکه خانوادگی
- ✓ توسعه اقتصادی

جدول ۲ - کارکرد های مثبت سرمایه اجتماعی

کارکردهای مثبت سرمایه اجتماعی	کنترل اجتماعی
منبع حفظ و حمایت خانوادگی	
منبع کسب مزایا و فواید خارج از شبکه خانوادگی	
توسعه اقتصادی	



همچنین سرمایه اجتماعی دارای فواید زیادی برای افراد و سازمان ها می باشد :



نمودار ۴- فواید سرمایه اجتماعی

اعتماد اجتماعی

اعتماد به معنی اعتقاد یا اطمینان راسخ به صداقت، درستی، وقوع و عدالت یک شخص، گروه یا کلیت جامعه می باشد صفدری، ۱۳۷۴، ۷۷) از نظر پاتنام^۱ بین اعتماد و همکاری متقابل همبستگی مثبت مستقیم وجود دارد. به عبارتی به میزان افزایش میزان اعتماد در میان کنشگران اجتماعی، همکاری و سهولت در کنش نیز افزایش می یابد. اعتماد عنصر غیر اختیاری و نا آگاهانه نیست. بلکه مستلزم پیش بینی رفتار یک بازیگر مستقل است که این پیش بینی در اجتماعات، بر اعتماد صمیمانه و در جوامع بر اعتماد غیر شخصی و غیر

1. Patnam



مستقیم استوار است (پاتنام، ۱۳۷۹، ۳۰۳) از این رو از نظر پاتنام اعتماد به عنوان پایه و پیش نیاز مشارکت در بین کنشگران محسوب می شود. در این تحقیق اعتماد اجتماعی در دو زیر مجموعه اعتماد شخصی و اعتماد غیر شخصی (انتزاعی) بررسی شده است.

اعتماد شخصی: این معیار مربوط به اعتماد فرد در روابط بین شخصی می باشد.

اعتماد شخصی (انتزاعی): این معیار میزان تمایل به اعتماد نسبت به حسن نیت و حسن انجام کار (عملکرد) خرده نظام های مختلف جامعه را اندازه گیری می گیرد (مبارکی، ۱۳۸۳، ۱۲۹)

۲-۴ مشارکت

مشارکت کردن به معنای سهمی در چیزی یافتن و از آن سود بردن و یا در گروهی شرکت جستن و بنابراین با آن همکاری داشتن است (سعیدی رضوانی، ۱۳۷۹: ۳۱۰).

مشارکت عبارتست از: مشارکت در قدرت اقتصادی با شرکت در تصمیم گیری از طریق سازمان ها به انتخاب خود داشتن انگیزه برای کمک به افزایش تولید از طریق سازمان های نهاد سازمان های بین المللی نیز تعاریفی از مشارکت ارائه کرده اند سهم افراد یا گروه های سازمان یافته از لحاظ اقتصادی در تسریع توسعه اقتصادی و اجتماعی.

__ این تعریف به دو مسأله اهمیت می دهد: الف) نقش مشارکت اجتماعی در توسعه اقتصادی و اجتماعی ب) انجام عمل مشارکت از طریق افراد به صورت جمعیت ها و تعاونی ها و یا از طریق گروه های شامل سازمان های کار فرمایان، اتحادیه های کارگری و غیره.

__ مشارکت از جنبه های مختلف تعریف شده است

الف) عمل یا وضعیت شرکت جستن یا بهره وری در چیزی چه کمی چه کیفی

ب) مشارکت با سایرین شامل :

-مشارکت براساس رابطه خویشاوندی (زوجین)

-شرکت در امور تجاری و یا انعقاد قرارداد یا پیمان که مفاد آن، شخص را ملزم به رعایت تعهداتی می کند.

ج) شرکت در منافع شامل:

-شرکت فعال در امور سیاسی تجاری

-عمل متقابل اجتماعی در گروه "شرکت در کلپ اتحادیه زراعی -"



-عمل یا موقعیتی که بیشتر از یک نفر در آن شرکت داشته باشند را می توان مشارکت نامید.

طبقه بندی مشارکت مردمی

مشارکت مردمی را می توان به راه های گوناگون دسته بندی کرد که هر کدام از این دسته بندی ها از نگاه و زاویه خاصی است. زیرا برای هر کدام از این تقسیم بندی ها، مصادیق مشخصی قابل تصورات و هنگام بحث از مشارکت نمی توان احکام کلی و یکسانی برای تمام آن ها در نظر گرفت. لذا لازم است بر اساس ویژگی های معینی آن ها را در دسته بندی های مشخصی قرار داد.

طبقه بندی بر پایه فرآیند

در طبقه بندی بر اساس فرایند مشارکت، می توان تقسیم بندی زیر را ارائه کرد که بر چهار مفهوم استوار است:

اول) مشارکت در تصمیم گیری

دوم) مشارکت در اجرای برنامه های اجرایی

سوم) مشارکت در ارزشیابی و بازنگری اجرایی پروژه ها

چهارم) مشارکت در سهم بندی منافع

طبقه بندی بر پایه مشارکت فعال و غیر فعال

مشارکت فعال

مشارکت فعال، مشارکتی است که در مقابل مفهوم منفعلانه مشارکت مطرح می شود. مشارکت فعال یعنی به عهده گرفتن مسئولیت و سهم شدن در تصمیم گیری یا حضور در تصمیم گیری.

مشارکت غیر فعال

در مقابل مشارکت فعال، مشارکت انفعالی یا غیر فعال قرار دارد. در این نوع مشارکت از مردم خواسته می شود در موافقت با برنامه های تهیه شده اعلام موافقت کنند و صرفاً شنونده باشند و بدون هیچ نوع مسئولیتی، فقط در اجرای برنامه شرکت کنند.



طبقه بندی مشارکت بر حسب ابعاد اقتصادی، سیاسی و اجتماعی

مشارکت اقتصادی

بیشتر مردم بخش عمده ای از عمر خود را در فعالیت های اقتصادی می گذرانند. در قلمرو اقتصادی مردم فرصت می یابند تا قابلیت های خود را به کار اندازند و درآمد کسب کنند. این درآمد به نوبه خود آنان را توانمند می سازد تا از راه افزایش قدرت خرید، دامنه انتخاب های خود را افزایش دهند. مشارکت در زندگی اقتصادی مبنایی فراهم می آورد تا به احساس احترام به خویش و منزلت اجتماعی دست یابند. این احساس ویژگی مؤثری است که در همه ابعاد زندگی ضرورت کامل دارد.

مشارکت سیاسی

مشارکت مردمی در ابعاد مختلف مطرح است اما در نظام سیاسی به جایگاه واقعی خود نزدیک تر شده و توانسته است موانع و مشکلات را تا حدود زیادی برطرف سازد. به طوری که ملت ها حق مسلم خود می دانند تا در تعیین سرنوشت سیاسی کشور خود مشارکت داشته باشند. مشارکت سیاسی یکی از معیار های اساسی توسعه یافتگی به شمار می رود. به عبارت دیگر هرچقدر افراد یک جامعه در فرایند تصمیم گیری، تعیین خط مشی و سرنوشت سیاسی خود در نظام شرکت کنند، نشان دهنده بلوغ سیاسی آنان است.

مشارکت اجتماعی

مشارکت و دخالت فرد در فعالیت های اجتماعی، ساده ترین تعریف از مشارکت اجتماعی است. مشارکت محله ای، شهری، روستایی و مشارکت در قالب انواع انجمن ها و نظایر آن از حیطه های مشارکت اجتماعی بشمار می آید. شاید بتوان مشارکت در جنبش های اجتماعی که اهدافی غیرسیاسی (لااقل در ظاهر امر) دارند را نیز مشارکت اجتماعی دانست. به همین دلیل مشارکت اجتماعی را عامل معنابخشی به عمل اجتماعی نام نهاده اند.

حس تعلق مکانی و هویت مکانی

بخشی از شخصیت وجودی هر انسان که هویت فردی وی را می سازد مکانی است که او خود را با آن شناسایی می کند و به دیگری می شناساند وی هنگامی که راجع به خود فکر می کند، خود را متصل به آن مکان می داند و آن مکان را بخشی از خود بر می شمارد و میان او و آن



مکان رابطه ای عمیق وجود دارد. چنین رابطه ای عمیق تر از صرف بودن در آن مکان با مواجهه با آن مکان است به گونه ای که آن را «خود همانی با فضا» تعبیر کرد. هویت مکان بخشی از زیر ساخت هویت فردی انسان و حاصل شناخته های عمومی او درباره جهان کالبدی است که انسان در آن زندگی می کند (رضازاده، ۲۳۶: ۱۳۸۵)، هویت مکانی، ممکن است به عنوان مبنا و زیر بنای خود شناسی درک شود که متشکل از ادراکاتی درباره جهان واقعی است که فرد در آن زندگی می کند. در مرکز این جهان واقعی، ادراکات گذشته محیطی شخصی است. گذشته ای متشکل از مکان ها، فضاها که ویژگیهای آنها به صورت سودمند و موثر در تأمین نیازهای زیست شناختی، روان شناختی، اجتماعی و فرهنگی شخص به کار گرفته شده اند. هویت مکانی پیوند نزدیکی با هویت شخصی پیدا می کند و می گوید من کجایی هستم یا به عبارتی اهل کجا هستم با چه کسانی هم هویتم.

هویت مکان به ویژگیهایی قابل تشخیص مکان بیرونی اشاره دارد که این ویژگیها سبب شاخص شدن مکان و افزایش خوانایی آن می شود. هویت مکان یادآور اتفاقات و گذشته مکان برقرار می کند. معانی و تعلقات از نشانه های مکان هستند که به طور غیر قابل تفکیکی در فهم ما از مکان های مختلف به هم پیوند خورده اند و کمبود آنها سبب تضعیف هویت مکان و کمرنگ شدن تاریخ مکان می شود. از طرف دیگر، تشخیص نمادها و نشانه های موجود در مکان، فرهنگ کلی مکان، خاطرات جمعی، هویت مکان و گذشته آن را تقویت می کند و در نتیجه، آگاهی فرد نسبت به مکان را افزایش می دهد و فرد می تواند پیوند روانی عمیقی با مکان برقرار کند. سیمای کالبدی، فعالیت ها و معانی مواد خام هویت مکان اند و دبالیکتیک بین آنها، روابط ساختاری بین این هویت است (افروق، ۱۳۷۷).

جدول ۳- طبقه بندی حس تعلق به مکان

۱- بی تفاوتی نسبت به مکان	طبقه بندی حس تعلق به مکان
۲- آگاهی از قرار گیری در یک مکان	
۳- تعلق به مکان	
۴- دلبستگی به مکان	
۵- یکی شدن با اهداف مکان	
۶- فداکاری برای مکان	



نمودار سطوح مختلف حس تعلق به مکان



جدول ۴- نظریات دانشمندان در رابطه با حس تعلق و مشارکت مردمی

نظریه پرداز	نظریه
مک میلان و چاوینس	دلایل حس تعلق محله ای بر فرآیندهای مشارکت محله ای بر فرآیندهای مشارکت محله ای از رهگذر چهار مولفه این مفهوم شامل: ۱- احساس عضویت- ۲- تاثیر گذاری- ۳- برآورده سازی نیازها ۴- پیوست های عاطفی قابل توضیح و تبیین است.
راپاپورت، پروشان، سکی، ریچر و لاواراکاس	آن چه محیط کالبدی را به عنوان بستر تعامل اجتماعی بیان می کند. در اصل تبادلات و سبیل های محیطی مشترک اجتماعی از یک طرف و از طرف دیگر قابلیت محیطی در تامین و گسترش این بعد از نیازهای انسانی است.
هومنز	عوامل مشارکت موثر مردم را داشتن منابع و دانش مشارکت (توانایی) وجود درخواست مشارکت از سوی سازمان ها یا نهادها، امکان پذیر بودن مشارکت، مشاهده شواهدی تاثیر مشارکتشان و میل به مشارکت یعنی حس تعلقی که مشارکت را تقویت می کند می داند.
پرویز پیران	مشارکت اجتماعی نیازمند بستر مناسب خود است و بدون تحقق آن جریان پیدا نمی کند بستر مناسب برای مشارکت فعال همه مردم، تقویت جامعه مدنی، نهادها و اجزا و فرآیندهای وابسته بدان است.

شاخص ها و متغیرهای پژوهش

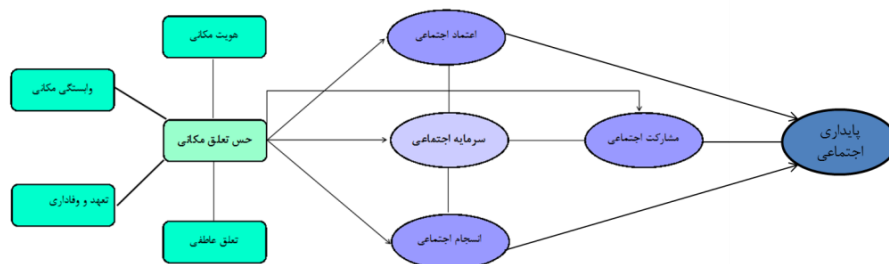
با توجه به مباحث گفته شده، و ارتباط میان مشارکت مردمی و سرمایه اجتماعی و تاثیر آن ها بر حس تعلق، جدول شاخص ها و متغیرهای آن ها در جدول زیر تعیین گردیده است:

شاخص ها	متغیر
هویت مکانی	حس تعلق مکانی
وابستگی مکانی	
تعهد و وفاداری	
تعلق عاطفی	
اعتماد اجتماعی	سرمایه اجتماعی
انجام اجتماعی	
مشارکت اجتماعی	



مدل تحلیلی تحقیق

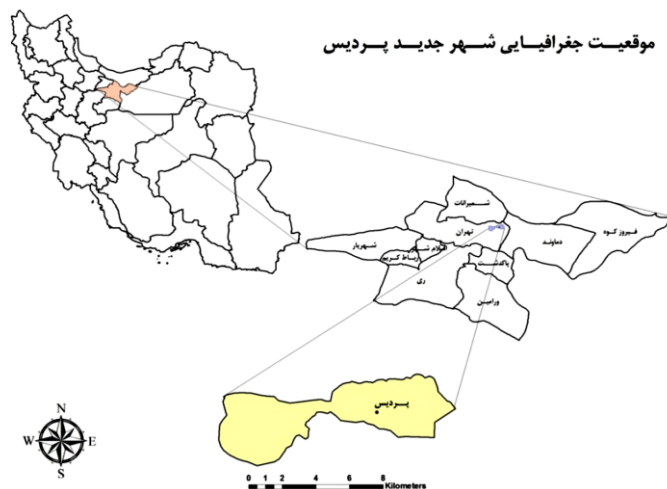
از بحث های نظری می توان استنباط کرد که حس تعلق مکانی و سرمایه اجتماعی مرتبط هستند به این معنا که حس تعلق مکانی و سرمایه اجتماعی دارای رابطه هستند. استدلال ما در مباحث پیش این بود که حس تعلق مکانی به صورت مستقیم و غیرمستقیم از طریق متغیر واسطه با سرمایه اجتماعی و مشارکت مردمی مرتبط است.



نمودار ۶- مدل تحلیل عاملی تحقیق

معرفی شهر جدید پردیس

شهر جدید پردیس با مساحتی حدود ۱۱۰ کیلومتر مربع در تقسیمات کالبدی زیر نظر شهرستان تهران یکی از شهرستان های استان تهران قرار دارد که از غرب با حریم شهر تهران هم مرز، منطبق برمرز حوزه شهرستان شمیرانات است و با قله های موجود و حوزه های آبریز که به سمت بستر شهر جهت گرفته اند، مشخص شده است. این محدوده در شرق به محدوده قانونی شهر بومهن، روستای کرشت و رودخانه آب انجیرک محدود شده است و در جنوب از منطقه میانک، تنگه کبود، به سمت رودخانه جاجرود در جنوب روستای سعید آباد امتداد یافته است. پست ترین نقطه حریم شهر بستر رودخانه جاجرود در جنوب سعید آباد به ارتفاع ۱۴۰۰ متر، بلندترین قله در شمال غربی شهر، کوه "آرا" به ارتفاع ۲۵۰۰ متر است. منطقه مذکور دارای اقلیم نیمه سرد سیری بوده و میانگین بارش سالانه ی آن حدود ۳۵۰ میلی متر است .



تصویر ۱- موقعیت جغرافیایی شهر پردیس



عکس شماره ۱: مسکن مهر (منبع: نگارنده)



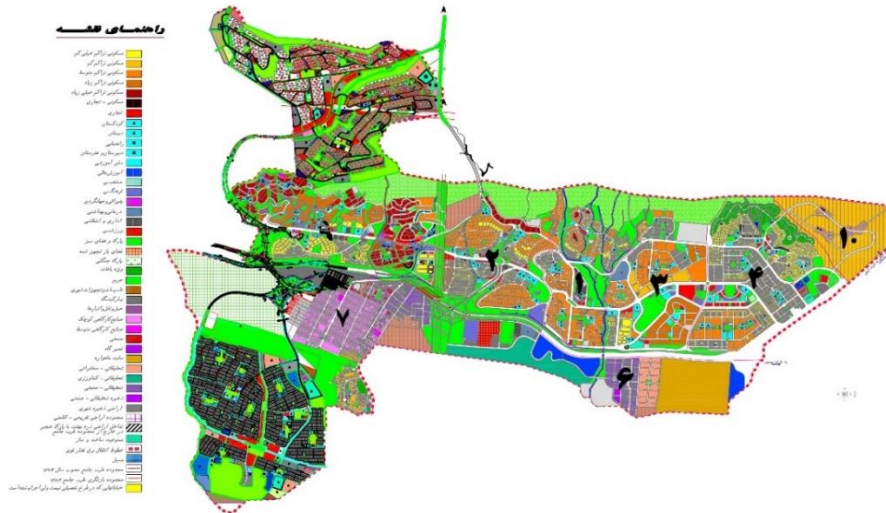
عکس شماره ۲: میدان امام خمینی (منبع:

www.sh-pardis.ir)



عکس شماره ۳: ساختمان

شهرداری (منبع: نگارنده)



تصویر ۲- نقشه طرح تفصیلی شهر جدید پردیس (منبع: شرت عمران پردیس)

ضرورت افزایش جمعیت مجموعه شهری تهران و افزایش ظرفیت جمعیت پذیری شهرهای جدید با توجه به سیاست های ملی، در خصوص اسکان جمعیت در پروژه مسکن مهر، اتخاذ گردیده است. بدیهی است شهر جدید پردیس به لحاظ نزدیکی به تهران، بر خور داری از فرصت شبکه های بزرگراهی و به ویژه چشم انداز احداث شبکه ریلی در آینده، فرصت مناسبی جهت سرریز جمعیت تهران دارا می باشد.

شرایط مساعد آب و هوایی و اقلیمی و وجود دید و منظر به محیط اکولوژیک بستر ساز این فرصت گردیده است. از سوی دیگر، روند تحقق پذیری طرح جامع تجدید نظر و سرعت اسکان جمعیت در شهر جدید پردیس ایجاب می کرد که حداقل ۴۲۵۰۰ نفر تاکنون در پردیس اسکان یابند. لیکن جمعیت ساکن در پردیس در سال ۱۳۸۶، ۲۸۲۰۰ نفر برآورد شده است که ۱۳/۹ درصد از روند مطلوب تحقق پذیری را شامل می شود. بر این اساس شرکت عمران شهر جدید پردیس، نیازمند تدارک ساختار تشکیلاتی منسجم و استراتژی های تحقق پذیری با مشارکت کلیه امکانات بخش خصوصی و دولتی می باشد.

طرح جامع پردیس در سال ۱۳۷۲ هجری شمسی به تصویب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران رسیده است. بر اساس طرح فوق عملکرد شهر جدید پردیس در سه سطح فضایی کلان، میانه و خرد تعریف شده است.



فرضیات تحقیق

۱. به نظر می‌رسد افزایش حس تعلق مکانی باعث بهبود سرمایه اجتماعی می‌شود.
۲. به نظر می‌رسد بین حس تعلق مکان و میزان اعتماد اجتماعی مردم رابطه وجود دارد.
۳. به نظر می‌رسد با بهبود حس تعلق مکانی، پایداری اجتماعی افزایش می‌یابد.
۴. به نظر می‌رسد بهبود حس تعلق مکانی به مشارکت اجتماعی مردم کمک می‌کند.

روش تحقیق

در این تحقیق مشارکت مردمی متغیر مستقل و سرمایه اجتماعی و حس تعلق مکانی، متغیر وابسته در نظر گرفته می‌شود. مولفه‌های سنجش شامل اعتماد اجتماعی، مشارکت اجتماعی و انسجام اجتماعی سنجیده می‌شود. مولفه‌های سنجش حس تعلق مکانی که شامل ۱. بعد هویت مکانی و وابستگی مکانی ۲. بعد تعلق عاطفی ۳. بعد تعهد و وفاداری و شاخص‌های مورد بررسی برای سرمایه اجتماعی شامل ۱. اعتماد اجتماعی ۲. پایداری اجتماعی ۳. مشارکت اجتماعی می‌باشد. شاخص‌های مورد بررسی به شرح جداول زیر می‌باشد.

جدول ۶- شاخص حس تعلق مکانی

متغیر	مؤلفه‌ها	گویه‌ها
حس تعلق مکانی	هویت مکانی و وابستگی مکانی	میزان آشنایی یا شهرستان پردیس
		خاطره یا احساس خوب از محله یا مکان خاص
		میزان اقتضای زندگی در این محله
		میزان دلبستگی به محله و شهر خود
	تعلق عاطفی	تمایل به ادامه زندگی در این شهر
		در هر جا به عضویت در این محله و شهر افتخار می‌کنم
		در همه حال، به محله خود عشق می‌ورزم.
		ارجحیت زندگی در این شهر نسبت به محله‌ها و شهرهای دیگر
	تعهد و وفاداری	روابط گرم و صمیمی یا سایر شهروندان
		میزان تعهد در قبال محله خود
		میزان یگو و مگو یا همسایگان خود بر سر مسائل جزئی
		توهین به اعضای این شهر را به هیچ وجه تحمل نمی‌کنم.
		معنای وفاداری به اعضای محله
		میزان اعتماد به ساکنین محله و شهر
		مسئولیت و وفاداری به اعضای محله
		کمک به دوستان و همسایگان به هنگام گرفتاری



جدول ۷- شاخص سرمایه اجتماعی

عناوین	مؤلفه ها	گونه ها
سرمایه اجتماعی	اعتماد اجتماعی	میزبان تامل با قرار غیر بومی.
		میزبان اعتماد به دوستان در حین جمعیتی بودن
		اعتماد به مجموعه مدیریت شهری و کارکنان شهرداری
		اعتماد به مفید بودن تصمیمات و قوانینی که در مجموعه مدیریت شهری گرفته می شود
		مشکل و درگیری ساکنین شهر با مجموعه مدیریت شهری می شود.
		وجود آلودگی در شهرداری موجب سهولت در رفع مشکلات می شود.
		مراجعه به ادارات مربوطه برای حل مشکلات محله یا شهر
	انجام و همبستگی اجتماعی	همکاری و انجام در اجرای مراسم های ملی
		میزبان درگیری در محله و شهر شما
		در هر تصمیمی، حاضر نیستیم پیوند خود را با قرار این شهر بپذیریم.
		مسئولیت در برابر قرار شهر
	مشارکت اجتماعی	میزبان مشارکت در هیئت های مذهبی
		میزبان مشارکت در انجمن های خیریه
		میزبان فعالیت در کانون های علمی، هنری و فرهنگی
		میزبان مشارکت در بسیج و هیئت های مقاومت
		میزبان فعالیت و مشارکت در شورایی محله
		میزبان شرکت در مجالس نذری محله
		میزبان همکاری با مطهران های انسان دوستانه مثل هلال احمر
		داوطلب برای انجام هر کار برای بهتر شدن محله و شهر
		داوطلب برای مشارکت برای حل مشکلات محله
		داوطلب برای مشارکت برای توسعه خدمات محله
		داوطلب برای فعالیت خیریه های عمرانی شهر یا محله مانند کمک به ایجاد یا حفظ فضای سبز
		داوطلب برای کمک به ترمیم شبکه معابر و خیابان ها و عذاب تشییع
		داوطلب برای کمک به گسترش زیرساختهای شهری

در این پژوهش داده های استخراج شده از پرسشنامه از طریق تحلیل فراوانی و پس از آن جهت ارزیابی ارتباط بین متغیر ها از آزمون گاما استفاده شده است. پرسشنامه پژوهش با حجم نمونه ۴۴۹ نفر از طریق فرمول کوکران تهیه و توسط ساکنین شهر پردیس پاسخ داده شده است.

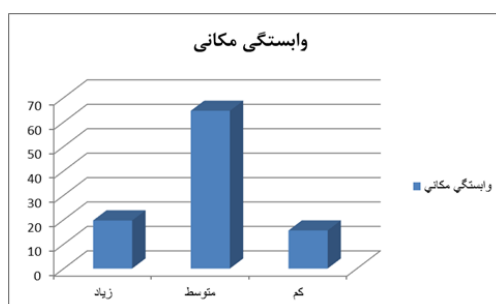


تحلیل داده‌ها

تحلیل داده‌های توصیفی

وابستگی مکانی

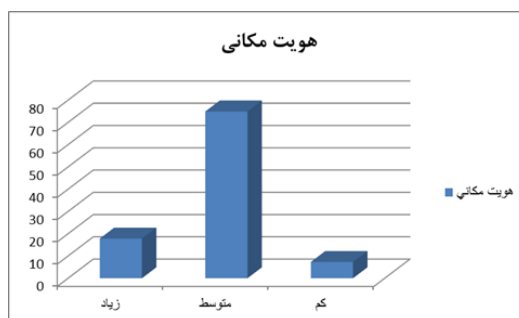
با توجه به نمودار بالا، وابستگی مکانی پاسخگویان ۲۰٪ زیاد، ۶۵٪ متوسط و ۱۶٪ کم می‌باشد و میانگین وابستگی مکانی ۱۲/۴ از ۲۰ نمره است هرچند نمره پایینی است ولی با توجه به اینکه شهر پردیس، شهر جدیدی است و قدمت زیادی ندارد و اکثر افراد بیشتر بعزت نزدیکی به شهر تهران بزرگ و رفتن به محل کار در تهران این منطقه را انتخاب کرده‌اند باز می‌توان این نمره خوبی برای این شهر باشد.



نمودار ۷. شاخص وابستگی مکانی

هویت مکانی

با توجه به نمودار بالا، هویت مکانی پاسخگویان ۱۸٪ زیاد، ۷۵٪ متوسط و ۷٪ کم می‌باشد و میانگین وابستگی مکانی ۱۱/۹ از ۲۰ نمره است و با توجه به توضیحاتی که در قسمت قبل داده شده است نمره خوبی به نظر می‌رسد.

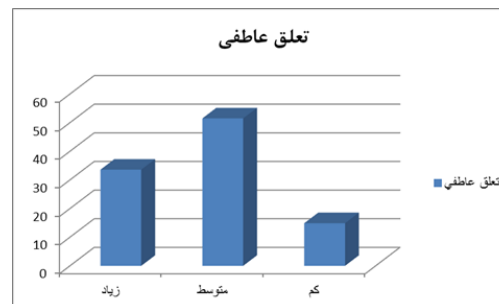


نمودار ۸- شاخص هویت مکانی



تعلق عاطفی

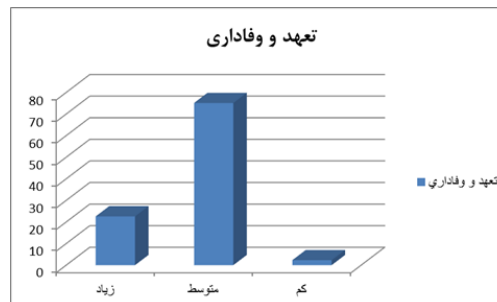
با توجه به نمودار بالا، تعلق عاطفی پاسخگویان ۳۴٪ زیاد، ۵۲٪ متوسط و ۱۵٪ کم می باشد و میانگین وابستگی مکانی ۱۱/۵۳ از ۲۰ نمره است و آمار نشان می دهد که تعلق عاطفی مردم به شهر پردیس در حد خوبی است.



نمودار ۹- شاخص تعلق عاطفی

تعهد و وفاداری

با توجه به نمودار بالا، تعهد و وفاداری پاسخگویان ۲۳٪ زیاد، ۷۵٪ متوسط و ۲٪ کم می باشد و میانگین وابستگی مکانی ۱۰/۹۴ از ۲۰ نمره است و نمره میانگین این شاخص کمتر از نمره میانگین شاخص های دیگر تعلق مکانی است.



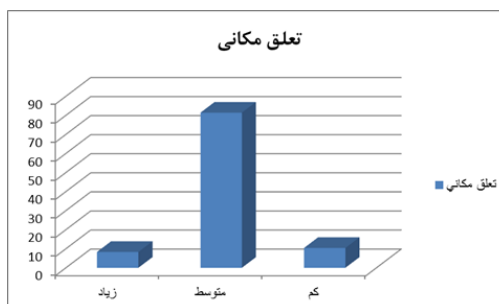
نمودار ۱۰- شاخص تعهد و وفاداری

حس تعلق مکانی

با توجه به نمودار بالا، حس تعلق مکانی پاسخگویان ۸٪ زیاد، ۸۱٪ متوسط و ۱۰٪ کم می باشد و میانگین حس تعلق مکانی ۱۳/۸۸ از ۲۰ نمره است و نمره میانگین حس تعلق مکانی در حد خوبی است. شهر پردیس علارغم قدمت کم خود، توانسته است افراد جامعه خود را نسبت



به مکانی که زندگی می‌کنند حس تعلق خاطر بدهد و این حس تعلق مکانی در حد بالایی است.



نمودار ۱۱ - شاخص تعلق مکانی

اعتماد اجتماعی

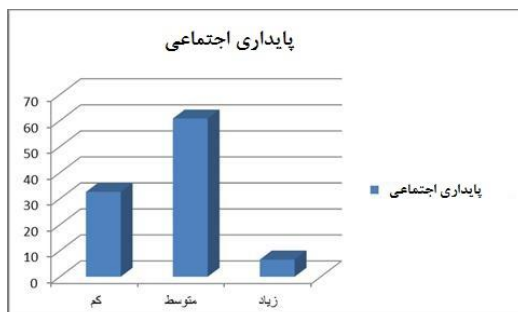
با توجه به نمودار بالا، اعتماد اجتماعی پاسخگویان ۴٪ زیاد، ۷۰٪ متوسط و ۲۶٪ کم می‌باشد و میانگین وابستگی مکانی ۱۱/۸۶ از ۲۰ نمره است و با توجه به شهر جدید پردیس و افراد سابقه سکونت کم افراد، دور از انتظار نبود که اعتماد اجتماعی بین افراد کم باشد



نمودار ۱۲ - شاخص اعتماد اجتماعی

پایداری اجتماعی

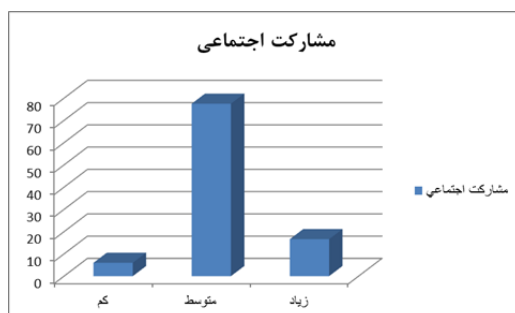
با توجه به نمودار بالا، پایداری اجتماعی پاسخگویان ۷٪ زیاد، ۶۱٪ متوسط و ۷٪ کم می‌باشد و میانگین وابستگی مکانی ۱۰/۸۶ از ۲۰ نمره است.



نمودار ۱۳ - شاخص پایداری

مشارکت اجتماعی

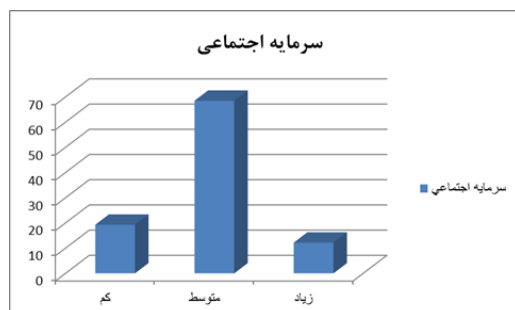
با توجه به نمودار بالا، مشارکت اجتماعی پاسخگویان ۱۷٪ زیاد، ۷۸٪ متوسط و ۶٪ کم می‌باشد و میانگین وابستگی مکانی ۱۲/۹۸ از ۲۰ نمره است و نمره میانگین این شاخص بیشتر از نمره میانگین شاخص‌های دیگر تعلق مکانی است.



نمودار ۱۴ - شاخص مشارکت

سرمایه اجتماعی

با توجه به نمودار بالا، سرمایه اجتماعی پاسخگویان ۱۲٪ زیاد، ۶۹٪ متوسط و ۱۹٪ کم می‌باشد و میانگین وابستگی مکانی ۱۲/۸۷ از ۲۰ نمره است و با توجه به توضیحاتی که در مورد شهر پردیس گفته شده است نمره خوبی می‌تواند باشد.



نمودار ۱۵ - شاخص سرمایه



یافته‌های استنباطی، اثبات و آزمون فرضیات

پس از تحلیل داده‌های توصیفی به اثبات و آزمون فرضیات از طریق آزمون گاما پرداختیم.

فرضیه اول

❖ به نظر می‌رسد افزایش حس تعلق مکانی باعث بهبود سرمایه اجتماعی می‌شود.
(رابطه سرمایه اجتماعی * حس تعلق مکانی)

جدول ۸- یافته استنباطی سرمایه اجتماعی * حس تعلق مکانی

یافته استنباطی سرمایه اجتماعی * حس تعلق مکانی		سرمایه اجتماعی ۲			جمع
		کم	متوسط	زیاد	
حس تعلق مکانی	کم	37.2%	62.8%		100.0%
	متوسط	18.6%	69.5%	12.0%	100.0%
	زیاد	3.0%	63.6%	33.3%	100.0%
جمع		19.3%	68.3%	12.4%	100.0%

با توجه به جدول بالا، پاسخگویانی که حس تعلق مکانی بیشتری دارند، بیشتر از دیگر پاسخگویان سرمایه اجتماعی آنها بیشتر است و برعکس پاسخگویان که حس تعلق مکانی کمتری دارند، بیشتر از دیگر پاسخگویان سرمایه اجتماعی آنها کمتر است و با توجه به آزمون گاما و سطح معناداری ۰/۰۰۰ که کوچکتر از ۰/۰۵ است پس بین افراد حس تعلق مکانی و سرمایه اجتماعی به لحاظ آماری رابطه دارد.

و شدت بدست آمده ۰/۵۸۶ می‌باشد پس شدت رابطه بالا و مستقیم است یعنی با افزایش حس تعلق مکانی، سرمایه اجتماعی نیز افزایش می‌یابد.

فرضیه دوم

❖ به نظر می‌رسد بین حس تعلق مکان و میزان اعتماد اجتماعی مردم رابطه وجود دارد. (رابطه اعتماد اجتماعی * حس تعلق مکانی)



جدول ۹- یافته استنباطی اعتماد اجتماعی * حس تعلق مکانی

یافته استنباطی اعتماد اجتماعی * حس تعلق مکانی		اعتماد اجتماعی			جمع
		کم	متوسط	زیاد	
حس تعلق مکانی	کم	41.9%	55.8%	2.3%	100.0%
	متوسط	25.0%	73.2%	1.8%	100.0%
	زیاد	5.9%	58.8%	35.3%	100.0%
جمع		25.2%	70.3%	4.6%	100.0%

با توجه به جدول بالا، پاسخگویانی که اعتماد اجتماعی بیشتری دارند، بیشتر از دیگر پاسخگویان اعتماد اجتماعی آنها بیشتر است و برعکس پاسخگویان که حس تعلق مکانی کمتری دارند، بیشتر از دیگر پاسخگویان اعتماد اجتماعی آنها کمتر است و با توجه به آزمون گاما و سطح معناداری ۰/۰۰۰ که کوچکتر از ۰/۰۵ است پس بین اعتماد اجتماعی افراد و حس تعلق مکانی به لحاظ آماری رابطه دارد.

و شدت بدست آمده ۰/۵۷۰ می باشد پس شدت رابطه بالا و مستقیم است یعنی با افزایش اعتماد حس تعلق مکانی، اعتماد اجتماعی نیز افزایش می یابد.

فرضیه سوم

❖ به نظر می رسد با بهبود حس تعلق مکانی ، پایداری اجتماعی افزایش می یابد (رابطه پایداری اجتماعی* حس تعلق مکانی)

جدول ۱۰- یافته استنباطی پایداری اجتماعی* حس تعلق مکانی

یافته پایداری اجتماعی و * حس تعلق مکانی		پایداری اجتماعی			جمع
		کم	متوسط	زیاد	
حس تعلق مکانی	کم	31.8%	65.9%	2.3%	100.0%
	متوسط	4.3%	66.4%	29.3%	100.0%
	زیاد		5.7%	94.3%	100.0%
جمع		6.8%	61.3%	31.8%	100.0%



با توجه به جدول بالا، پاسخگویانی که حس تعلق مکانی بیشتری دارند، پایداری اجتماعی در آنها بیشتر است و برعکس پاسخگویان که حس تعلق مکانی کمتری دارند، پایداری اجتماعی در آنها کمتر است و با توجه به آزمون گاما و سطح معناداری $0/000$ که کوچکتر از $0/05$ است پس پایداری اجتماعی و حس تعلق مکانی به لحاظ آماری رابطه دارد. و شدت بدست آمده $0/902$ می باشد پس شدت رابطه مستقیم و خیلی بالا است یعنی با افزایش حس تعلق مکانی اجتماعی، پایداری اجتماعی اجتماعی نیز خیلی افزایش می یابد.

فرضیه چهارم

❖ به نظر می رسد بهبود حس تعلق مکانی به مشارکت اجتماعی مردم کمک می کند. (رابطه مشارکت اجتماعی (مردمی) * حس تعلق مکانی)

جدول ۱۱- یافته استنباطی مشارکت اجتماعی (مردمی) * حس تعلق مکانی

یافته استنباطی مشارکت اجتماعی (مردمی) * حس تعلق مکانی		مشارکت اجتماعی			جمع
		زیاد	متوسط	کم	
حس تعلق مکانی	کم	2.3%	72.7%	25.0%	100.0%
	متوسط	2.7%	80.2%	17.2%	100.0%
	زیاد	41.2%	55.9%	2.9%	100.0%
جمع		5.8%	77.4%	16.8%	100.0%

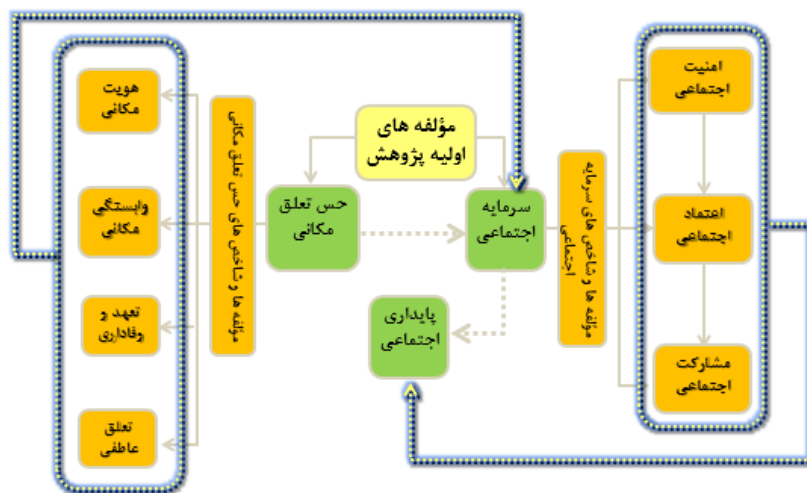
با توجه به جدول بالا، پاسخگویانی که حس تعلق مکانی بیشتری دارند، بیشتر از دیگر پاسخگویان مشارکت اجتماعی (مردمی) آنها بیشتر است و برعکس پاسخگویان که حس تعلق مکانی کمتری دارند، بیشتر از دیگر پاسخگویان مشارکت اجتماعی (مردمی) آنها کمتر است و با توجه به آزمون گاما و سطح معناداری $0/000$ که کوچکتر از $0/05$ است پس بین انسجام و همبستگی اجتماعی افراد و حس تعلق مکانی به لحاظ آماری رابطه دارد. و شدت بدست آمده $0/572$ می باشد پس شدت رابطه بالا و مستقیم است یعنی با افزایش حس تعلق مکانی، مشارکت اجتماعی (مردمی) افزایش می یابد.



نتیجه گیری

حس تعلق به مکان را به طور کلی می توان رابطه ای عاطفی و پر معنا بین شخص و مکان توصیف کرد. پیوندی احساسی که مردم آن مکان را به عنوان قرارگاهی برای بازگشت بدان ارزشمند بدانند. در حقیقت احساس تعلق به مکان شاخصی است که از طریق آن می توان میزان متمایز بودن آن مکان را برای مردم، نسبت به دیگر مکان ها سنجید. و از آنجا که شهرها باید برای مردم و درباره آن ها باشد و فعالیت مردم را در خود جای دهد، هر اندازه که تنوع و کارایی بیشتری داشته باشند وجود کیفیت حس تعلق به مکان در آن ها محتمل تر خواهد بود. و همچنین هر اندازه مشارکت مردم در اداره محله و شهر خود بیشتر شود، حس تعلق آنان به محل زندگی و شهر خود نیز افزایش می یابد و از آنجا که شعار شهرداری تهران شهروند مداری و توسعه محله ای است، می توان با ایجاد انگیزه و احساس تعلق اجتماعی مردم و ارتقای سطح دانش آنان، شهروندانی مسئول، اجتماعی و با حس تعلق مکانی بالا ساخت. و افزایش میزان سرمایه گذاری اجتماعی موجب ایجاد مشارکت اجتماعی و جامعه ای امن، با ثبات، پویا و شاداب می شود. بنابراین مهمترین ابزار برای مدیریت شهری موفق بهره گیری از مشارکت مردم است که این امر مهم از طریق ارزش گذاری بر دیدگاه های مردم در موضوعات مختلف شهری که تعلق مکانی و اجتماعی را ایجاد می کند به وجود آمده و با مشارکت اجتماعی همه گروه های شهری که به عنوان راهبردی جهت تغییرات شهری است می تواند تأثیر گذار باشد. این پژوهش با مروری بر نظریات دانشمندان و نظریه پردازان صاحب نظر داخل و خارج در حوزه حس تعلق به مکان و بررسی عوامل مؤثری همچون مشارکت و سرمایه اجتماعی، اقدام به ترسیم چهار چوب خاص تحقیق نموده و در پایان مدلی برای پژوهش مبتنی بر چهار چوب نظری خاص تحقیق طراحی شده است. لذا می توان نتیجه گرفت که با افزایش مشارکت اجتماعی، اعتماد اجتماعی، سرمایه اجتماعی، حس تعلق مکانی می توان موجب افزایش پایداری اجتماعی در شهرهای جدید شد.

در بخش های گذشته چهارچوب کلی تحقیق و چگونگی اجرای آن و همچنین تحلیل یافته های و نتایج حاصل از اجرا ارائه شد. در این بخش ضمن اشاره به خلاصه ای از پژوهش خواهد شد، همچنین در این بخش به بحث و بررسی پیرامون نتایج تحقیق و ارائه پیشنهاد به سازمان بر مبنای نتایج بدست آمده از تحقیق خواهیم پرداخت. سرآغاز مطالب به دست آمده از آمار توصیفی و استنباطی ذکر خواهد شد و پس از ارائه مدل مفهومی در ادامه پیشنهادهایی ارائه خواهد گردید.



نمودار ۱۶- مدل مفهومی ارائه شده

پیشنهادهای

۱. ایجاد فضاهای خاص گفتگو و تعامل اجتماعی در قالب پاتوق‌های محله‌ای، کلوب‌های دوستانه در فضای محله یا پارک‌های محله‌ای
۲. تشکیل گروه‌های داوطلب و یاریگر در زمین‌های اجتماعی، خدماتی و عمرانی
۳. توانمندسازی ساکنین محله‌های شهری و آموزش حقوق و تکالیف شهروندی
۴. بسترسازی حقوقی و قانونی و اجتماعی جهت نهاد سازی برای مشارکت شهروندان در فرایند تهیه و اجرای طرح‌های عمرانی و خدماتی و اجتماعی در محله
۵. زمینه سازی جهت ایجاد و تقویت حس تعلق اجتماعی به محله و فضای آن در قالب نهادهای اجتماعی و مذهبی
۶. برگزاری جشنواره‌های فرهنگی و اجتماعی در سطح محله و بین محله‌های شهر با هدف شکل‌گیری فضای تعامل و علقه‌های اجتماعی و شهروندی
۷. تشکیل کار گروهی برای طراحی و اجرای طرح‌های توانمند ساز خانواده محور و شهروند محور با شیوه‌های متناسب با لحاظ متغیر های مختلف گروههای مخاطب.
۸. طراحی و اجرای برنامه‌هایی جهت ظرفیت سازی و اجتماع سازی‌های محلی.



۹. طراحی و اجرای برنامه های ویژه توانمند سازی شهروندی برای کودکان و نوجوانان به عنوان مخاطبان خاص.
۱۰. اجرای طرح های آزمایشی در چند محله منتخب (مانند طرح محله نمونه) و بسط نتایج آن به سایر محلات مشابه.

پیشنهادهای برای پژوهش برای آینده

- با توجه به نتایج مطلوب این تحقیق موارد زیر را برای پژوهشهای آینده میتوان پیشنهاد داد:
۱. بررسی میزان تأثیرگذاری سرمایه اجتماعی بر حس تعلق مکانی مردم شهر پردیس.
 ۲. بررسی میزان تأثیر پذیری اعتماد اجتماعی از حس تعلق مکانی مردم شهر پردیس.
 ۳. بررسی میزان تأثیر پذیری پایداری اجتماعی از حس تعلق مکانی مردم شهر پردیس.
 ۴. بررسی میزان تأثیر گذاری مشارکت اجتماعی مردم بر حس تعلق مکانی مردم شهر پردیس.

منابع

۱. الهام امینی، (۱۳۹۴). بررسی حس تعلق مکانی بر سرمایه اجتماعی و مشارکت مردمی (نمونه موردی: شهر جدید پردیس)، کارفرما: مرکز تحقیقات کاربردی ناجای شرق تهران.
۲. نسترن، میهن؛ قاسمی، وحید؛ هادیزاده زرگر، صادق، ارزیابی شاخص های پایداری اجتماعی با استفاده از فرآیند تحلیل شبکه (ANP)، جامعه شناسی کاربردی، سال بیست و چهار، شماره سوم.
۳. آربروکل، جیمزال (۱۳۹۰). راهنمای جامع AMOS ۱۶، ترجمه کیومرث زر افشانی و مرضیه کشاورز، انتشارات دانشگاه رازی، کرمانشاه.
۴. ازکیا، مصطفی و غلامرضا غفاری (۱۳۸۳)، توسعه روستایی با تاکید بر جامعه روستایی ایران، تهران، نشر نی.
۵. باقری، نازگل (۱۳۸۶). طراحی شهری معطوف به سرمایه اجتماعی، رساله کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه شهید بهشتی.
۶. برغمندی، هادی (۱۳۸۷). تأثیر تخریب محله غربت بر سرمایه اجتماعی محله خاک سفید، فصلنامه رفاه اجتماعی، سال هفتم، شماره ۲۸، صص ۲۸۳-۲۶۳.
۷. بونوینز (۱۳۹۱). درس هایی از جامعه شناسی پی یر بوردیو پاتریس بون ویتز، ترجمه: جهانگیر جهانگیری، حسن پورسفر؛ تهران، نشر آگاه.
۸. بیرو، آلن (۱۳۷۰). فرهنگ علوم اجتماعی، ترجمه باقر ساروخانی، نشر کیهان، تهران.



۹. پوراحمد، احمد و قاسمی، ایرج (۱۳۸۹). مدل سازی معادلات ساختاری در برنامه ریزی شهری، مجله سپهر، دوره نوزدهم، شماره ۷۸، صص ۱۵-۱۰.
۱۰. پورجعفر، محمدرضا؛ کوکبی، افشین و تقوایی، اکبر (۱۳۸۴). برنامه ریزی کیفیت زندگی شهری در مراکز شهری: تعاریف و شاخص ها، جستارهای شهرسازی، شماره ۱۲.
۱۱. پیران، پرویز؛ موسوی، میرطاهر و شیانی، ملیحه (۱۳۸۵). کارپایه مفهومی و مفهوم سازی سرمایه اجتماعی (با تأکید بر شرایط ایران)، فصلنامه علمی پژوهشی رفاه اجتماعی، سال ششم، شماره ۲۳.
۱۲. توسلی، غلامعباس (۱۳۸۲). مشارکت اجتماعی در شرایط جامعه آنومیک، موسسه چاپ و انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
۱۳. حاجی پور، خلیل (۱۳۸۵). برنامه ریزی محله مینا رهیافتی کارآمد در ایجاد مدیریت شهری پایدار، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۶، صص ۳۷-۴۶.
۱۴. خاکپور، براتعلی و دیگران (۱۳۸۸). نقش سرمایه اجتماعی در توسعه پایدار محله ای، مجله جغرافیا و توسعه ناحیه ای، شماره دوازدهم، صص ۸۱-۵۵.
1. Arefi, M. (2003), Revisiting the Los Angeles Neighborhood Initiative (LANI), Journal of Planning Education and Research, 22(4), 384-399.
2. Bott, S.E., Banning, J., Wells, M., Haas, G & Lakey, J. (2006), A sense of place: A framework and its application, College Services, Vol 6, N05, pp 42-47.
3. Browne, M & cudeck, R. (1993), Alternative Ways Of assessing model fit. K. Bollen. in Testing structural equation models, Newbury Park, CA, sage publication, pp136-162.
4. Das, R.J.(2005),Putting social capital in its place, *Capital & Class* 30, pp: 5-79, DOI: 10.1177/030981680609000105.
5. Friedman, j. (1993),Toward a none euclidion mode of planning, *JAPA journal*, Autumn, pp: 43-44.
6. McVey, A & Vowles, J. (2005), Virtuous Circle or Cul de Sac? Social Capital and Political Participation in New Zealand, *Political Science*, vol. 57, no. 1, pp: 5-20. DOI: 10.1177/003231870505700102.

نقش عوامل جغرافیایی در مکانیابی و توسعه پایدار شهرها و شهرک‌های جدید مطالعه موردی: ایلام

علی شماعی^۱

افسانه فخری پور محمدی^۲

چکیده

یکی از مهم‌ترین معیارهای موثر در مکانیابی و پایداری شهرها و شهرک‌های جدید توجه به معیارهای محیط جغرافیایی است. معیارهای جغرافیایی اعم از معیارهای طبیعی و انسان ساخت نقش به سزایی در تامین آسایش و توسعه پایدار شهرها دارد. هدف این پژوهش بررسی و سنجش عوامل جغرافیایی موثر در مکانیابی شهرها و شهرک‌های جدید در حوضه شهری ایلام و معرفی مناسب‌ترین مکان ساخت شهرها و شهرک‌های جدید به عنوان یک الگو است. رویکرد حاکم بر این پژوهش رویکردهای اکولوژیکی و توسعه پایدار شهری در مکان‌یابی بهینه شهر جدید است. شهرها و شهرک‌های جدید به منظور پاسخگویی به سرریزهای جمعیتی، تأمین مسکن، کاهش مخاطرات محیطی و تعادل بخشی منطقه‌ای در حوزه پیرامونی شهرها است. این پژوهش با هدف دستیابی به تبیین معیارهای بهینه و بومی و ارزیابی معیارهای محیطی در مکان‌یابی بهینه شهرها و شهرک‌های جدید شهر ایلام است. این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی با بهره‌گیری از منابع اسنادی و میدانی و برای ترسیم نقشه‌ها از نرم‌افزار GIS بهره گرفته شده است. یافته‌ها و نتایج پژوهش نشان می‌دهد که در مکان‌یابی پروژه‌های مسکن و شهرهای جدید ایلام پارامترهای طبیعی به خوبی مورد مطالعه نبوده و در نتیجه

۱. دانشیار جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه خوارزمی، تهران

۲. کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه خوارزمی، تهران



این پروژه ها با مخاطرات طبیعی مواجه اند. بررسی های به عمل آمده درحوضه پیرامونی شهر ایلام با توجه به نقشه های توپوگرافی و زمین شناسی محدوده مورد مطالعه و سایر نقشه های مورد نیاز (نقشه گسل، منابع آب، مسیرهای ارتباطی)، نقاط پرخطر و کم خطر منطقه جهت استقرار شهرها و شهرک های جدید ایلام مشخص شد و در نهایت محدوده مسیر جاده ایلام - بدره با توجه به پارامترهای طبیعی بهترین مکان جهت مکانیابی شهر جدید معرفی می گردد.

واژگان کلیدی: مکانیابی شهرهای جدید، معیارهای محیطی، معیارهای محیط انسان ساخت، توسعه پایدار شهری، شهر اکولوژیک، شهر ایلام.

مقدمه

در فرآیند مکانیابی شهرهای جدید در طول تاریخ ساخت شهر سازگار و هماهنگ با محیط طبیعی همواره مورد نظر مردم و مسئولین قرار داشته است (بابا پور، ۱۳۸۹). قدمت تاریخی شهرهای جدید و مجتمع های مسکونی سابقه ای طولانی و به دوره های قبل از میلاد (شکویی، ۱۳۵۳: ۱) و شهرها و شهرک های جدید برنامه ریزی شده به سبک مدرن به اواخر قرن ۱۹ و اوایل قرن ۲۰ برمی گردد. بسیاری از اندیشمندان اعتقاد دارند ایجاد شهرهای جدید به معنی سکونتگاه های از پیش اندیشیده شده و با طرحی مشخص پدیده ای جدید در نظام شهری کشورهای دنیا محسوب می گردد. در طول دو قرن اخیر، به طور عمده شهرهای جدید در کنار منابع معدنی یا واحدهای صنعتی ایجاد می شدند تا از طریق قطب رشد شدن سبب تحقق سیاست های توسعه منطقه ای گردند (ثقه الاسلامی و همکاران، ۱۳۹۰). شهر جدید از لحاظ فاصله به مادرشهر بین ۱۵ تا ۸۵ کیلومتر و زمان جا به جایی با اتومبیل حدود ۳۰ تا ۴۵ دقیقه باشد، اسکان جمعیتی بیش از ۵۰۰۰۰ نفر یا دست کم ۱۰۰۰۰ واحد مسکونی در خارج از حوزه استحفاظی مادر شهر پیش بینی شده باشد (زیاری، ۱۳۸۹: ۸). طرح ایجاد شهرهای جدید در دنیای امروز از دو جهت مورد توجه قرار داشته است: یکی به منظور پاسخ به نیازهای رشد جمعیت و کاهش تمرکز جمعیت و فعالیت در شهرهای بزرگ است و دیگری به عنوان راه حل یا کاهش مشکلات زندگی و کاهش فشارهای زیست محیطی است.

شهرک های جدید با اهداف نوسازی فضاهای شهری در پسرانه های حوزه استحفاظی و حوزه روستاهای پیرامونی مادرشهر ساخته می شود. شهرک های جدید از لحاظ جمعیتی، تعداد سکونتگاه ها، کارکردهای شهری پیوند خورده به مادر شهر می باشد، همانند شهرک



اکباتان، ژاندارمری، ایران خودرو، مهرشهر، پاکدشت در حوزه تهران و کرج شکل گرفته است. گذشت بیش از چند دهه از اجرای سیاست شهرهای جدید در ایران مواضع انتقادی گوناگونی نسبت به احداث این شهرها وجود دارد (امین زاده گوهر ریزی و همکاران، ۱۳۹۱: ۲۲). مکتب اکولوژی یا بوم‌شناسی که به مطالعه مناسبات مشترک بین موجودات زنده با یکدیگر و محیط‌زیست آن‌ها توجه دارد امروزه در ارتباط با مکان‌یابی شهرها و ساماندهی آن‌ها شهر اکولوژیک را مطرح ساخته است. شهر اکولوژیک شهری است که ساختارهای کالبدی و اقتصادی آن با رعایت ملاحظات زیست‌محیطی و یا به عبارتی دیگر سازگار و هماهنگ با شرایط محیط طبیعی شکل گرفته است. در نتیجه چنین شهری کمترین مخاطرات و معضلات زیست محیط را دارد (شماعی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۳۸).

پدیده شهر جدید پاسخی به فرآیند رشد و توسعه ی کالبدی- فضایی شهرها و تامین آسایش بیشتر مردم است. به طوری که حتی با افزایش جمعیت شهرهای کوچک و میانه در طول زمان و برآوردن نیازهای جدید جمعیتی افزایش یافته، ساخت شهرک های جدید با کارکردهای مطلوب در فضاهای نو امری اجتناب ناپذیر است. در ایران مطالعات مکان‌یابی شهرهای جدید پس از انجام مطالعات طرح جامع ناحیه‌ای یا آمایش سرزمینی مورد توجه قرار گرفت. وزارت مسکن و شهرسازی در شرکت عمران شهرهای جدید به‌عنوان کارفرما به مهندسان مشاور و شهرساز انجام این مطالعات را با شرح خدمات معین محول می‌کند. با مرور منابع موجود آنچه در روند طراحی شهرهای جدید به ظهور می‌رسد شهرها و شهرک های جدید دچار چالش‌های زیست‌محیطی متعددی هستند (ثقه‌الاسلامی و همکاران ، ۱۳۹۰). شهرهای جدید باید اولاً با ناحیه و منطقه جغرافیایی که در آن هستند پیوند منطقی داشته باشند، ثانیاً فاصله آن‌ها از مادر شهر ناحیه و منطقه باید به‌اندازه‌ای باشد که سفر روزانه از این شهرها را به شهرهای مجاور تشویق نکند. با مطرح شدن مفهوم پایداری در دهه ۱۹۷۰ میلادی و آگاهی نسبت به مسائل محیط‌زیست و عواملی همچون نهضت‌های زیست‌محیطی ۱۹۶۰، انتشار کتاب‌هایی نظیر محدودیت‌های رشد و اولین اجلاس سازمان ملل در مورد محیط‌زیست و توسعه که در سال ۱۹۷۲ میلادی در استکهلم توسعه پایدار شهری در ایران مورد توجه بیشتر واقع شد. پژوهش‌های متعددی در این حوزه انجام‌شده و شهرهای جدید بسیاری بر اساس پایداری مورد ارزیابی قرار گرفتند. در ایران طراحی و اجرای شهرهای جدید و یا توسعه شهرهای در حال گسترش از جمله مجتمع های مسکونی مثل مسکن مهر بر اساس توسعه پایدار کمتر ساخته شده اند. درواقع محل استقرار برخی از شهرهای ایران نامناسب و این عامل در جذب جمعیت و پایداری این شهرها تأثیرگذار بوده است. استقرار



نامناسب شهرها و شهرک‌های جدید پیرامون شهرها و بی‌توجهی به توان‌های محیطی و بومی محل موجب وابستگی و عدم پایداری شهرهای جدید می‌شود (شیعه، ۱۳۸۵).

هسته اولیه شهر ایلام، روستاهای پراکنده‌ای هستند که محل ییلاقی ایلات و عشایر بوده‌اند از ترکیب و بهم پیوستن این روستاها شهر ایلام شکل گرفته است. مکان امروزی این هسته‌ها منطبق با محلات قدیمی شهر همچون، شیرخانی، پارک کودک، مسجد جامع، خیام، ژین، رضوی، ارکوازی، ریزه‌وندی، سعدی، سبزی آباد و شادآباد می‌باشند که بیشتر آنها در محدوده درونی خیابان شهدا، رسالت، آیت الله حیدری، فردوسی و بلوار شمالی امام خمینی واقع شده‌اند و همین محدوده بافت اصلی شهر تا سال ۱۳۳۵ می‌باشد. ایل‌های اصلی ساکن در این محلات که بافت عشیره‌ای و ایلی خود را حفظ کرده‌اند عبارتند از: ده بالایی، ارکوازی، رشنو، گنجوانی و ریزه‌وندی هسته اصلی شهر ایلام را شکل داده و بدنبال آن سایر ایل‌های بومی استان ایلام به این نقطه کوچ کرده و در مکانی در اطراف هسته مرکزی (منطقه یک) ساکن می‌شوند و زمینه پیدایش منطقه مرکزی (منطقه ۱) را فراهم کردند. عمده‌ترین مؤلفه‌های تاثیرگذار در پیدایش شهر و محلات شهری ایلام، شاخص‌ها و معیارهایی می‌باشند که ریشه در هنجارها و باورهای بومی دارند و مبتنی بر نظام ایلی-عشایری است و رمز استواری آنها وابستگی‌های خونی - نژادی می‌باشد به این صورت که افراد وابسته به یک ایل یا طایفه در یک مکانی از شهر ساکن می‌شوند و بقای آنها پیروی از نظام ایلی و مدیریت و اداره آنها ناشی از شیوه‌های سنتی نظام خانی و ریش سفیدی بود. این شهر تا سال ۱۳۳۵ دارای وسعت ۱۰۲ هکتار بود.

پژوهش‌های گوناگونی در رابطه با چگونگی مکانیابی مناسب و ساختار پایدار شهرها و شهرک‌ها انجام گرفته است. از جمله می‌توان به شهر سبز، شهر سالم، شهر بوم محور، شهر اکولوژیک شهر زیست پذیر و شهر بیوفیلیک اشاره کرد. شهر سالم شهری است که به طور مداوم و مستمر در حال آفرینش و بهبود محیط‌های فیزیکی و اجتماعی و گسترش مناسب است که مردم را قادر می‌سازد با یکدیگر در اجرای عملکردهای زندگی و دستیابی به حداکثر توان پشتیبانی نماید شهر بوم محور شهری است که منطبق با توان‌های محیط طبیعی و بومی رشد و گسترش یافته است. شهر بیوفیلیک شهری است که به حفاظت منابع طبیعی و تنوع زیستی توجه داشته و حفاظت از طبیعت و انطباق با ویژگی‌های محیط طبیعی شکل می‌گیرد. برنامه ریزی شهری بیوفیلیک یک مدل مفهومی است که به طراحی شهری با کمترین آلاینده‌ها و ضایعات و بهره‌وری مناسب از محیط زیست توجه دارد. شهر بیوفیلیک به توسعه پایدار محیط زیست و اجتماعی- فرهنگی در بخش‌های مختلف شهر توجه



دارد (زیاری، ۱۳۹۴: ۲۰). مطالعات دقیق و جامع زیست‌محیطی در مکان‌یابی و ساخت شهرها و شهرک‌های جدید از اهمیت و ضرورت خاصی برخوردار است، لذا مسئله اصلی این پژوهش این است: مهم‌ترین معیارهای طبیعی و انسانی در مکان‌یابی شهرهای جدید ایلام با توجه به رویکرد اکولوژیکی و توسعه پایدار کدام‌اند؟ از آنجایی که سیاست‌های تخصیص و توزیع منابع در شهرها، توسط برنامه ریزان شهری صورت می‌گیرد برنامه ریزان شهری مجریان اصلی اجرای عدالت محیطی در شهرها هستند (Talen, 1996, 22; Harvey, 1973, 72; Hay, 1995, 501). توجه به معیارهای محیطی یعنی هر چیزی در جای خود و این همان عدالت است. اسمیت برنامه‌ریزی شهری را سازوکاری می‌داند که از طریق عدالت توزیعی با فضای شهری ارتباط پیدا می‌کند. (Smith, 1994) ماریون یونگ در نظریه عدالت اجتماعی خود، به عامل توزیع متعادل فضا و زیرساخت‌های شهری اشاره کرده است. (Young, 1990: 37) مفهوم عدالت در توزیع منابع و خدمات، اولین بار توسط دیوید هاروی مطرح شد (Tabibian and et al, 2010: 9). توسعه پایدار یک مفهوم با دامنه‌ی گسترده و سیستمی با حفاظت و یا بهبود سیستم‌های یکپارچه‌ی طبیعی، که با کل زندگی در سیاره ما ارتباط دارد (قرخلو و همکاران، ۱۳۸۵: ۱۵۸). سیستم‌های شهری سیستم‌های باز و مرتبط با محیط طبیعی هستند (شیعه، ۱۳۸۵: ۴). در نتیجه توسعه پایدار شهری، در ارتباط متقابل با شرایط زیست‌محیطی و اقدامات انسانی است (ترکی، ۱۳۸۸). توسعه پایدار شهری، حاصل توجه به معیارهای محیط‌زیست و محیط فرهنگی-اجتماعی است «توسعه پایدار» به دنبال صیانت از منابع برای حال و آینده از طریق استفاده بهینه از زمین و وارد کردن کمترین آسیب به منابع طبیعی است. در مجموع مبانی نظری شهر پایدار شامل این موارد می‌شود: ۱- کاهش آلودگی ۲- نگهداری منابع طبیعی ۳- کاهش حجم ضایعات شهری ۴- افزایش بازیافت‌ها ۵- کاهش انرژی مصرفی ۶- حفاظت از جانداران مفید در شهر و پیرامون ۷- عدم تمرکز شهری و کاهش پراکندگی‌ها ۸- افزایش تراکم متوسط در حومه‌های شهری و شهرهای کوچک ۹- کاهش فواصل ارتباطی ۱۰- ایجاد اشتغال محلی ۱۱- توسعه متنوع مساکن ۱۲- توسعه شهرهای کوچک برای کاهش اتکا به شهرهای بزرگ ۱۳- ساختار اجتماع متعادل ۱۴- حمل‌ونقل عمومی و کاهش ترافیک جاده‌ای ۱۵- مدیریت ضایعات و بازیافت ۱۶- توزیع منابع و تهیه غذای پایدار محلی ۱۷- ارتقا فرهنگ محلی ۱۸- کاربری صحیح و متوازن ۱۹- برنامه‌ریزی جامع شهری و ناحیه‌ای و ساماندهی فضا (زیاری، ۱۳۹۲). در جمع‌بندی نهایی اهداف اساسی توسعه پایدار را می‌توان این‌گونه برشمرد: تأمین نیازهای انسانی، بهبود و ارتقای سطح زندگی همگانی، حفظ و اداره بهتر اکوسیستم‌ها، نیل به آینده‌ای امن‌تر (بیگدلی، ۱۳۸۵). امین زاده گوهرریزی و همکاران



(۱۳۹۱)، در مقاله‌ای تحت عنوان ارزیابی تطبیقی روش‌های مکان‌یابی شهرهای جدید در ایران (دهه ۶۰ تا ۸۰)، به این نتیجه رسیدند که ارزیابی روش‌های به‌کاررفته در مکان‌یابی شهرهای جدید در ایران نشان می‌دهد که رویکرد به مسائل مکان‌یابی در این طرح‌ها که ازجمله مهم‌ترین طرح‌های شهرسازی کشور محسوب می‌شوند تا حد زیادی ساده‌انگارانه و ابتدایی است و دستاورد قابل‌تأملی برای پیشبرد دانش و حرفه شهرسازی در ایران نداشته است.

ثقه‌الاسلامی و همکاران (۱۳۹۰)، در مقاله‌ای تحت عنوان معیارهای مکان‌یابی شهرهای جدید با توجه به مبانی توسعه پایدار (نمونه موردی شهر جدید بینالود)، در این مطالعه به این نتیجه رسیدند که معیارهای مکان‌یابی شهرهای جدید بر اساس مبانی توسعه پایدار بر اساس تلفیق سه مفهوم، توسعه پایدار، مکان‌یابی و اهداف ایجاد شهرهای جدید به ارزیابی این معیارها پرداخت. این معیارها در سه حوزه؛ محیطی، اقتصادی، اجتماعی و انسانی طبقه‌بندی شده و قابل ارزیابی در هر منطقه هستند.

شهر اکولوژیک: اکولوژی یا بوم‌شناسی که به مطالعه مناسبات مشترک بین موجودات زنده با یکدیگر و محیط‌زیست آن‌ها توجه دارد امروزه در ارتباط با مکان‌یابی شهرها و ساماندهی آن‌ها رویکرد شهر اکولوژیک را مطرح ساخته‌اند. شهر اکولوژیک شهری است که ساختارهای کالبدی و اقتصادی آن با رعایت ملاحظات زیست‌محیطی و یا به عبارتی دیگر سازگار و هماهنگ با شرایط محیط طبیعی شکل گرفته باشد. در نتیجه چنین شهری کمترین آلودگی‌ها و معضلات زیست محیط را دارد (شماعی و پوراحمد، ۱۳۹۲: ۱۳۸). مفهوم شهر اکولوژیک رعایت ملاحظات زیست‌محیطی در توسعه و ادامه حیات شهر است به نحوی که محدودیت‌های اجتماعی در برابر متناسب آنچه طبیعت ایجاد نموده است (bookchin, 1982: 140). در شهر اکولوژیک بدون تخریب طبیعت، زندگی معنی دارد لذا شهر برای سلامت شهرنشینان مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد. در این شهر منطقه جغرافیایی بر اساس توان‌های طبیعی شکل می‌گیرد (crombie, 1989: 18) و هر منطقه سازگار و تقریباً خودکفاست و نوعی جامعه ارگانیک برقرار است. در شهر اکولوژیک کارکرد شهری در فواصل سازگار و بهینه قرار می‌گیرد بنابراین وسایل نقلیه موتوری محدود (harvey, 1989: 18) و بر اساس سه عنصر مهم اکولوژیکی؛ مردم، اقتصاد و محیط باید زبان طراحی جدید شهری در قرن ۲۱ باشد (sale, 1991: 5). طراحی اکولوژیکی با مفهوم پایداری باید همخوان باشد. بر این اساس نوع طراحی باید از اصول زیر تشکیل شده باشد: بومی بودن راه‌حل‌ها، توجه به جنبه‌های اکولوژیکی در طراحی، طراحی با طبیعت و حداقل دخالت در طبیعت، طراحی با مردم، الهام

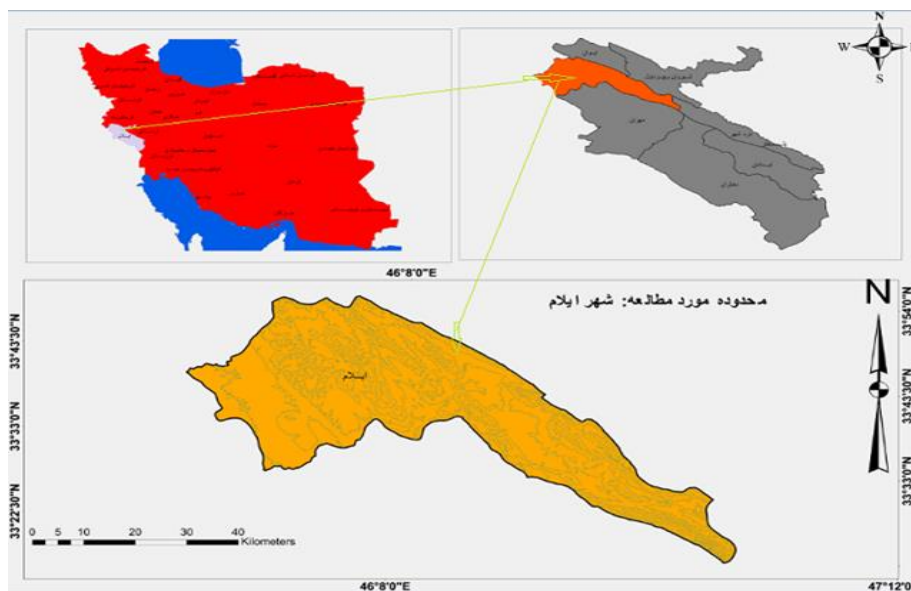


از هندسه طبیعت، حداقل به عنوان یک نظام بسته، تعادل بهینه بین جمعیت و منابع کاهش حداقل توسعه افقی، حفظ سنت‌های فرهنگی. بدین ترتیب طراحی شهرهای جدید اجتماع‌گرا، کوچک‌مقیاس، تکنولوژی مناسب، انسان‌گرا، توجه به استفاده‌کنندگان، هزینه کم، طراحی از پایین به بالا، جامع و فراگیر و آزادی‌خواهانه خواهد بود و از منابع موجود منطقه خود بهره‌برداری می‌نماید (زیاری، ۱۳۸۰: ۳۸۱).

مواد و روش‌ها

معرفی محدوده مورد مطالعه

شهر ایلام با مساحتی در حدود ۲۰۱۵۰ کیلومتر مربع که ۱/۲ مساحت کل کشور را شامل می‌گردد. با توجه به نتایج سرشماری اداره آمار (۱۳۹۰) جمعیت شهر ایلام ۲۱۳۵۷۹ نفر است. ایلام در نوار غربی کشور مابین ۳۱ درجه و ۵۸ دقیقه تا ۳۴ درجه و ۱۵ دقیقه عرض شمالی و در ۴۵ درجه و ۲۴ دقیقه تا ۴۸ درجه و ۱۰ دقیقه طول شرقی واقع شده است. ایلام از شمال به استان کرمانشاه، از غرب به کشور عراق، از جنوب به استان خوزستان و کشور عراق و از شرق به استان لرستان محدود شده است (فرجی، ۱۳۸۴: ۲۵).



نقشه شماره (۱): نقشه محدوده مورد مطالعه



این پژوهش با روش توصیفی -تحلیلی با بهره‌گیری از منابع اسنادی و میدانی و برای ترسیم بهره گرفته شده است. در این تحقیق مهم‌ترین معیارهای تأثیرگذار GIS نقشه‌ها از نرم‌افزار طبیعی در مکان‌یابی شهر ایلام از طریق بازدید میدانی و مطالعه نقشه‌های توپوگرافی ۵۰۰۰۰ : ۱ و نقشه‌های زمین‌شناسی ۱:۱۰۰۰۰۰ ، بررسی و شناسایی شدند و در نهایت با توجه به نتایج به دست آمده یک مکان جغرافیایی جهت استقرار شهر جدید ایلام پیشنهاد گردید.

تحولات توسعه کالبدی شهر ایلام

توسعه ایلام طی سالهای ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۰ به قرار زیر است:

- توسعه کالبدی شهر بین سال های ۱۳۳۵ تا ۱۳۵۴، عوامل گوناگونی در این دوره بر توسعه کالبدی شهر موثر بوده اند. از جمله عوامل می توان به نقش مرکزیت ایلام در منطقه، وجود آب و هوای مناسب و همچنین عوامل و اثرات ناشی از اجرای سیاست های اصلاحات اراضی و در نهایت جابجایی های جمعیت روستا - شهری اشاره نمود. محدوده های فیزیکی این دوره تقریباً بر خیابانهای کنونی جمهوری در شرق، رسالت در غرب و اشرفی اصفهانی در جنوب منطبق می باشد.

- محدوده شهر بین سالهای ۱۳۵۴ تا ۱۳۶۷، در این دوره نیز عوامل متعددی موجبات رشد و گسترش کالبدی شهر ایلام را فراهم ساختند. در ابتدای دوره، تغییر ایلام از فرمانداری کل به استان از جمله اتفاقات سیاسی است که منجر به جذب جمعیت بیشتر شهر ایلام گردید. سپس با پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۵۷ و همزمان تبیین سیاستهای حمایت از محرومین و فقدان برنامه مدون توسعه شهری، منجر به گسترش شهر و واگذاری اراضی مجانی و ارزان قیمت به اقشار مختلف بویژه فقرا گردید که در نهایت این فرآیند به شکل توسعه از هم گسیخته و فاقد برنامه نمایان شد. از طرفی با آغاز جنگ تحمیلی، مهاجرت های شدیدی اعم از مهاجرت های روستا - شهری و مهاجرت ساکنان شهرهای مرزی به ایلام، رشد و گسترش کالبدی شدیدی را به ناچار بر شهر ایلام تحمیل نمود. لازم به ذکر است که اغلب محدوده فعلی شهر در همین دوره شکل گرفته است. محدوده شهر در سالهای ۱۳۶۱ تا ۱۳۶۷ ، گسترش محدوده این دوره عمدتاً به شکل پیوسته بوده که در ادامه بافت شهر شروع به رشد نموده است. این دوره نیز از گستردگی کالبدی زیادی برخوردار بوده است. بطور کلی می توان گفت که بافت محله غیر رسمی حاشیه شرقی و جنوب شرقی شهر (بانبرز) از این سالها به شدت شروع به رشد نموده است.



- محدوده شهر بین سالهای ۱۳۶۷ تا ۱۳۶۸، اهمیت این مرحله بدلیل اتمام جنگ و مطرح شدن برنامه بازسازی است. علیرغم کوتاه بودن زمان این مرحله، از نظر زمانی محدوده گسترده ای از بافت فعلی را در برمی گیرد. توسعه جنوب غربی و غرب شهر در این دوره چشمگیر بوده است.

- محدوده شهر بین سالهای ۱۳۶۸ تا ۱۳۷۵، تا آغاز این دوره اغلب توسعه در شهر ایلام یا به شکل ارگانیک بوده و یا بواسطه تفکیک اراضی توسط افراد فاقد صلاحیت شکل گرفته است. اما همزمان با پایان جنگ و فراغت دولت از مسائل دفاع و بحرانهای ناشی از ادامه جنگ، برنامه های مدون و از پیش اندیشیده ای برای توسعه های آتی در نظر گرفته شد. هر چند در کم و کیف این برنامه ها می توان نقدهایی را نیز عنوان کرد. اما، به هر حال از این زمان به بعد توسعه آتی شهر ایلام در گرو تهیه طرح های آماده سازی و براساس پیشنهادات طرح جامع و تفصیلی شکل می گیرد. این دوره به واسطه ایجاد خدمات و زیرساختهای مختلف در قالب برنامه های بازسازی، رشد جمعیت به همان میزان افزایش یافت تا حدی که جمعیت شهر از ۸۹ هزار نفر سال ۶۵ به ۱۲۶ هزار نفر در سال ۷۵ بالغ گردید. در این دوره اغلب حواشی شهر در جنوب، شرق و شمال که از شیب بالای ۱۵ درصد برخوردار بودند و همچنین بخش های وسیعی از غرب شهر در معرض توسعه قرار گرفتند. در این دوره روستاهای واقع در غرب شهر نیز بشدت توسعه یافته و مهاجران روستایی و فقرای شهری را به خود جذب نمودند. این محدوده زمانی تقریباً تمامی بافت شهر به استثناء نوار بسیار کم عرضی از حواشی که بدون مجوز ساخته شده اند مابقی آماده سازی های بعد از سال ۷۵ را در برمی گیرد.

- محدوده شهر بین سالهای ۱۳۷۵ تا کنون، این دوره به شکل بارزی در میان دوره های قبل، از کنترل های بیشتری بر نحوه ساخت و ساز و توسعه های جدید برخوردار است. در این دوره به استثناء ساخت و سازهای منفرد و حاشیه ای که بدون مجوز ساخته شده اند، سایر توسعه های شهری در قالب طرح های آماده سازی بوده است. این محدوده نوار باریکی از ساخت و سازها در حواشی و ارتفاعات و همچنین طرح های آماده سازی را دربر می گیرد.

توسعه کالبدی شهر ایلام سال ۱۳۳۵-۱۳۹۰

در این گسترش سریع هیچ تناسبی بین کاربریهای مورد نیاز شهری و ساختمان سازی و خیابان کشی وجود نداشت و توجه کمتری به اصول برنامه ریزی شهری شد؛ جمعیت شهر در این دوره به سرعت فزونی یافت و بین رشد جمعیت و گسترش سطح شهر هماهنگی وجود



نداشت؛ طرحهایی که برای کنترل این رشد و هدایت منطقی گسترش آینده شهر تدوین شد نه تنها نتوانستند مشکل را حل کنند بلکه تمام بافت قدیم شهر را از هم پاشیدند به گونه ای تمام بافت قدیم تحت تاثیر ساخت و سازهای جدید قرار گرفت و اکثر خیابانها و شبکه معابر شهر تعریض گردیدند. در سال ۱۳۹۰ رشد شهر دو برابر شده و مساحت شهر به ۱۸۰۰ هکتار رسید؛ از دلایل رشد سریع آن می توان به تمرکز بیش از پنجاه درصد بودجه، امکانات و منابع شهری استان در شهر ایلام، نتیجتاً "هجوم جمعیت شهرها و روستاهای استان با هدف نزدیکی به این منابع و بازار اشتغال ناشی از کار در بخش خدمات دانست این تازه واردان تلاششان بر این شد تا هرچه بیشتر به سفره پهن شده ناشی از تمرکز بودجه نزدیکتر باشند (ملکی پور، ۱۳۸۹: ۶۱).

معیارهای طبیعی در مکان یابی شهر جدید

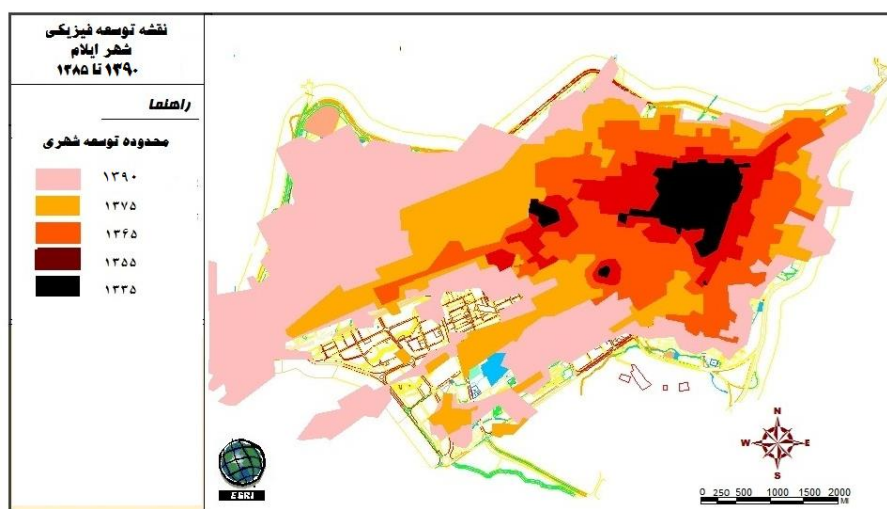
مهم ترین مرحله در مکان یابی شهرهای جدید، شناخت صحیح، دقیق و جامع بسترهای محیط طبیعی شهر مورد مطالعه است، تا بر اساس آن بتوان مشکلات و کمبودها را شناسایی کرد و راه حل های بهینه را برای رفع آن در نظر گرفت. اصولاً برنامه ریزی ها در محیط طبیعی صورت می پذیرد و در اصل محیط طبیعی بستر برنامه ریزی محسوب می شود (شهانی، ۱۳۸۹). بنابراین شناسایی دقیق عوامل و عناصر جغرافیای طبیعی و شاخص های زیست محیطی در فرایند انتخاب مکان استقرار، طراحی، ساخت و پویایی شهرهای جدید از پارامترهای پایه هستند. که عدم توجه به آنها سبب بروز آثار جبران ناپذیر و پرهزینه اقتصادی، اجتماعی و اکولوژیکی می گردد. این عوامل در روند فعالیتها و توسعه آتی شهر به عنوان مانع و بازدارنده عمل می نمایند (منوری، ۱۳۷۲، ۱۵۰). مهم ترین عوامل و ملاحظات طبیعی در مکان یابی شهرهای جدید عمدتاً شامل موارد زیر است: ۱- زمین شناسی و ژئومورفولوژی ۲- توپوگرافی ۳- منبع آب (سطحی و زیر زمینی) ۴- پوشش گیاهی و خاک ۵- ویژگی های آب و هوایی. زمین شناسی: محدوده جغرافیایی شهر ایلام از نقطه نظر تقسیمات زمین شناسی ایران در زون زمین ساختی زاگرس چین خورده یا زاگرس خارجی قرار دارد. این استان به لحاظ ژئومورفولوژیکی از تاقدیس و ناودیس های بزرگی تشکیل شده است که بزرگ ترین تاقدیسی که استان ایلام را به دو منطقه پشت کوه و پیش کوه تقسیم می کند، تاقدیس کبیرکوه می باشد. به لحاظ زمین شناسی، ستون چینه شناسی استان ایلام از قدیم به جدید به شرح زیر است (فرجی، ۱۳۹۴): ۱- سازند گورپی ۲- سازند امیران ۳- سازند کشکان ۴- سازند



شهبازان ۵- پابده ۶- آسماری ۷- سازند گچساران ۸- بختیاری ۹- آغاچاری ۱۰- تشکیلات کوآترنری جدید ۱۱- سازند شیلی آهکی گرو، که متشکل از چند سازند فرعی به نام‌های:

- سازند سروک، سازندی با جنس آهک‌های خاکستری
- سازند سورگاه، متشکل از شیل‌های خاکستری روشن یا تیره پیریت دار
- سازند ایلام، شامل آهک‌های بسیار ریزدانه خاکستری روشن بارگه‌های کلسیتی با آهک‌های متبلور ریزدانه با لایه‌بندی منظم و نازک می‌باشد.

با توجه به اینکه ایلام در حال حاضر بر روی رسوبات کوآترنری ایجاد شده است و در محل خروجی حوضه آبریز قرار دارد به شدت تحت تأثیر سیلاب‌های با دوره بازگشت طولانی مدت است. همچنان که بارش‌های پاییزی ۱۳۹۴ این شهر را تقریباً به‌طور کامل تخریب نموده است که باید برای ایجاد مکان شهری جدید برنامه‌ریزی‌های کارشناسانه اتخاذ شود.



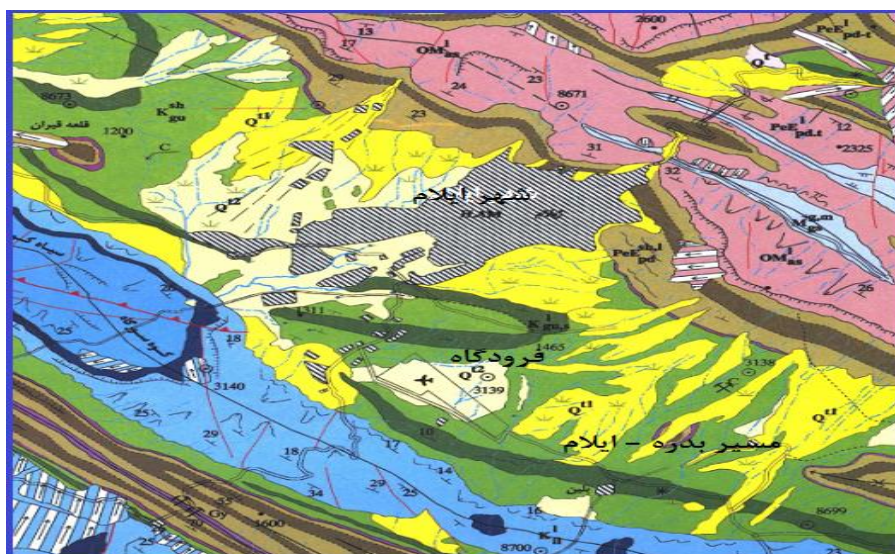
نقشه شماره (۲): نقشه زمین‌شناسی ایلام

موقعیت گسل‌های شهر ایلام

شکستگی‌هایی لایه‌های زمین و سنگ‌ها در جابه‌جایی‌های ساخت و سازهای شهری می‌تواند از چند سانتی متر تا چند میلی‌متر تأثیرگذار باشد. انرژی آزاد شده به هنگام حرکت سریع گسل‌های فعال، عامل وقوع اغلب زمین‌لرزه‌ها است. در استان ایلام نیز با توجه به وجود گسل‌های فرعی و اصلی فراوانی وجود دارد که باعث ایجاد زلزله‌های مکرر مخصوصاً در دو



سال اخیر شده‌اند و خسارات فراوانی را به بار آورده‌اند که در مکان‌یابی شهرهای جدید از جمله مکان‌یابی شهر جدید ایلام باید به موقعیت گسل‌ها یک گسل اصلی در شرق شهر ایلام و چند گسل فرعی در محدوده جغرافیایی شهر ایلام توجه خاصی شود و در استقرار هرگونه سکونت‌گاه فاصله قانونی با آن‌ها نیز رعایت شود. تا از خسارات احتمالی در آینده کاسته شود.



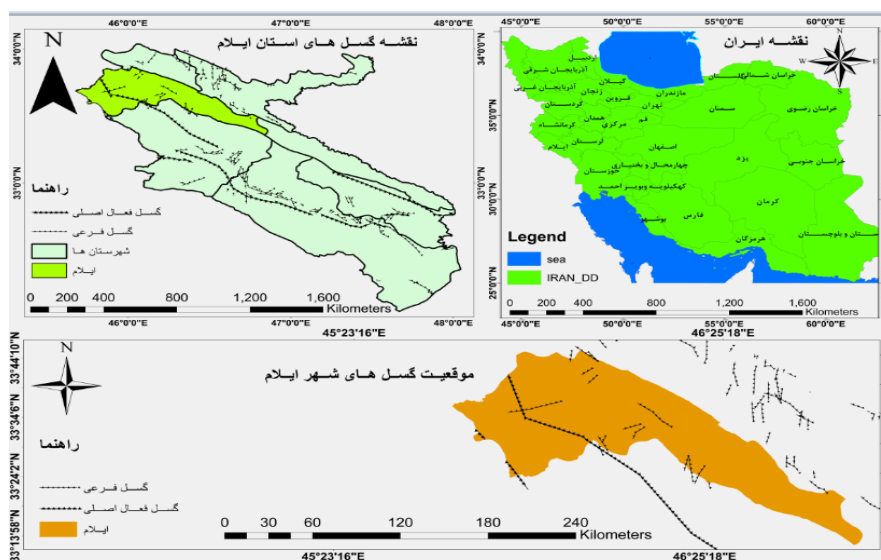
نقشه شماره (۳): موقعیت گسل‌های شهر ایلام

توپوگرافی: ایلام در یک موقعیت کوهستانی و در پایکوه‌های مانشت در ارتفاع ۱۴۴۰ متر از سطح دریا قرار گرفته است؛ شهر در بین ارتفاعات مانشت و کوه‌های جنوبی استقرار یافته است؛ شیب آن از سمت شمال به جنوب کم می‌شود. اراضی شهر از نوع دشتهای سیلابی بشمار می‌آید. با توجه به شرایط توپوگرافی منطقه جهت توسعه شهری به سمت غرب و جنوب غربی امکان‌پذیر است و توسعه شهری به سمت سایر قسمت‌های شهری بوسیله عوامل توپوگرافی همچون ناهمواریها محدود شده است. مهمترین ارتفاعات ایلام شامل: - کبیرکوه با حداکثر ارتفاع ۳۰۶۲ متر در بخش شمال غربی ایلام و ارتفاع ۲۶۰۰ متر در بخش جنوب شرقی ایلام، حد فاصل بین حوضه‌های آبریز رودخانه‌های مرزی و کرخه است.

- در بخش میانی کوه‌های مانشت در شمال ایلام با ارتفاع ۲۶۵۶ متر استقرار یافته است.



- در بخش شمالی کوه بانکول با حداکثر ارتفاع ۲۶۱۴ متر در حد فاصل حوضه رودخانه های مرزی و سیمره (سر شاخه اصلی کرخه) قرار دارند. کمترین میزان ارتفاع مربوط به مناطق جنوبی ایلام است که به حداقل ۴۵ متر می رسد. وجود رشته کوههای کبیر کوه و پشتکوه و شعبات آنها با توجه به عرض کم و طول زیاد ایلام موجب طولانی شدن فواصل ارتباطی و دسترسی میان مراکز جمعیتی، عدم پیوند فیزیکی دو نیمه غربی و شرقی و ارتباطات و مبادلات بین منطقه ای را در ایلام به حداقل رسانده است و ارتباطات اقتصادی - اجتماعی هر منطقه را با مناطق همجوار تقویت کرده است.



نقشه شماره (۴): نقشه توپوگرافی ایلام

ویژگی های آب و هوایی: ایلام با ارتفاع بیش از ۱۴۰۰ متر دارای آب و هوای معتدل کوهستانی است که در دره های کوهستانی و دامنه های جنگلی جای گرفته است. متوسط میزان کاهش دما ۱/۲ درجه زیر صفر و حرارت روزانه ۱۰/۳ درجه گزارش شده است. متوسط حرارت حداکثر روزانه در شهر ایلام در فصل تابستان به ۳۵/۶ درجه می رسد و دامنه تغییرات درجه حرارت در طول یکسال حدود ۳۴ درجه است. بر طبق آمارهای موجود تعداد روزهای یخبندان شهر ایلام در سال به طور متوسط ۶۶ روز است. حداکثر میزان بارندگی سالانه این شهر ۹۰۰ میلی متر است و لذا جزء نواحی باران خیز به حساب می آید. متوسط میزان بارندگی



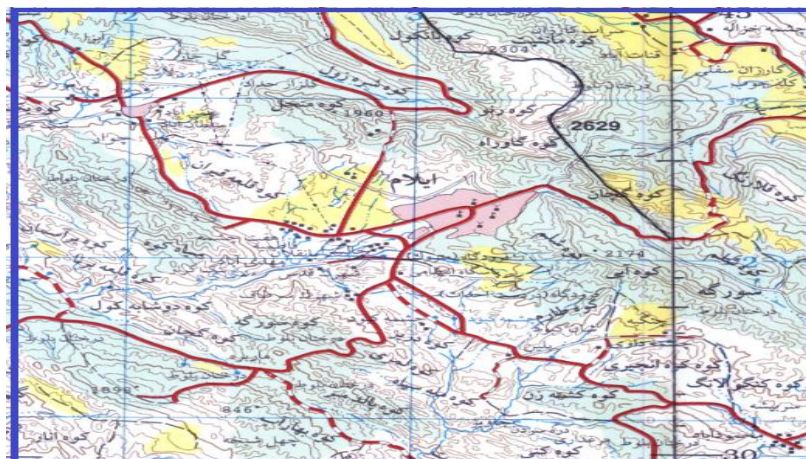
سالانه ۷۱۰/۸ میلی‌متر گزارش شده و مجموع تعداد روزهای دارای بارندگی در این شهر ۵۷ روز در سال است. بر اساس اطلاعات موجود، میانگین دمای سالانه شهر ایلام ۱۶/۶ درجه سانتیگراد است، همچنین میانگین دمای ماهانه ایلام از ۵ درجه سانتیگراد در دی ماه تا ۲۸/۹ درجه سانتیگراد در تیره ماه متغیر است.

منابع آب: ایلام از نظر تقسیم بندی هیدرولوژیک و با توجه به نقشه توپوگرافی و شبکه هیدروگرافی رودخانه‌ها به ۱۳ زیر حوزه تقسیم شده و از نظر حوزه‌های آبریز به دو قسمت تقسیم می‌شود:

- حوزه آبریز رودخانه سیمره: رود گاماسیاب، از کوه الوند همدان سرچشمه می‌گیرد و پس از عبور از کنار کوه بییستون به استان ایلام وارد شده و رود سیمره نام می‌گیرد. رود پس از مشروب کردن اراضی شهرستانهای شیروان چرداول و دره شهر، با پیوستن رود کشکان به عنوان کرخه (طولانی‌ترین رود ایران ۹۰۰ کیلومتر) به سمت جلگه خوزستان سرازیر می‌شود و سرانجام در باتلاقهای شرقی دجله پایان می‌یابد. رودخانه‌هایی که به سیمره می‌ریزند شامل، سرآبله، چرداول، سراب کلان، سراب زنجیره، کلم، سیکان. حوزه آبریز رود‌های مرزی شامل: رودخانه‌های کنگیر، گدارخوش، کنجانچم، چنگوله، گاوی، میمه و دویرج و.. اکثر رودهای این حوزه آبریز از دامنه جنوبی کبیرکوه سرچشمه می‌گیرند و به سمت کشور همسایه جاری هستند (ملکی پور، ۱۳۸۹: ۲۰). پتانسیل آبهای سطحی استان ۴/۵ میلیارد متر مکعب است (۹۳/۷۵٪ کل آبهای استان) حدود ۵۲۰ میلیون متر مکعب از طریق شبکه‌های آبیاری مدرن، نیمه مدرن، سنتی و همچنین ایستگاههای پمپاژ استفاده می‌گردد. با احداث و به بهره برداری رسیدن طرح‌های بزرگ آبی، مانند شبکه آبیاری و زهکشی دشت عباس، سد مخزنی دویرج، سد مخزنی کنگیر، شبکه آبیاری و زهکشی میمه، گاوی، مولاب و سایر طرحهای در دست مطالعه یا اجرا، امید می‌رود این میزان به چند برابر افزایش یابد. در کوهپایه‌ها و نقاط کوهستانی بدلیل محدودیت دشت‌ها، سفره‌های بزرگ و غنی امکان شکل‌گیری نیافته و در قسمت‌های پست و کم شیب در غرب ایلام نیز سازندهای نامناسب کیفیت آب را نامطلوب ساخته‌اند. در حال حاضر مناطقی که در غرب و جنوب ایلام واقع شده‌اند؛ مهم‌ترین مناطق بهره برداری از آب‌ها به شمار می‌روند. استفاده از آب‌های زیر زمینی بخش مهمی از نیاز ایلام را مرتفع می‌سازد و شبکه‌های اصلی ارتباطی نیز در امتداد چنین مناطقی ساخته شده‌اند. در واقع به جز ناحیه کوهستانی که استفاده از آب‌های سطحی اهمیت نسبی می‌یابد، بخش عمده‌ای از ایلام به وسیله چاه‌های عمیق به آب دسترسی دارند. مشکل اصلی در این میان کیفیت آب در مخازن زیر زمینی است که عمدتاً متوسط تا بد



است. با این حال مناطق غربی و جنوبی امکانات مناسبی برای بهره‌برداری دارند. منابع تامین‌کننده آب شهر ایلام از سد ایلام و چهارده حلقه چاه در منطقه گل گل ملکشاهی تامین می‌شود.

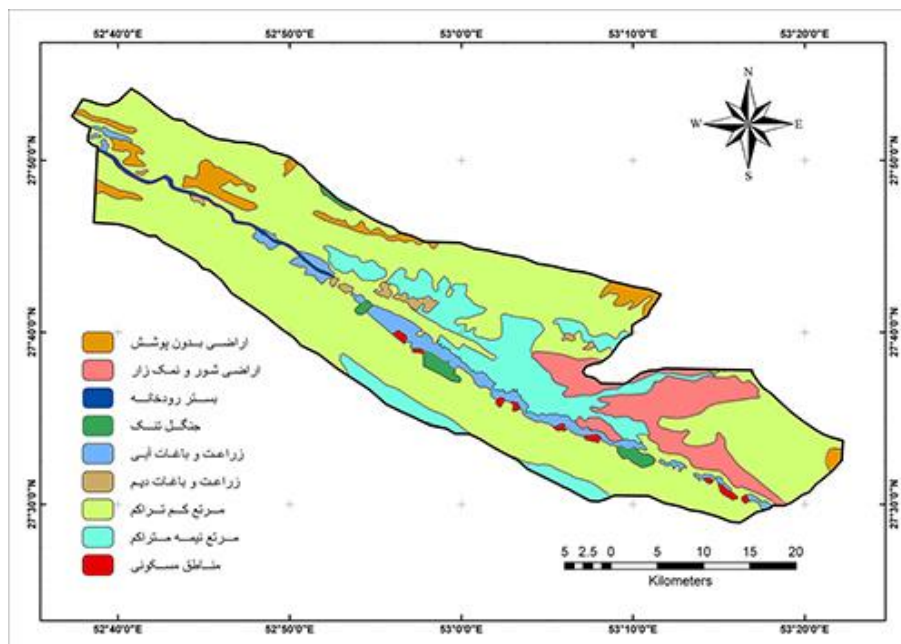


نقشه شماره (۵): نقشه شبکه های آب ها و موقعیت رودخانه های ایلام

خاک: در محدوده شهر ایلام جنس خاک‌ها عمدتاً از مواد آلی گچی تشکیل شده است این مواد در ترکیب با خاک‌های منطقه‌ای به صورت کربنات کلسیم بر سطوح بسیار وسیعی دیده می‌شوند. همچنین به دلیل گسترش ناهمواری‌ها و شیب زیاد، ضخامت خاک و اکثر نقاط شهر بسیار اندک بوده و برون‌زدگی‌های سنگی در اکثر خاک‌های این شهر را می‌توان ملاحظه نمود. در طبقه‌بندی خاک‌های شهر ایلام وسیع‌ترین طبقه خاک متعلق به خاک‌های لیتوسل و آگوسل که دارای عمق کم تا عمق متوسط همراه با سنگ‌ریزه است، می‌باشد. این خاک‌ها عمدتاً بر روی تجمع مواد و سنگ‌های آهکی و مارنهای گچی تشکیل شده در سطح وسیعی در منطقه کوهپایه‌ای و نقاط مرتفع شهرها گسترش یافته است. در این پهنه هر جا دره‌ها و رودخانه‌ها وجود دارد در حاشیه بستر رودخانه خاک‌های عمیق و آبرفتی مربوط به دوران کواترنر یافت می‌شود که کاربری کشاورزی یافته است (مهندسين مشاور بعد تکنیک، ۱۳۷۶: ۹۵). همان‌طور که گفته شد در شهر ایلام با توجه به عدم وجود تکامل خاک و توپوگرافی ناهموار، به شدت با کمبود زمین‌های با درصد شیب کم (حداکثر ۳ درصد) جهت ایجاد شهرهای جدید مواجه است که در هنگام مکان‌یابی شهرهای جدید در این حوضه باید این مقوله موردنظر قرار گیرد.



پوشش گیاهی: به طور کلی پوشش گیاهی ارتفاعات در چهار جهت اصلی شهر ایلام را درختان بلوط، بنه، بادام و ... تشکیل می‌دهد. همچنان که در فاصله چند کیلومتری جنوب شرقی شهر ایلام، شهر پارک جنگلی ششدار قرار دارد که درخت بلوط گونه اصلی آن است. که در امتداد پارک جنگلی ششدار و در فاصله چند کیلومتری در بین جاده ایلام-ایوان جنگل‌های دالاب واقع شده است. مساحت آن حدود ۳۲۰ هکتار است که همانند ششدار گونه اصلی آن بلوط است (فرجی، ۱۳۹۴: ۳۸). در شمال شرقی شهر ایلام تنگه ارغوان قرار دارد که یکی از زیباترین مناطق جنگلی و تفریحی شهر ایلام است که به دلیل رویش تعدادی درخت ارغوان در ابتدای این تنگه به تنگه ارغوان معروف شده است. این منطقه نقش مهمی در میکروکلیمای شهر ایلام داشته و از لحاظ توریستی و تفریحی حائز اهمیت فراوان است. همچنین وجود ارتفاعات مانشت و قلارنگ قوچعلی در شمال شرقی شهر ایلام موجب ایجاد میکروکلیمای خاص در شهر ایلام و اطراف آن گردیده است. گونه غالب این منطقه بلوط است از دیگر گونه‌های گیاهی و نباتی این منطقه می‌توان از گون و فرفیون نام برد که تا ارتفاع حدود ۲۰۰۰ متر با درصد پوشش متفاوت به صورت گونه‌های گیاهی غالب، اشکوب تحتانی را پوشانده است (میرزاده، ۱۳۸۰: ۵۸). در شمال غربی شهر ایلام منطقه مشجر که باقیمانده جنگل‌های خشک می‌باشد نظر هر بیننده‌ای را به خود جلب می‌کند ولی متأسفانه تبدیل اراضی این مناطق به زمین زراعی و بهره‌برداری‌های بی‌رویه از این جنگل موجب نابودی گونه‌های گیاهی ضعیف گردیده است. گونه غالب مراتع مشجر این منطقه را بلوط ایرانی تشکیل می‌دهد. پسته وحشی و درخت گون گونه‌های درخت آبی منطقه است (منابع طبیعی استان ایلام، ۱۳۷۳: ۴۱). در شرق ایلام به‌ویژه ارتفاعات شلم، درختان بلوط به صورت پرپشت دیده می‌شود که با توجه به صعب‌العبور بودن و شیب زیاد و همچنین جنس سازندهای نفوذناپذیر در این منطقه هر لحظه سیلاب محدوده شهر ایلام را تهدید می‌کند. با توجه به رویکرد توسعه پایدار، مکان‌یابی شهرهای جدید باید به گونه‌ای باشد که کمترین آسیب را به محیط‌زیست از جمله پوشش گیاهی وارد نماید. که ما در این مطالعه به این مقوله توجه بیش‌ازپیش نموده‌ایم.



نقشه شماره (۶): نقشه پوشش گیاهی ایلام

معیارهای انسانی در مکان‌یابی شهر جدید

تحولات جمعیتی: ایلام از حیث جمعیت به عنوان شهرهای کم جمعیت کشور محسوب می‌شود؛ تراکم نسبی جمعیت ۸۹ نفر در هر کیلومتر مربع در سطح شهرستان می‌باشد. بر اساس آخرین تقسیمات کشوری در سال ۱۳۹۰ استان ایلام دارای ۸ شهرستان به نام‌های ایلام، دهلران، آبدانان، ملکشاهی، شیروان چرداول، دره شهر، ایوان و مهران و ۲۱ نقطه شهری می‌باشد. جدول شماره ۱ تقسیمات استان را به تفکیک نشان می‌دهد.

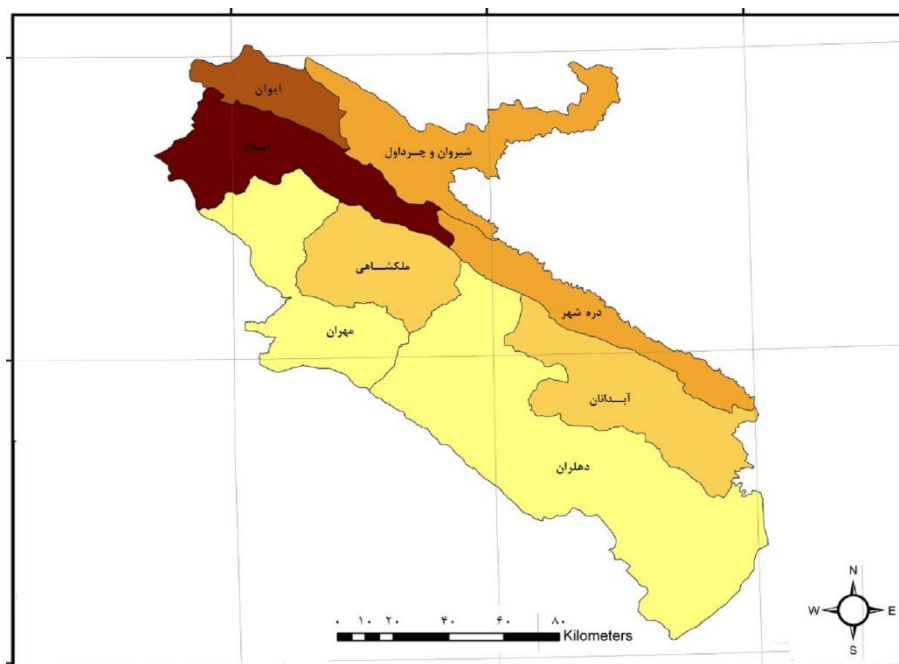
جدول شماره (۱): تقسیمات سیاسی استان ایلام ۱۳۹۰

شهرستان	بخش	دهستان	مساحت km ^۲	آبادی	نام شهرهای تابعه
ایلام	۲	۴	۲۱۶۵	۹۸	ایلام - چوار
آبدانان	۳	۶	۲۳۸۵	۶۳	مرکزی - سراب باغ - کلات
ایوان	۲	۴	۹۰۳	۷۲	مرکزی - زرنه
دهلران	۳	۶	۶۸۱۷	۱۲۳	مرکزی - زرین آباد - موسیان



شهرستان	بخش	دهستان	مساحت km ^۲	آبادی	نام شهرهای تابعه
دره شهر	۳	۶	۱۴۵۰	۹۶	دره شهر- مازین- بدره
شیروان چرداول	۳	۸	۲۲۳۶	۲۰۶	مرکزی- شیروان- هلیلان
مهران	۳	۵	۴۱۶۴	۸۴	مرکزی- صالح آباد- ارکواز
ملکشاهی	۲	۴	۲۰۲۰	۵۳	ملکشاهی- دلگشا- مهر
کل استان	۱۹	۳۹	۲۰۱۵۰	۷۹۵	-

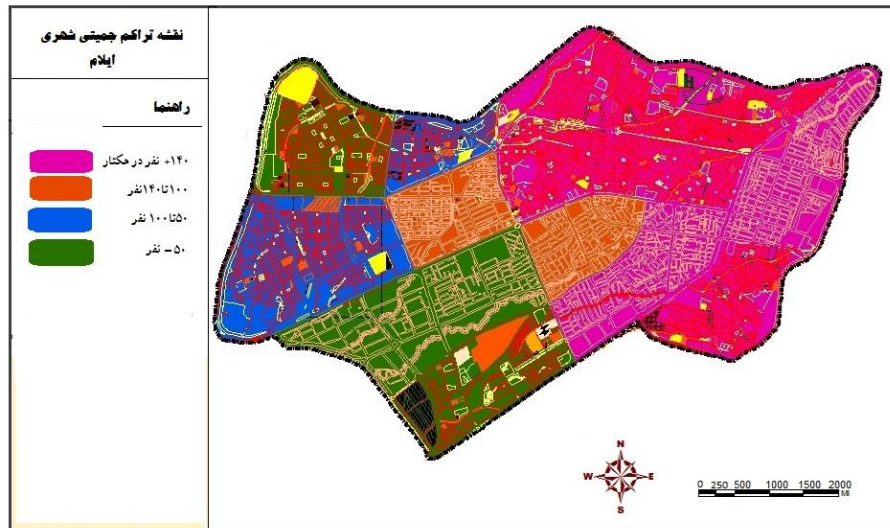
مأخذ : معاونت برنامه ریزی استانداری ایلام



نقشه شماره (۷): نقشه تقسیمات سیاسی استان ایلام



نخستین آمار موجود که به طور رسمی پیرامون سکنه شهر ایلام در دسترس است، نتایج اولین سرشماری عمومی کشور در آبان سال ۱۳۳۵ است. در آن سال در شهر ایلام تعداد ۱۳۶۶ خانوار شامل ۸۳۴۶ نفر ساکن بوده اند که تا سال ۱۳۴۵ به ۲۵۴۳ خانوار شامل ۱۵۴۹۳ نفر بالغ گردیده است. طی دهه مذکور رشد سالانه جمعیت در این شهر برابر ۶/۱۹ درصد بوده است که نماینگر مهاجر پذیری فراوان این شهر می باشد، زیرا همراه با رشد طبیعی جمعیت شهری، مهاجرت و اسکان عشایر منطقه در شهر ایلام نیز وجود داشته است. در سرشماری عمومی ۱۳۵۵ جمعیت شهر ایلام ۳۲۴۷۶ نفر در قالب ۵۷۴۷ خانوار گزارش شده است. طی دوره ده ساله ۱۳۴۵-۱۳۵۵ رشد سالانه جمعیت افزایش یافته و به ۷/۴ درصد رسیده است. بالغ بر دو سوم از این جمعیت مربوط به پدیده مهاجر پذیری شهر ایلام در سالهای مذکور است. بعد از انقلاب اسلامی نخستین سرشماری عمومی در جمهوری اسلامی در سال ۱۳۶۵ انجام شد؛ نتایج سرشماری مذکور نشان می دهد که شمار جمعیت در شهر ایلام ۸۹۰۳۵ نفر در قالب ۱۵۸۸۶ خانوار بوده است که افزایش روند رشد جمعیت این شهر را تا میزان ۱۰/۰۹ درصد نمایان می سازد. این افزایش علاوه بر رشد طبیعی در نتیجه مهاجرت های جنگ تحمیلی است، زیرا روستائیان و اهالی شهرهای مرزی که در زمان جنگ در معرض آتش جنگ و آسیبهای حمله و هجوم دشمن بودند ناگزیر به شهرهای دیگر پناه آورده بودند. بعد از پایان جنگ در سال ۱۳۶۷، اقداماتی برای بازسازی و بازگشت مهاجران جنگ تحمیلی آغاز گردید. گزارش نتایج آمارگیری نشان می دهد که شمار جمعیت ایلام در آن سال کاسته شده و طی دوره سالهای ۱۳۶۵ تا ۱۳۷۰ به ۵/۳۶ درصد رسیده است. بر اساس سرشماری عمومی کشور در سال ۱۳۷۵ شمار جمعیت در شهر ایلام ۱۲۶۳۴۶ نفر در قالب ۲۲۷۳۲ خانوار بوده است. برگشت جمعیت شهرهای دهلران و مهران به علت پایان یافتن جنگ تحمیلی، باعث کندی رشد شهری ایلام گردید. در سال ۱۳۸۵ به علت تمرکز امکانات و منابع استان در شهر ایلام جمعیت آن به ۱۶۰۳۵۵ نفر بالغ گردید و بر اساس سرشماری سال ۱۳۹۰ جمعیت شهر ایلام به ۲۱۳۵۷۹ افزایش پیدا کرد. بر اساس آمار جمعیت شهرنشین استان، در شش دوره سرشماری از سال ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۰ بیش از نیمی از جمعیت شهرنشین استان در شهر ایلام سکنی گزیده اند و پدیده قطبی شدن جمعیت، منابع و امکانات در شهر ایلام بوقوع پیوسته است. با توجه به مهاجرت شدید روستائیان و شهرهای کوچک استان به شهر ایلام، روند رشد و توسعه فیزیکی شهر ایلام در سالهای اخیر، سریع و در حال گسترش بوده است (سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰).



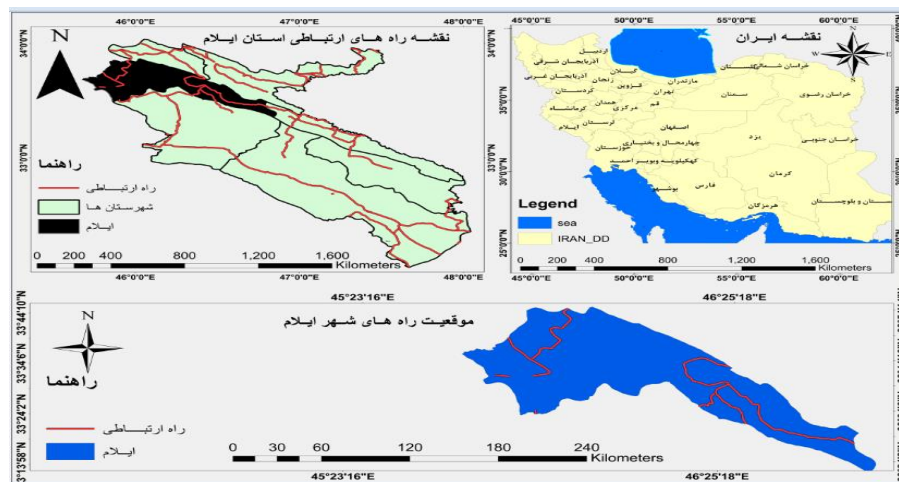
نقشه شماره (۸): تراکم جمعیت شهری ایلام

زیربنایی و انرژی: شهر ایلام فاقد نیروگاه فعال تولید برق است و نیروگاه برق آبی سیمره با ظرفیت تولید سالانه ۸۵۰ گیگاوات در دست اجرایی باشد. تعداد مشترکین برق استان ۱۱۴ هزار مشترک بوده که ۸۵/۴۱ درصد خانگی، ۳/۶۶ درصد عمومی، ۰/۶ درصد عمومی، ۸ درصد کشاورزی و ۹/۵۴ درصد تجاری می‌باشد. کل فروش برق استان ۵۸۹ هزار مگاوات ساعت بوده که ۴۱/۴۲ درصد خانگی، ۲۶/۳۲ درصد عمومی، ۱۴/۱ درصد کشاورزی، ۷/۳ درصد صنعتی، ۵/۶ درصد تجاری و مابقی روشنایی بوده است. سهم استان از کل مشترکین برق و فروش برق در سطح کشور به ترتیب ۰/۶۱ درصد و ۰/۴۷ درصد بوده و در بین استان‌های کشور به ترتیب دارای رتبه ۲۹ و آخر است. تعداد کل روستاهای دارای برق استان ۵۳۶ روستاست که ۱/۱ درصد از کل کشور را شامل می‌گردد. مصرف فرآورده‌های نفتی استان ۴۷۲ هزار مترمکعب است که ۰/۶۶ درصد کل کشور را شامل می‌گردد. از کل ذخایر نفت و گاز کشور به ترتیب ۳/۴ درصد و ۱۱ درصد در محدوده استان ایلام قرار دارد و بعد از استان‌های خوزستان و کهگیلویه و بویر احمد در رتبه سوم در بین استان‌های کشور قرار دارد.

موقعیت راه‌های ارتباطی شهر ایلام: توسعه طرق ارتباطی، به‌ویژه راه‌های آهن، موجب تکوین شهرها می‌شود و متقابلاً وجود شهر نیز تحت تأثیر توسعه راه‌های ارتباطی است. به‌طوری‌که برای مکان‌یابی یک شهر جدید باید حتماً به میزان و موقعیت راه‌های



ارتباطی آن منطقه بسیار توجه شود. با توجه به این که شهر ایلام یک شهر کوهستانی می باشد آن طور که باید راه های ارتباطی توسعه نیافته است. ولی برای مکان یابی شهر جدید ایلام با توجه به خطوط ارتباطی فعلی و دیگر پارامترهای طبیعی به نظر می رسد که بهترین مکان برای استقرار شهر جدید، با توجه به قابلیت دسترسی به راه های ارتباطی در همان مسیر ایلام - بدره در جنوب شهر ایلام می باشد که در این صورت روند توسعه شهر جدید به صورت خطی خواهد بود.



نقشه شماره (۹): نقشه راه های ارتباطی استان ایلام - شهر ایلام

ارتباطات: کل تلفن های منصوب به ایلام ۱۳۲۴۷۸ تلفن بوده که ۱۰۰۲۳۷ تلفن آن به مشترکان واگذار شده و مشغول به کار می باشد سهم استان از تلفن های منصوب و مشغول به کار کشور به ترتیب ۰/۶۲ درصد و ۰/۵۶ درصد بوده و در بین استان های کشور دارای رتبه ۲۵ و ۲۹ است. ۴۸۷ روستای شهر ایلام دارای ارتباط تلفنی است که ۱/۱۱ درصد کشور را شامل شده و رتبه آن ۲۸ است. ۵۷۰۱۲ تلفن همراه در شهر مشغول به کار است که ۰/۳۸ درصد کشور بوده و در بین استان های کشور رتبه آن ۲۸ است. یک مرکز رادیویی با قدرت ۱۰۰ کیلووات با پوشش ۰/۱۰ درصد استان مشغول به کار است ۳۰۵۷ ساعت تولید و ۳۷۴۷ ساعت پخش برنامه رادیویی و ۷۱۳ ساعت تولید و ۲۰۵۶ ساعت پخش فعالیت سیمای استان بوده است.

حمل و نقل: ایلام ۱۴۲۵ کیلومتر راه اصلی و فرعی در مسیر استان های کرمانشاه، لرستان، خوزستان و کشور عراق دارد. با این حال نبود پرواز هوایی منظم، نداشتن خطوط ریلی و راه مناسب مهم ترین عامل بازدارنده استان برای دستیابی به توسعه همه جانبه است. استان ایلام



جزء معدود استان‌های کشور است که حتی یک متر بزرگراه ندارد. نداشتن راه مناسب، بزرگ‌ترین مانع جذب سرمایه‌گذاری برای رسوب سرمایه در این استان است. سخت‌گذر بودن محورهای ارتباطی و جاده‌ای و نبود پرواز منظم و فقدان خطوط ریلی باعث شده است که کمتر سرمایه‌گذاران رغبت چندانی برای اجرای طرح در این استان که در بن‌بست جغرافیایی واقع شده نداشته باشند. از مجموع راه‌های استان ۴۷ درصد آن راه اصلی ۵۳ درصد راه فرعی می‌باشد. طول کل راه‌های روستایی استان ۱۴۰۰ کیلومتر است که ۵۴/۵ درصد آن آسفالت درحالی‌که در سطح کشور ۵۳/۲ درصد راه‌های روستایی آسفالت است. ایلام فاقد خطوط ریلی است و یک فرودگاه داخلی در آن فعال است.

منابع تولید اقتصادی

صنعت: باوجود گذشت یک دهه از عمر صنعت نوپای ایلام، هرچند گام‌هایی برای رسیدن به مرز توسعه پایدار صنعتی در این استان برداشته شده است اما کافی نبوده است. ایلام بنا به دلایلی از جمله بی‌مهری رژیم ستم‌شاهی و محرومیت نسبی از برنامه‌های محرومیت به علت مواجهه مستقیم با دفاع مقدس و پس از آن بازسازی کندسازه‌های تخریب‌شده در جریان جنگ تحمیلی از پایین‌ترین میزان اشتغال و تولید صنعتی در کشور برخوردار است. درحالی‌که نگاه ویژه دولت در سال‌های اخیر به ایلام سبب شده است برخی برنامه‌ریزان روند رشد صنعتی آن را امیدوارکننده ارزیابی کنند، اما درعین‌حال هنوز معتقدند تا نقطه مطلوب فاصله بسیار است. بر اساس آمارهای موجود سهم کنونی ایلام از تولید صنعتی کشور کمتر از نیم درصد است. کل کارگاه‌های صنعتی ۱۰ نفر کارکن و بیشتر استان ۲۶ کارگاه است که ۱۰۷۵ نفر در آن‌ها مشغول به کار بوده و ارزش افزوده آن‌ها ۱۴۰۴۸۳ میلیون ریال گزارش شده است. سهم شهر ایلام از کل کارگاه‌های کشور، شاغلین و ارزش افزوده آن‌ها به ترتیب ۰/۱۶ درصد و ۰/۱ درصد است که از نظر تعداد و شاغلین در بین استان‌های کشور آخر و ارزش افزوده ۲۹ است. در شهر ایلام ۷ شهرک صنعتی مصوب وجود دارد که مساحت آن‌ها ۵۶۳ هکتار است. از این شهرک‌ها ۳ شهرک صنعتی فعال و ۴ شهرک در دست اجرا بوده و عملیات زیربنایی آن‌ها شروع شده است. شهر ایلام دارای کارخانه سیمان، کارخانه سس سارگل، پتروشیمی و پالایشگاه گازی باشد و همچنین مهم‌ترین واحد فعال صنعتی استان کارخانه سیمان ایلام بوده و هم‌اکنون پتروشیمی و ۴ کارخانه سیمان در شهر در دست اجرایی باشد.

کشاورزی: وجود ۳۵۰ هزار هکتار زمین زراعی و قابلیت ایجاد تنوع در تولیدات کشاورزی و دامداری ناشی از گوناگونی شرایط جغرافیایی و اقلیمی، وجود جنگل‌ها و مراتع مستعد،



داشتن ظرفیت‌های قابل توجه در پرورش دام و طیور و امکان ایجاد صنایع وابسته نقش و جایگاه این استان را در این صنعت به خوبی نمایان می‌سازد و می‌طلبد که دولت و مسئولین نگاه ویژه‌ای به اقتصاد کشاورزی استان داشته باشند. از مجموع کل اراضی قابل کشت استان ۲۱۲ هزار هکتار آن زیر کشت محصولات زراعی باغی است. از این مقدار ۲/۵۴ درصد به کشت باغات و ۹۷/۴۶ درصد به زراعت‌های سالانه اختصاص دارد. سطح زیر کشت محصولات سالانه استان ۲۰۶۲۴۲ هکتار است که ۲۹/۵ درصد آن آبی و مابقی دیم می‌باشد. سهم استان ایلام از کل اراضی زیر کشت محصولات سالانه کشور ۱/۶۶ درصد است و از این نظر در بین استان‌های کشور رتبه ۲۰ دارد. تولید گندم استان ۱۸۸ هزار تن بوده که ۱/۷۹ درصد از کل تولید کشور را شامل می‌گردد و از این نظر در بین استان‌های کشور در رتبه ۱۹ قرار دارد. کل دام استان حدود ۲/۱۱ میلیون رأس برآورد می‌گردد و همچنین ۳۲۰ واحد صنعتی پرورش دام و طیور در استان فعال می‌باشند. تولید محصولات عمده دامی استان (گوشت قرمز، گوشت مرغ، شیر، تخم مرغ و عسل) ۷۳ هزار تن است و همچنین ۷۲ واحد پرورش ماهی با ۷۲۰ تن تولید سالانه در استان فعال هستند.

بازرگانی: ایلام با ۴۳۰ کیلومتر مرز مشترک با عراق بهترین شرایط برای تردد زوار و صدور کالای ایرانی به کشور عراق است. نزدیکی شهر ایلام به شهرهای مذهبی عراق، وجود امنیت کامل، نزدیکی فامیلی و مذهبی دست به دست هم داده است تا کلیه زوار ایرانی و عراقی و حتی مسئولان امنیتی و سیاسی دو کشور خروجی مهران را بهترین مسیر برای تردد خود انتخاب کنند. مرز عراق از دیرباز منبع تهدید و توطئه و تخریب برای ایلام و ایران بوده و به تحقیق یکی از علل اصلی فرار سرمایه و فقدان سرمایه‌گذاری‌های صنعتی بخش خصوصی و حتی دولتی در ایلام مسئله همجواری با عراق است، اما شرایط جدید افقی از تبدیل این تهدید به فرصت را برای ایلام پدید آورده است. ذکر برخی اطلاعات می‌تواند افق روشن‌تری را در این زمینه پیش روی ما بگذارد:

- شهر مرزی مهران در شهر ایلام با حدود ۲۳۰ کیلومتر فاصله با بغداد نزدیک‌ترین شهر مرزی کشور به پایتخت عراق و عتبات عالیة این کشور است.

- فرودگاه ایلام نزدیک‌ترین فرودگاه مرزی کشور به فرودگاه بغداد است.

مذهب، قومیت، زبان: ساکنان ایلام مسلمان بوده و پیرو مذهب شیعه هستند. اکثر اهالی این شهر را کردها تشکیل می‌دهند و زبان رایج بین آنان کردی ایلامی از شاخه‌های کردی جنوبی می‌باشد. به علت اینکه ایلام سال‌ها از نظر تقسیمات سیاسی زیر نظر والیان فیلی لرستان اداره می‌شد. گاهی اوقات مردم ایلام به غلط لر شناخته می‌شوند. در حالی که چه



در زبان گفتاری و چه در فرهنگ و آداب و رسوم کاملاً به مردم کُرد تعلق دارند. کُرد فیلی عنوانی است که کُردهای عراق به واسطه‌ی تسلط والیان کُرد فیلی بر منطقه کُردنشین ایلام به مردم این منطقه داده‌اند (ilam-miras.ir).

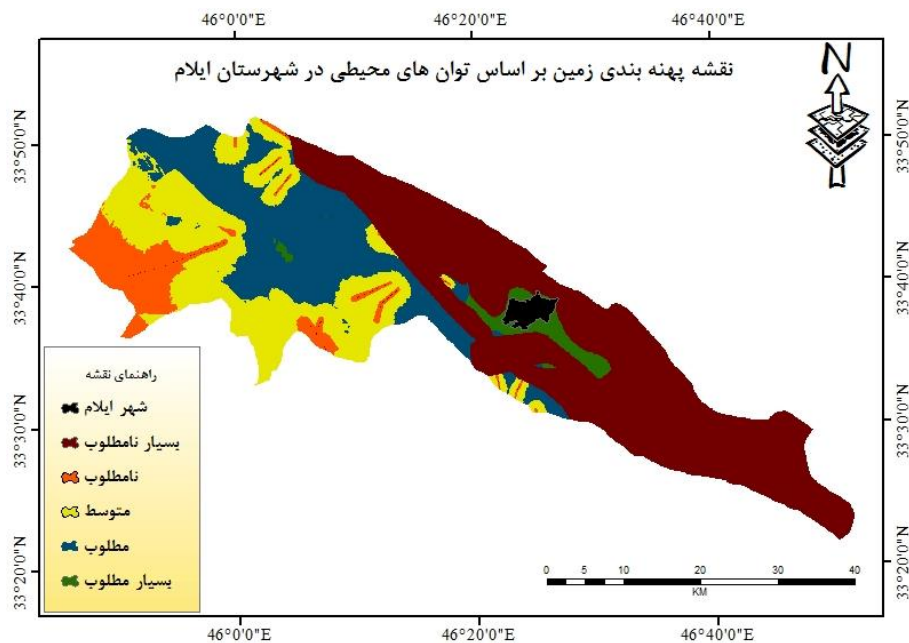
بحث

در گسترش سریع شهرنشینی در ایلام هیچ تناسبی بین کاربریهای مورد نیاز شهری و ساختمان سازی و خیابان کشی وجود نداشت و توجه کمتری به اصول برنامه ریزی شهری شد؛ جمعیت شهر در این دوره به سرعت فزونی یافت و بین رشد جمعیت و گسترش سطح شهر هماهنگی وجود نداشت؛ طرحهایی که برای کنترل این رشد و هدایت منطقی گسترش آینده شهر تدوین شد نه تنها نتوانستند مشکل را حل کنند بلکه تمام بافت قدیم شهر را از هم پاشیدند به گونه ای تمام بافت قدیم تحت تاثیر ساخت و سازهای جدید قرار گرفت و اکثر خیابانها و شبکه معابر شهر تعریض گردیدند. در سال ۱۳۹۰ رشد شهر دو برابر شده و مساحت شهر به ۱۸۰۰ هکتار رسید؛ از دلایل رشد سریع آن می توان به تمرکز بیش از پنجاه درصد بودجه، امکانات و منابع شهری استان در شهر ایلام، نتیجتاً "هجوم جمعیت شهرها و روستاهای استان با هدف نزدیکی به این منابع و بازار اشتغال ناشی از کار در بخش خدمات دانست این تازه واردان تلاششان بر این شد تا هرچه بیشتر به سفره پهن شده ناشی از تمرکز بودجه نزدیکتر باشند. بیش از نیمی از جمعیت شهر نشین استان در شهر ایلام سکنی گزیده اند و پدیده قطبی شدن جمعیت، منابع و امکانات در شهر ایلام بوقوع پیوسته است. با توجه به مهاجرت شدید روستاییان و شهرهای کوچک استان به شهر ایلام، روند رشد و توسعه فیزیکی شهر ایلام در سالهای اخیر، سریع و در حال گسترش بوده است.

پارامترهای محیطی به عنوان یکی از مهم ترین معیارهای مکان یابی نقاط شهری جدید باید با توجه به دیدگاه توسعه‌ی پایدار در یک منطقه بیش از پیش مورد توجه برنامه ریزان شهری قرار بگیرند. عوامل طبیعی و شرایط اکولوژیک به عنوان بستر طبیعی شکل گیری و زندگی گروه های انسانی در نظام پذیری شیوه های سکونت گزینی و نهایتاً تأثیر گذاری در شکل و فرم مناطق شهری نقشی بنیادی بر عهده دارد. بر این اساس، هرچند اجزا مختلف نظام طبیعی به تفکیک مورد بررسی قرار می گیرند، اما در نهایت به صورت مجموعه ای یکپارچه، در کنار مجموعه عوامل اجتماعی، اقتصادی بر شکل دهی به عرصه ها و فضاهای شهری مطرح هستند. در این مطالعه که به منظور مکان یابی شهر جدید ایلام انجام گرفت، با توجه به مطالعه نقشه های زمین شناسی و توپوگرافی و همچنین بازدید میدانی از منطقه و



شناسایی و مطالعه مهم‌ترین معیارهای طبیعی و انسانی تأثیرگذار در مکان‌یابی به این نتیجه رسیدیم که در مکان‌یابی شهرهای جدید ایلام پارامترهای طبیعی از اهمیت بیشتری نسبت به پارامترهای انسانی برخوردار است، زیرا شهر ایلام و حوضه پیرامونی آن به‌عنوان یک منطقه کوهستانی و دارای توپوگرافی خاص می‌باشد. با توجه به مطالعه نقشه‌های توپوگرافی و زمین‌شناسی و سایر نقشه‌های طبیعی و انسانی محدوده مورد مطالعه نقشه‌ی پهنه‌بندی اراضی مناسب و نامناسب مکان‌یابی شهرها و شهرک‌های جدید برای استقرار شهر سازگار و پایدار مشخص شد و درنهایت محدوده مسیر جاده ایلام - بدره با توجه به پارامترهای طبیعی بهترین مکان جهت استقرار شهر جدید معرفی گردید.



نقشه شماره (۱۰): پهنه بندی زمین بر اساس توان ها و معیارهای محیطی در شهرستان ایلام

نتیجه گیری

یک شهر پایدار باید چهارچوب ارزشی و اخلاقی را در خود متبلور کند. یک چنین شهرهای مطلوبی آثار اقدامات، فعالیت‌ها و سیاست‌هایی در زمینه‌های مختلف زندگی خصوصاً زمینه‌های اجتماعی، فرهنگی و اخلاقی می‌باشد. چنین شهرهایی بایستی توجه به خود را از



کمیت های مادی معطوف به کیفیت های معنوی نمایند. در شهر های پایدار، تفکیک و جدایی فضایی بارزی در گروه های درآمدی وجود ندارد و کلیه افراد و گروهها به خدمات و تسهیلات اساسی دسترسی آسان و دارای موقعیت های برابر می باشند. بنابراین مفهوم شهر پایدار مفهومی بسیار ارزشمند است باید به این نکته توجه کرد که پایداری کامل و واقعی هرگز قابل وصول نیست با این حال، نباید هرگز انسان را از تلاش برای حرکت به سوی پایداری باز دارد. شهری که حتی یک قدم در جهت پایداری بردارد باید مورد تشویق و حمایت قرار گیرد. حرکت به سوی پایداری بهتر از عدم آن است. امروزه متراکم سازی بعنوان ایده شهر پایدار که می تواند در کاهش مصرف انرژی و حفظ حیات زیست از اهداف اساسی توسعه پایدار باشد در بین متخصصان عرصه معماری و شهر سازی و... مطرح می باشد اما آنچه حائز اهمیت است میزان تحقق فشردگی در شرایط گوناگون است که به یک شهر حاکم می باشد که از آن جمله می توان به شرایط اقلیمی- محیطی - فرهنگی- اقتصادی و سیاسی حتی مقیاس شهر اشاره نمود. در واقع متراکم سازی بعنوان کالبد شهر پایدار فرایند پویاست اما برای اینکه هر متراکم پایدار باشد باید محدودیت ها و آستانه ها به طور کامل درک گردند و مورد توجه قرار گیرند. اما در نهایت به این نکته بسیار حائز اهمیت بایستی اشاره نمود که انسان و تکنولوژی روز به روز در حال پیشرفت می باشند اما آنچه همواره ثابت است شرایط محیطی می باشد و همگان بایستی تمام توان خود را در حفظ محیط زیست و منافع طبیعی بکار گیرند و از منابع تجدید پذیر انرژی همچون باد و نور خورشید حداکثر استفاده را داشته باشند. بطور کلی هدف از مطرح کردن توسعه پایدار ، هدف کیفی به توسعه پایدار شهری بوده است. همچنین اهمیت جنبه های اجتماعی در عرصه شهر سازی به حدی رسیده که یکی از ویژگی های شهر پایدار ، پایداری اجتماعی و کیفیت بالای زندگی، عنوان گردید. با این معنا که شهر پایدار به موازات توجه به مسائل زیست محیطی باید به مسائل اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و ارتباطی نیز توجه داشته باشد

با توجه به اینکه شهر ایلام یک شهر کوهستانی و با توپوگرافی ناهموار می باشد و در خروجی یک حوضه آبریز استقرار یافته، در معرض مخاطرات طبیعی از جمله سیل قرار دارد (سیل مخرب ۱۳۹۴). همچنین افزایش جمعیت در دهه های آتی در این منطقه و اینکه شهر ایلام به عنوان یک شهر خوابگاهی - توریستی بر سر راه زائران عتبات عالیات قرار گرفته، نیاز است که به لحاظ فیزیکی توسعه و در یک مکان جغرافیایی کم خطر یک شهر جدید استقرار یابد. در این تحقیق با توجه به اینکه شهر ایلام در معرض مخاطرات طبیعی از جمله سیل و فعالیت گسل قرار دارد، به این نتیجه رسیدیم که به نظر می رسد بهترین مکان جغرافیایی



برای استقرار شهر جدید ایلام به لحاظ امنیت، دوری از مخاطرات طبیعی و میزان دسترسی، در بخش جنوبی شهر قدیمی ایلام در امتداد جاده ایلام - بدره باشد، چون این منطقه توپوگرافی هموارتر، میزان شیب کم، دور از فعالیت گسل‌های فرعی واصلی، دوری از حوضه‌های سیل‌خیز و همچنین قابلیت دسترسی و امنیتی بیشتر است.

منابع

- اداره کل منابع طبیعی استان ایلام (۱۳۷۶) عملکرد منابع طبیعی استان.
- امین زاده گوهرریزی، بهرام؛ روشن، مینا؛ بدر، سیامک (۱۳۹۱) ارزیابی تطبیقی روش های مکانیابی شهرهای جدید در ایران (دهه ۶۰ تا ۸۰)، باغ نظر، شماره ۲۳.
- باباپور ورجای، هودا (۱۳۸۹) تحلیل مکانی و فضای، مکان گزینی مراکز درمانی شهر رشت، گیلان: دانشگاه آزاد اسلامی واحد رشت، پایان نامه کارشناسی ارشد جغرافیا.
- بیگدلی، الهه (۱۳۸۵) توسعه پایدار در شهرهای جدید، طرحهای توسعه شهری، اقتصادی، مدیریت، حمل و نقل و ترافیک شهرهای جدید، مجموعه مقالات همایش بین المللی شهرهای جدید، شرکت عمران شهرهای جدید.
- ترکی، هادی (۱۳۸۸) مدیریت شهری و توسعه پایدار شهری با تاکید بر شهر ابهر، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه خوارزمی.
- ثقه الاسلامی، عمیدالسلام؛ زمانی شانديز، مونا؛ ضیایی، هانا؛ گشایشی، پریسا (۱۳۹۰) مکانیابی شهرهای جدید با توجه به مبانی توسعه پایدار، مطالعه موردی: شهر جدید بینالود، کنفرانس ملی توسعه پایدار و عمران شهری، اصفهان.
- زیاری، کرامت الله، (۱۳۸۰) توسعه پایدار و مسئولیت برنامه ریزان شهری در قرن بیست و یکم، دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، ۱۶۰.
- زیاری، کرامت الله (۱۳۹۲) برنامه ریزی شهرهای جدید، انتشارات سمت، تهران.
- _____، (۱۳۹۴) برنامه ریزی شهری با رویکرد بیوفیلیک، شهر طبیعت محور، تهران، آراد کتاب تهران.
- سازمان مدیریت و برنامه ریزی استانداری ایلام www.ilam.mporg.ir.
- سایت مرکز آمار ایران، سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰ www.amar.org.ir.
- شکویی، حسین (۱۳۵۳) شهرک های جدید، انتشارات دانشگاه آذربادگان.
- شکویی، حسین (۱۳۹۲) دیدگاه های نو در جغرافیای شهری، انتشارات سمت، تهران.



- شماعی، علی؛ پوراحمد، احمد (۱۳۹۲) بهسازی و نوسازی شهری از دیدگاه علم جغرافیا، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- شهامی، حامد (۱۳۸۹) بررسی توسعه پایدار شهرستان تبریز، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه اصفهان.
- شیعه، اسماعیل (۱۳۸۵) موقعیت شهرهای جدید ایران به نسبت شهرهای اصلی و بررسی مسایل پایداری آنها، طرحهای توسعه شهری، اقتصاد، مدیریت، حمل و نقل و ترافیک شهرهای جدید، همایش بین المللی شهرهای جدید، شرکت عمران شهرهای جدید.
- علی آبادی، جواد؛ سالاری راد، محمد (۱۳۸۳) عمران شهری، بخشی و فرابخشی، ماهنامه شهرداری ها، ۳۹.
- فرجی، الهیار (۱۳۹۴) اقلیم و معماری، مطالعه موردی: شهر ایلام، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تربیت معلم.
- قرخلو، مهدی؛ حسینی، هادی (۱۳۸۵) شاخص های توسعه ی پایداری شهری، جغرافیا و توسعه ی ناحیه ای، ۸، صص ۱۵۷-۱۸۷
- ملکی پور، موسی (۱۳۸۹) مهارت های جغرافیایی: عدم تعادل در نظام سکونتگاههای شهر ایلام، رشد آموزش جغرافیا، ۹۳، صص ۵۶-۶۱
- منوری، سید مسعود (۱۳۷۲) کاربرد ملاحظات جغرافیایی و محیطی در مکانیابی شهرهای جدید، مجموعه مقالات شهرهای جدید فرهنگ جدید در شهرنشینی، تهران، وزارت مسکن و شهرهای.
- مهندسین مشاور بعد تکنیک (۱۳۷۶) طرح جامع شهرستان ایلام، جلد اول.
- میرزاد، عباس (۱۳۸۲) توسعه و عمران شهرستان ایلام (با تاکید بر شهر ایلام)، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد ملایر.
- Bookchin, N. (1982). The Ecology Of Freedom, The Emergence and Dissolution of Hierarchy, palo Alto, Chshire Books.
- Crombie, D. (1992). Regeneration, Toronto`s waterfront and the Sustainable city, final report, Ottawa, Ministry of Suplly and Services .
- Harvey, D. (1989). The Condition of postmodernity, Oxford, Basil Blackwell.
- Sale, K. 1991. Dwellers. In the land, the Bio – Regional Vision, Philadelphia, New Society.
- Smith, D. M. (1994), Geography and social justice. Oxford: Black well.
- Tabibian, Mohammad, Mohammad saleh, shekoohi and parsia, Arbab (2010). Evaluation of social justice From Urban viewpoint, case study: khoobbakhat Neighborhood of District 15 of Tehran, journal of Armanshahr, (122-111), 5.



- Talen, E. (1996), The social Equity of Urban service Distribution: An Exploration of park Access in pueblo, Regional Research institute, west Virginia University .
- www.ilam-miras.ir
- Young, Irish Marion (1990). Justice and the politics of difference, Princeton University press, Princeton.