



مطالعات طراحی شهری و پژوهش‌های شهری

ISSN: 2645-4424

فصلنامه مطالعات طراحی شهری و پژوهش‌های شهری
سال سوم، شماره ۳ (پیاپی: ۱۲)، پاییز ۱۳۹۹، جلد یک

خوانش سنت گرایان دینی از شهر با تأکید بر تفکرات سید حسین نصر
محمد نظرپور، حمیدرضا صارمی

تدوین راهکارهای مؤثر بر ارتقا سلامت جسمانی شهروندان با تأکید بر
رویکرد شهر پر بازی؛ مطالعه موردی: محله استاد یوسفی شهر مشهد
زهرا قنبر دوست، ساناز سعیدی مفرد، تکتّم حنایی

ارزیابی میزان تاب‌آوری کالبدی شبکه معابر منطقه ۱ شهر تبریز در برابر
مخاطرات شهری
رضا ولی زاده، مجید داداشپور مقدم

دستیابی به شاخص‌های مطلوب سکونت شهری در بافت‌های فرسوده
تاریخی ایران؛ نمونه موردی: بافت فرسوده تاریخی شهر اردبیل
حسن محمودزاده، سارا ساحلی

مقایسه تطبیقی کاربرد انرژی زمین‌گرمایی در ساختمان‌های شهرهای
بندرعباس و رشت
رضا وحیدی داریان، فاطمه خانجانی ویشکی، حدیثه کامران کسمایی

تدوین راهکارهای مؤثر بر تجربه شهری کودکان از خیابان کوه‌سنکی
مشهد به عنوان خیابان کامل در جهت دستیابی به شهر دوستدار کودک
نرگس حوراسفند، فرشته هاتفی فرجیان

بررسی مشکلات عبوری معلولین جسمی و حرکتی در پیاده‌روها و
پارک‌ها شهر کرج با تأکید بر ضوابط و مقررات معلولین
محمد بهزادپور، محمد صفردوخت اصل

تأثیر گردشگری شهری بر اقتصاد شهری با تأکید بر سیستم حملونقل
عمومی
ساناز تقی زاد فرهمند



نشریه

نشانی: کرج، بلوار امام خمینی (باغستان)، بین خیابان پنجم و ششم، روبروی مجموعه ورزشی انقلاب، پلاک ۷۳۵ ساختمان پرند، واحد یک
۸۷ ۲۴ ۳۰ ۳۳ ۳۱ / ۷۸ ۳۴ ۳۴ ۲۶ ۲۴ ۲۴ ۸۵ ۷۱ ۴۳ ۲۱ ۲۱ ۲۱
www.UDSJ.ir
Shij.journals@gmail.com

چاپ

انتشارات هنر و علوم دانشگاهی، تلفن: ۰۲۱ ۳۳۸۴۰۷۹۲
نشانی: تهران، افسریه، ۱۵ متری اول، کوچه ۲۸، پلاک ۲۹۳

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: میلاد فتحی

زیر نظر شورای سردبیری
مدیر اجرایی: منیژه ملائی

اعضای شورای علمی و داوری تحریریه: (به ترتیب حروف الفبا)

- دکتر میترا عظیمی، عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبائی
- دکتر وحیده ابراهیم‌نیا، عضو هیئت علمی دانشگاه شهید بهشتی
- دکتر حسن اسماعیل‌زاده، عضو هیئت علمی دانشگاه شهید بهشتی
- دکتر رحیم حیدری چپانه، عضو هیئت علمی دانشگاه تبریز
- دکتر ابوالفضل قنبری، عضو هیئت علمی دانشگاه تبریز
- دکتر وحید بیگدلی‌راد، عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی قزوین
- دکتر محمد فرخ‌زاد، عضو هیئت علمی دانشگاه گلستان
- دکتر بهمن صحنه، عضو هیئت علمی دانشگاه گلستان
- دکتر بهرام ایمانی، عضو هیئت علمی دانشگاه محقق اردبیلی
- دکتر حبیب‌اله فصیحی، عضو هیئت علمی دانشگاه خوارزمی
- دکتر علیرضا محمدی، عضو هیئت علمی دانشگاه محقق اردبیلی

فراخوان پذیرش مقاله:

نشریه «مطالعات طراحی شهری و پژوهش‌های شهری» توسط موسسه مطبوعاتی مطالعات کاربردی شپاک و با همکاری علمی اساتید برجسته دانشگاه‌های کشور به انتشار مقالات علمی در زمینه برنامه‌ریزی شهری، طراحی شهری و به طور عام شهرسازی، می‌پردازد. از این‌رو از تمام اساتید، صاحب‌نظران، کارشناسان، دانشجویان و پژوهشگران دعوت می‌شود با ارسال مقالات علمی خود از طریق وبسایت نشریه به نشانی www.UDSJ.ir در پربارتر کردن این نشریه، ما را یاری نمایند. برای ارسال مقاله کافی است تا در وبسایت ثبت‌نام نموده و با ورود به پنل کاربری، مقاله خود را ثبت کنید.

محورها و موضوعات پذیرش مقاله:

- برنامه‌ریزی شهری
- شهرسازی ایرانی و اسلامی
- شهرسازی و توسعه پایدار
- مدیریت شهری و اقتصاد شهری
- مبنای نظری و تاریخ شهرسازی
- ارتباط دوسویه معماری و شهرسازی
- مرمت و احیا بافت‌های تاریخی شهری
- شهرسازی و مطالعات طراحی شهری
- اخلاق حرفه‌ای، آموزش و پژوهش در شهرسازی
- آسیب‌های شهری و سکونتگاه‌های غیررسمی
- شهرسازی و پایداری اجتماعی و فرهنگی
- نقش محیط زیست و اقلیم در توسعه شهری
- مدیریت بحران و پدافند غیرعامل در شهرسازی
- جامعه‌شناسی شهری و گردشگری شهری
- مدیریت دانش و مطالعات میان رشته‌ای در شهرسازی

فهرست مقالات

صفحه	عنوان مقاله
۱	خوانش سنت‌گرایان دینی از شهر با تأکید بر تفکرات سید حسین نصر محمد نظریور، حمیدرضا صارمی
۱۱	تدوین راهکارهای موثر بر ارتقا سلامت جسمانی شهروندان با تأکید بر رویکرد شهر پربازی؛ مطالعه موردی: محله استاد یوسفی شهر مشهد زهره قنبردوست، ساناز سعیدی مفرد، تکتّم حنایی
۲۵	ارزیابی میزان تاب‌آوری کالبدی شبکه معابر منطقه ۱ شهر تبریز در برابر مخاطرات شهری رضا ولی زاده، مجید داداش‌پور مقدم
۳۵	دستیابی به شاخص‌های مطلوب سکونت شهری در بافت‌های فرسوده تاریخی ایران؛ نمونه موردی: بافت فرسوده تاریخی شهر اردبیل حسن محمودزاده، سارا ساحلی
۴۷	مقایسه تطبیقی کاربرد انرژی زمین‌گرمایی در ساختمان‌های شهرهای بندرعباس و رشت رضا وحیدی داریان، فاطمه خانجانی ویشکی، حدیثه کامران کسمایی
۵۷	تدوین راهکارهای مؤثر بر تجربه شهری کودکان از خیابان کوهسنگی مشهد به عنوان خیابان کامل در جهت دستیابی به شهر دوستدار کودک نرگس حوراسفند، فرشته هاتفی فرجیان
۶۹	بررسی مشکلات عبوری معلولین جسمی و حرکتی در پیاده‌روها و پارک‌ها شهر کرج با تأکید بر ضوابط و مقررات معلولین محمد بهزادپور، محمد صفردوخت اصل
۷۹	تأثیر گردشگری شهری بر اقتصاد شهری با تأکید بر سیستم حمل‌ونقل عمومی ساناز تقی زاد فرهمند

خوانش سنت گرایان دینی از شهر با تأکید بر تفکرات سید حسین نصر

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۶/۰۳

تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۷/۱۲

کد مقاله: ۱۰۴۸۱

محمد نظرپور^{۱*}، حمیدرضا صارمی^۲

چکیده

امروزه سنت گرایی به عنوان جریانی شناخته می شود که با نقد بنیان های مدرنیته به دنبال بازگشت به سمت سنت و ترمیم رابطه انسان با هستی است. از چهره های اصلی جریان سنت گرایی می توان از گنون، بورکهارت و سید حسین نصر نام برد. این جریان با تکیه بر کثرت گرایی دینی در بین ادیان الهی به دنبال بازیابی توان جمعی ادیان برای مقابله با پروژه مدرنیته است و در این بین چگونگی فهم رابطه انسان با هستی را در کانون مباحث فکری خود قرار می گیرد. تولد انسان خود بنیاد و سیطره نگاه اومانستی به واسطه تکیه تک بعدی بر عقلانیت ابزاری موجب شکل گیری بحران های متعدد و متنوع در سرتاسر عالم شده است که کشورها و شهرهای اسلامی نیز از این قاعده مستثنا نبوده اند. پژوهش حاضر به دنبال واکاوی اندیشه های بنیادین این جریان و تشریح خوانش سنت گرایان در مواجهه با شهر و بحران های شهری با تأکید بر تفکرات سید حسین نصر به عنوان نماینده شاخص ایرانی این جریان است و همچنین نتایج پژوهش سه مقوله «ترمیم رابطه انسان و طبیعت» (یک مقوله هستی شناسی)، «بازتعریف اصول قدسی شهرسازی» (یک مقوله معرفت شناسی) و «بازنگری در آموزش شهرسازی» (یک مقوله روش شناسی) را به عنوان راهبردهای خروج از بحران های شهری از منظر سید حسین نصر را ارائه می کند.

واژگان کلیدی: سنت گرایی، شهر و شهرسازی، سید حسین نصر، کثرت گرایی دینی

۱- دانشجوی دکتری شهرسازی، گروه شهرسازی، دانشکده شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس تهران، ایران (نویسنده مسئول)
(Nazarpoor_mohammad@yahoo.com)

۲- دانشیار، گروه شهرسازی، دانشکده شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس تهران، ایران

۱- مقدمه

سنت‌گرایی جریانی است که هم‌زمان با نقد مدرنیته در اروپا شکل گرفت و در برابر فرآیند افسون زدایی از سنت به دنبال احیا سنت در شکل ابدی و ازلی آن است. از چهره‌های اصلی جریان سنت‌گرایی می‌توان از رنه گنون (۱۸۸۶-۱۹۵۱)، تیتوس بورکهارت (۱۹۰۸-۱۹۸۴) و کوماراسوامی (۱۹۴۷-۱۸۷۷) نام برد. سید حسین نصر نماینده ایرانی شاخص این جریان است که پژوهش حاضر مشخصاً به دنبال پیگیری تفکرات و تفسیر شهرمبنای خوانش سنت‌گرایی از خلال نگاه به مباحث اصلی ایشان است. آثار او در بسیاری کشورهای اسلامی که جدال میان سنت و مدرنیته در آن جریان داشت، با اقبال مواجه بوده است. نصر اعتقاد به سنت‌گرایی را نوعی علم‌الیقین می‌داند که مقدمات دستیابی به حق‌الیقین است؛ حال آنکه تمام عالم بنا بر گمراهی خود در مقابل این اعتقاد باشند. «انسان می‌تواند بگوید که دیگر نمی‌گویم دو دو تا چهارتا؛ چون دیگر کسی گوش نمی‌دهد که دو دو تا می‌شود چهارتا. ولی وقتی در دانش ریاضی به این نتیجه برسید که دو ضرب در دو می‌شود چهار، یقینی در شما به وجود می‌آید که اگر همه دنیا هم بگویند نه، آن یقین از بین نمی‌رود.» (زارع، ۱۳۹۳: ۱۳۷) در اندیشه سنتی نصر هیچ چیز خارج از قلمرو سنت قرار نمی‌گیرد. هیچ حیطه‌ای از حقیقت نیست که خارج از اصول سنتی حق وجود داشته باشد. برای او سنت منبع قانونی است که بر تمام جامعه حکم فرما است. اما سنت به چه معنا است؟ رابطه سنت و مدرنیته چگونه است؟ آیا سنت و سنت‌گرایی مفهومی یکسان دارند؟ سنت‌گرایی چه بدیلی برای جهان کنونی متصور است؟ این سؤالات و بسیاری سؤالات دیگر مباحثی بنیادین برای شکل‌گیری کلیتی معنادار از جریان «سنت‌گرایی» است و مقدمات ورود به خوانش شهری از این مکتب فکری را مهیا می‌کند.

اندیشه سنت‌گرایی در مواجهه با مسئله شهری، تجدد و بنیان‌های فکری و عملی آن را عامل شکل‌گیری بحران‌های شهری اعلام می‌کند و با واکاوی نگاه به انسان مدرن در برابر انسان سنتی ابعاد پیدا و پنهان این بحران‌ها را نمایان می‌کند. این پژوهش به طرح چارچوب اصلی تفکر سنت‌گرایی پرداخته و سپس خوانش این تفکر را در حوزه شهر و شهرسازی را تشریح می‌کند. نتایج پژوهش سه مقوله «ترمیم رابطه انسان و طبیعت» (یک مقوله هستی‌شناسی)، «بازتعریف اصول قدسی شهرسازی» (یک مقوله معرفت‌شناسی) و «بازنگری در آموزش شهرسازی» (یک مقوله روش‌شناسی) را به‌عنوان راهبردهای خروج از بحران‌های شهری از منظر سید حسین نصر را ارائه می‌کند.

۲- روش تحقیق

هدف پژوهش حاضر فهم خوانش سنت‌گرایان دینی از شهر و ارائه راهبردهای فکری این جریان در ارتباط با بحران‌های شهری معاصر است. برای نیل به این هدف تفکرات سید حسین نصر به عنوان نماینده شاخص ایرانی این جریان مورد واکاوی قرار گرفته است و با استفاده از منابع اسنادی شامل کتاب‌ها و مقاله‌های منتشر شده در این حوزه پس از طرح مقوله‌های بنیادین فکری جریان سنت‌گرایی، خوانش آنها از مسئله شهری تشریح و سه مقوله «ترمیم رابطه انسان و طبیعت» (مقوله هستی‌شناسی)، «بازتعریف اصول قدسی شهرسازی» (مقوله معرفت‌شناسی) و «بازنگری در آموزش شهرسازی» (مقوله روش‌شناسی) به‌عنوان راهبردهای خروج از بحران‌های شهری از منظر سید حسین نصر به عنوان نتایج پژوهش ارائه شده است.

۳- مضامین بنیادین در اندیشه سنت‌گرایی

اندیشه سنت‌گرایی بر پایه سه مقوله «بازگشت به اصول سنت»، «تقابل با مبانی و مبادی مدرنیته» و «شکل‌گیری کثرت‌گرایی دینی» بنیان نهاده شده است. هر سه مقوله در ارتباط زنجیره‌ای و معنادار نسبت به هم قرار می‌گیرند؛ این جریان فکری با رد پروژه مدرنیته، به دنبال بازگشتی اصیل به دنیای سنت دینی و تمسک جستن به اصول سنت از طریق برپایی چتری از کثرت‌گرایی دینی در بین ادیان الهی برپایه ریشه‌های مشترک آنهاست تا از این طریق انسان مدرن غوطه‌ور در بحران‌های جهانی و محلی زاده مدرنیته را به زعم خود راه نجات باشد. در ادامه هر کدام از این سه مقوله بررسی اجمالی شده است.

۳-۱- بازگشت به اصول قدسی

تفاوتی بین سنت و سنت‌گرایی برقرار است؛ سنت، مجموعه عناصر مذهبی، فرهنگی و تاریخی ویژه‌ای است، اما سنت‌گرایی، نوعی جهان‌بینی و تلقی خاص از هستی و انسان و رابطه میان آنهاست. به عقیده بیشتر متفکران سنت‌گرا، سنت تقریباً با دین یکی است. رنه گنون، فیلسوف و متفکر بزرگ فرانسوی، معتقد است که «سنت عبارت است از اصولی با منشأ الهی» (یوسفی‌فر، ۱۳۸۲: ۱۳۸). سید حسین نصر حتی آن را بیان دیگری مترادف با اصطلاح «دین حنیف» که در قرآن مجید ذکر شده، می‌داند و همانند کوماراسوامی سنت را با فهم سنت، که «خرد جاویدان» است مساوی تلقی می‌کند و آن را حقیقتی فراگیر اعلام می‌کند که همه ابعاد زندگی انسانی را دربر می‌گیرد «سنت از منبعی می‌آید که هر چیزی از آن نشاءت می‌گیرد و هر چیزی به آن بازمی‌گردد؛ بنابراین سنت تمام چیزها را دربر می‌گیرد. حکمت ابدی که اندیشه سنت از آن جدایی‌ناپذیر است و یکی از اصلی‌ترین بخش‌های

مفهوم سنت را تشکیل می‌دهد چیزی جز همان «سوفیا پرنیس» در سنت غربی نیست که هندوها آن را «سنه تا نه دارمه» و مسلمانان «خرد جاویدان» می‌گویند (نصر، ۱۳۸۱: ۵) که اساساً از دیدگاه سنت‌گرایان عنصری مافوق بشری است (گنون، ۱۳۶۱: ۲۴۴).

برای نصر نسبت انسان عصر ماقبل مدرن با سنت همان حکایت ماهی و جست‌وجویش برای دیدن آب است. «فراگیری سنت را شاید بتوان از این نکته دریافت که تا قبل از آغاز عصر مدرن، اصولاً در هیچ‌یک از زبان‌های مختلف دنیا، واژه‌ای که متضمن معنای سنت در تعبیر امروزی آن باشد وجود نداشت، از آنکه چیزی خارج از سنت وجود نداشت تا برای تمیز آن با سنت، نیاز به ابداع کلمه‌ای باشد. چه نیازی دارد ماهی، تا آب را تعریف کند، وقتی که در آن غوطه‌ور است؟» (توکلیان، ۱۳۹۰: ۱۳۱) به‌زعم وی عصر جدید که ویژگی آن «طغیان انسان علیه خداوند»، «جدایی عقل از نور راهنمای فرد» و «کمبود فضیلت» است، به منجلا ب آشفته‌گی، انحطاط و نادرستی منجر می‌گردد، عصری که کسانی آن را سبب شدند که به بهانه تسلط بر زمین از آسمان روی برتافتند (یوسفی فر، ۱۳۸۲: ۲۱۱). وقتی معرفت سکولار شد به‌تبع آن انسان‌شناسی نیز از گرایش خدامحورانه به سمت گرایش انسان‌محورانه (نصر، ۱۳۸۱: ۲۷). او بر این باور است که «یکی از مبانی مهم تجدد که در تعارض اساسی با سنت است درک و فهم از انسان است» (نصر، ۱۳۸۵: ۳۲۵). سنت‌گرایان بر این باورند که انسان‌شناسی بخشی از خداشناسی است و شناخت انسان راهی است برای شناخت خداوند. بنابراین انسان همواره باید در طلب فضایل اخلاقی بکوشد و نفس آماده تقدیم نمودن هستی خود در پیشگاه امر قدسی شود؛ زیرا امر قدسی از انسان همه هستی‌اش را طلب می‌کند (نصر، ۱۳۸۱: ۵۹۶). این نوع مواجهه با انسان از منظر سنت‌گرایی می‌تواند رابطه انسان با هستی را ترمیم کند و از این ره معضلات و مشکلات درونی و بیرونی انسان معاصر را برطرف نماید.

۳-۲- رد مبانی و مبادی پروژه مدرنیته

رابطه سنت و مدرنیته در ایران مسئله اصلی فکری روشنفکران ایرانی بوده است. تا آنجایی که به‌زعم آزاد ارمکی عمده‌ترین، و ضروری‌ترین مسئله که باید به‌طور همه‌جانبه و علمی بدان پرداخته شود، رابطه سنت و مدرنیته است (ارمکی، ۱۳۸۱: ۱). جهان‌نگلو مسئله اصلی دوران معاصر را تزاخم بین سنت و مدرنیته دانسته است: «پی بردن به تفاوت سطوح هشجاری و فاصله میان نظر و آگاهی، میان سنت و روح زمانه حفره دهان‌گشوده‌ای بود که میان شیوه‌های کهنه و نو، که غالباً با یکدیگر آشتی‌ناپذیرند، به وجود می‌آمد» (جهان‌نگلو، ۱۳۷۴: ۷۳). رابطه میان سنت و مدرنیته در خوانش‌های فکری متنوع، متفاوت بوده است، با این حال عمدتاً رابطه‌ای متضاد و آشتی‌ناپذیر قلمداد شده است. جریان غالب که ریشه در بستر فلسفی مدرنیته غربی دارد به پدیده سنت و مدرنیته به‌صورت دوقطبی می‌نگرد و اعتقاد دارد رابطه سنت و مدرنیته از جنس تقابل است، سنت را پدیده‌ای ایستا و متعلق به گذشته می‌داند که در تقابل با امر مدرن تنش ایجاد می‌کند و پیروز این نبرد امر مدرن است و سنت محکوم به شکست، فرهنگ سنتی به دریاچه زلالی تشبیه می‌شود که همه‌چیز درون آن به‌روشنی و وضوح دیده می‌شود ولی آب آن تلاطم و جریانی ندارد. همین ویژگی‌ها است که از دیدگاه این جریان هر نوع امکانی برای نواندیشی را از اندیشمندانی که به احیا و بازتولید آن می‌پردازند، می‌گیرد. جامعه سنتی، خانواده سنتی، شهر سنتی، معماری سنتی و... به مفهوم کلی آن به‌عنوان مبحثی در قاموس تجدد خلق و به‌عنوان غیرتی طرد می‌شود.

خوانش سنت‌گرایی را باید اوج نگاه تضاد گونه به رابطه سنت و مدرنیته دانست. سنت‌گرایی جریانی است که هم‌زمان با نقد مدرنیته در اروپا شکل گرفت و در برابر فرآیند افسون زدایی از سنت به دنبال احیا سنت در شکل ابدی و ازلی آن است. گنون در نقد مدرنیته اعتقاد دارد که «روحیه جدید طوری ساخته شده است که قادر نیست هیچ نوع راز و حتی استثنایی را بپذیرد» (یوسفی فر، ۱۳۸۲: ۱۸). درحالی‌که «در هر تمدن سنتی، فعالیت بشری به هر صورت که باشد همواره امری اساساً منبعث از اصول شمرده می‌شود» (همان). سنت‌گرایان مدرنیته را از حیث هستی‌شناختی با سوژه مدرن تعریف می‌کنند. لذا سوژه دکارتی و ادراک استعلایی کانتی که محور تفکر مدرن تلقی می‌شود را به‌عنوان جلوه نفسانیت تلقی می‌کنند و بر این باورند که مدرنیته با قرار دادن انسان به‌جای خدا سعی دارد تا انسان را از مقام عبودیت خداوند به مقام سلطه بر جهان برساند.

از نگاه سنت‌گرایان ادعای مدرنیست‌ها در مورد عقلانیت و خردگرایی آن‌طور ساخته‌وپرداخته می‌شود که گویی دیگران هیچ توجهی به عقل ندارند، درحالی‌که این عقل مورد استناد مدرنیست‌ها، عقل جزئی یا همان استدلال مادی است، که تنها جزئی از عقلانیت کامل انسان از منظر سنت‌گرایی است. بنابراین سنت‌گرایان تأکید بر عقلانیت نزد مدرنیست‌ها را نه نقطه قوت آن‌ها که نقطه‌ضعف آن‌ها می‌دانند. برای آن‌ها تفکر سنتی تفکری است که عقلانیت حاکم بر آن، ارتباط خویش را با عالم عقول که بالاترین مرتبه در سلسله‌مراتب حیات است، مرتبط دانسته و به عقل جزئی بسنده نمی‌کند. در منظر ایشان عقل مدرن، عقل جزوی، کمی‌اندیش، خود بنیاد، سیطره جوی و ابزاری است. بنابراین مبانی عقل مدرن، خود بنیادی و استیلا جویی نسبت به طبیعت و آدمیان است. نصر بر این باور است که اومانیسیم مدنظر تفکر غربی اساس مشکلات انسان متجدد است. «توقف در بشر صرف بودن، او را مادون انسانیت ساخته و به همین دلیل است که همواره با خود و دیگران در نزاع است» (نصر، ۱۳۸۲: ۱۴).

«انسان متجدد زمانی که به خود فراموشی تن داد درواقع، دستش را در آتشی که خود افروخته بود سوزاند» (نصر، ۱۳۸۳: ۲۴) خود انسانی، که بازتاب خفیفی از روح الهی و درنهایت بازتابی از نفس مطلق در مرتبه این جهانی است (نصر، ۱۳۸۲: ۴۷). انسان در اسلام هم عبدالله است و هم خلیفه‌الله؛ «بشری که خود را دیگر عبدالله نمی‌شمارد خطرناک‌ترین موجود است» (همان، ۲۰) بنابراین «مدرنیسم بر اشتباهی در فهم کیستی انسان و چستی واقعیت، چه کیهانی چه فرا کیهانی، استوار است؛ مدرنیسم ریشه در فریب بزرگی دارد که ما را به‌سوی تباهی و نابودی جهان می‌کشاند» (نصر، ۱۳۸۵: ۲۹۹).

وی درباره تضاد سنت و مدرنیته می‌نویسد: «اما مخالفت سنت با مدرنیسم، که تا آنجا که به اصول و مبادی مربوط می‌شود مطلق و کامل است، از مشاهده واقعیت‌ها یا پدیده‌ها یا تشخیص علائم بیماری حاصل نشده است. سنت، از آن‌رو با مدرنیسم مخالفت می‌کند که مقدمات و مبادی‌ای را که مدرنیسم بر آن‌ها مبتنی است نادرست و غلط می‌داند» (به نقل از یوسفی فر، ۱۳۸۲: ۲۴۸). نصر مانند بیشتر منتقدان مدرنیته، بر این باور است که وضع اولیه و ارزشمندی که ویژگی آن، همانا هماهنگی با خداوند و طبیعت بود، به علت سیطره مدرنیته از میان رفته است. به‌زعم وی عصر جدید که ویژگی آن «طغیان انسان علیه خداوند»، «جدایی عقل از نور راهنمای فرد» و «کمبود فضیلت» است، به منجلا ب آفتگی، انحطاط و نادرستی منجر می‌گردد، عصری که کسانی آن را سبب شدند که به بهانه تسلط بر زمین از آسمان روی برتافتند (همان: ۲۱۱) برای نصر «سنت گرایی به مثابه پادزهری است که در برابر زهر تجدد که درحال نابودی تمدن‌های سنتی است عمل می‌کند» (زارع، ۱۳۹۳: ۱۳۲). نصر با احیا دوباره فرهنگ اسلامی قصد دارد الگویی جایگزین در برابر هویت فرهنگی مدرنیته ارائه دهد. «اکنون تشنگی برای آنچه ما تفکر سنتی می‌نامیم، با اوضاعی که در آن تجدد زیر پایش هرروز بیشتر لرزان می‌شود و شکاف در دیوار ساختمان‌ش ایجاد می‌شود، رو به ازدیاد است» (زارع، ۱۳۹۳: ۱۲۸). بنابراین از منظر این جریان تا موقعی که جهان‌بینی‌ای الهی و معنویت‌گرا و جامع‌نگر که تمامی مقولات حیات انسان را در بردارد، بستر فکر و اندیشه و فعالیت‌های انسان قرار نگیرد اوضاع بر همین منوال است و انسان هرروز از سعادت خود دورتر و در باتلاق مدرنیته بیشتر فرو می‌رود.

۳-۳- اعتقاد به کثرت گرایی دینی

کوماراسوامی و گنون به‌عنوان نمایندگان اصلی سنت‌گرایی به طرح سنت‌های اصیل به‌عنوان سنت‌هایی که ریشه در وحی الهی دارند، پرداخته‌اند. به ادعای ایشان در همه جوامع ماقبل مدرن اعم از جوامع بومی، مسیحی، اسلامی، هندویی، بودائی، ویژگی‌های مشترک این جوامع را سنت و دفاع از این ویژگی‌ها در برابر جوامع مدرن را سنت‌گرایی می‌نامند. بدین ترتیب، سنت‌گرایی شامل نظریه‌ای است که معتقد به نوع خاصی از کثرت‌گرایی دینی است که می‌گوید همه سنت‌های دینی از جانب خدا الهام شده و از گوهر یکسانی برخوردار هستند و نیز معتقد به نظریه فرهنگی‌ای است که مدعی است سنت‌های فرهنگی جوامعی که سنت اصیل بر آن‌ها حکم‌فرماست به‌عنوان بازتاب سنت واحد موجه و قابل قبول می‌باشند. سنت‌گرایان اعتقاد دارند «سنت‌گرایی همچون نوری الهی بود که بر تاریکی و گمراهی غرب تابید» (یوسفی فر، ۱۳۸۲: ۹). البته نصر بیان می‌کند که تنها آن ادیان و مکاتب معنوی منتج به نجات می‌شود که منشأ الهی داشته باشد، نه اینکه بشر آن دین را ساخته و پرداخته باشد یا از راه تلقیق جوانب مختلف ادیان اصیل به آن رسیده باشد (زارع، ۱۳۹۳: ۱۴۸).

کثرت‌گرایی به‌نوعی بر اشتراکات دینی به ادیان آسمانی تأکید می‌کند تا از این ره با نزدیک شدن به یک وحدت فکری بتواند رابطه جهان کنونی را با امر قدسی ترمیم کند. در این تفکر تمام ادیان آسمانی سرچشمه مشترکی دارند و می‌توان تضادها را به نفع اشتراکات کنار زد. در مورد مسیحیت و اسلام، قرابت خانوادگی به‌طور قطع شدیدترین واکنش‌ها و مخالفت‌ها را در همه‌ی اعصار به دنبال داشته است، به‌ویژه از ناحیه‌ی الاهیات مسیحی، که تاکنون اعتبار وحی اسلامی را مردود شمرده است. لکن این رویارویی تاریخی امکان تعامل مثبت در نواحی مرزی بین ادیان را منتفی نمی‌کند، همان‌طور که در اسپانیا و سیسیل دوره‌ی قرون وسطا وضع بدین منوال بود (نصر، ۱۳۸۶: ۳۸۹). از منظر نصر تمام ادیان آسمانی می‌توانند در چارچوبی کثرت‌گرا نیروی عظیمی بیافرینند که جهان تجدد زده امروزی را به مسیر درستی هدایت کنند که سالهاست از آن جدا افتاده‌اند. این نیروی عظیم نیازمند غور در وحدت درونی این ادیان آسمانی است. «ما معتقدیم که ادیان الهی وحدتی درونی دارند که هم متعالی از صور ظاهری آن‌ها و هم درون آن صور ظاهری است، نه اینکه در شکل برونی و به نحو صوری با هم اشتراک داشته باشند. البته ما برای ساخت صوری ادیان بسیار احترام قائلیم و به‌هیچ‌وجه درصدد تحقیر وجه صوری ادیان که آن نیز از جانب خداوند نازل شده است نیستیم» (زارع، ۱۳۹۳: ۱۴۹). بنابراین نصر به ادیان آسمانی چونان درختی می‌نگرد که ریشه مشترکی وجود دارد حال‌آنکه شاخه و برگ آن جغرافیای مختلفی را سیراب می‌کند. نصر در این مورد چنین بیان می‌کند: «این واقعیت که هر سنت همانند است به درختی که ریشه‌هایش در زمین مطلق الهی فرورفته ولی شاخه‌هایش که در طی زمان رشد می‌یابند به یک فضای کیهانی خاص گسترش یافته و آن فضا را می‌پوشانند، بر پیچیدگی این اوضاع و احوال می‌افزاید» (نصر، ۱۳۸۵: ۳۸).

۴- «مواجهه با شهر» در اندیشه سنت‌گرایی

اندیشه سنت‌گرایی شهر معاصر را در چه در جهان اسلام و چه در جهان غیر اسلامی گرفتار در «بحران‌های شهری» (نصر، ۱۳۸۶: ۳۷۲) می‌داند و مسئله اصلی این گرفتاری را در بنیان‌های فکری تجدد و انسان متجدد جستجو می‌کند. از این منظر انسان‌شناسانه، شهر امروز نمود بیرونی پریشانی و گم‌گشتگی انسان متجدد است که به دلیل جدایی از امر قدسی و منبع الهی به خود تخریبی خود و محیط زندگی خود دست زده است. در این قسمت مواجهه سنت‌گرایی با مسئله شهری مورد واکاوی قرار گرفته است.

۴-۱- معماری و شهرسازی در تکاپوی سنت و مدرنیته

جریان سنت‌گرایی که اساساً در مقابل پروژه مدرنیته ظاهر شد با نقد عقلانیت مدرن تنها آن را بخش جزئی از عالم عقول می‌داند و بنابراین آن را عقلی ناقص معرفی می‌کند و بر این باور است که تمام مشکلات از اعتماد تمام‌عیار انسان مدرن به آن ناشی شده است. به زعم نصر گرفتاری‌ها و ابتلائات شهر مدرن غربی از این قرار است: از هم‌گسستگی بیش از حد، عدم تعادل نسبت به محیط طبیعی، سستی و تزلزل بنیان اقتصادی و بوم‌شناختی آن، به ویژه در استفاده از منابع انرژی، و گسترش پوشش فراگیری از زشتی به نام ضرورت اقتصادی که در نتیجه‌ی آن، زیبایی، تجملاتی و زائد به نظر می‌رسد و پیوندش از سودمندی گسسته شده است (نصر، ۱۳۸۶: ۴۰۱).

از این منظر، نوگرایی موجود در معماری و شهرسازی مدرن نیز امر خاصی و مختص مدرنیته نیست بلکه نوگرایی و نوآوری همیشه در معماری و شهرسازی سنتی وجود داشته است و هیچ‌گاه مورد غفلت قرار نگرفته است. بنابراین اگر ضعف و اشکالی هم هست نه از اصول سنت معماری ما؛ که از عدم توانایی معماران و شهرسازان برای به‌کارگیری آن در ارتباط با فن‌آوری و مسائل شهری جدید است. برای سنت‌گرایی تنها راه، غور در سنت و ایجاد تغییراتی خلاقانه در آن برای به‌کارگیری در عصر جدید است. «... معماری مبتنی بر تاریخ می‌تواند یکی از شاخه‌های پر بار معماری مبتنی بر سنت باشد اگر به ارجاعات صورت در بنا اکتفا نکند... قضاوت و انتخاب معمارانه برای هر بنا تنها به تبعیت از سبک یا سبک‌های گذشته، استفاده از عناصر و تزئینات قدیمی خلاصه نمی‌شود. می‌بایست در بیرون، ارتباط زنده و گفت‌وگو کننده بنا با اطراف، با خیابان و معبر، با آسمان و زمین، با درخت و بام سنجید و در درون نیز آن فضاهایی را برگزید که بر حالات و فعالیت‌های فردی و اجتماعی تأثیری متقابل دارند، به‌یادماندن هستند و میل تجربه درباره این فضاها همچنان باقی است» (حائری، ۱۳۷۴). در معماری و شهرسازی مبتنی بر سنت خلاقیت با حفظ دستاوردهای گذشته همراه است و بدین ترتیب برگزیده افزوده می‌شود.

برای این تفکر قاجار مبدأ زمانی نفوذ و گسترش و تقلید و تکرار معماری بیگانه (غربی) در ایران است و مراکز آموزش معماری را می‌توان دروازه‌های اصلی نفوذ و گسترش مدرنیسم در معماری ایران دانست. دروازه‌هایی که به سهولت در اختیار این تفکر قرار گرفته و با گسستن از گذشته، به ترویج هر آنچه به آن‌ها دیکته می‌شد، پرداختند. «آرشیتهکت‌ها اولین گروه از هنرمندان ایرانی بودند که به‌طور کامل از آموزش‌های سنتی معماری گسستند و تعلیمات آکادمیک دانشکده هنرهای زیبا با روشی کاملاً متفاوت از تعلیمات سینه‌به‌سینه و استادی و شاگردی معماری سنتی شروع به کار کرد» (نقی زاده، ۱۳۷۹). برای این جریان درواقع تقلید و تکرار بی‌منطق الگوهای بیگانه به دلیل از خود بیگانگی موجب گسترش قارچ گونه این‌گونه معماری شده است که چیزی جز بحران هویت برای ایرانیان نداشته است. چه امری راحت‌تر از لباس و غذا و موسیقی و معماری و شیوه زیست می‌توانست تقلید شود و چه امری چشم‌پرن‌تر از معماری بود که در نمایش تشبیه آنان به بیگانه نقش اصلی را ایفا نموده و زمینه نمایش سایر موارد را نیز مهیا می‌نمود (به نقل از نقی زاده، ۱۳۷۹).

۴-۲- شهر سنتی در برابر شهر تجدد زده در اندیشه نصر

برای نصر شهر تجدد زده امروزی که تمام عالم به نحوی با آن درگیرند، برون‌داد پریشانی درونی انسان متجدد خود بنیاد است که با فراموشی «امر قدسی» مواجهه‌ای تقدس‌زدایانه با آن برقرار کرده است. «همان تنش‌ها و کشمکش‌هایی که در قلمرو اندیشه و تصوّرات انسان متجدد موجود است به ملموس‌ترین و محسوس‌ترین وجه ممکن در معماری و محیط شهری پیرامون محل زندگی مسلمانان ساکن در بخش‌های متجدّد شده‌ی جهان اسلام نیز قابل‌مشاهده است... نتیجه‌ی چنین وضعی ایجاد نابسامانی و هرج‌ومرج در محیط شهری است، که خود بازتاب مستقیمی از تنش‌هایی است که در اثر رویارویی میان اسلام و تجددگرایی در اذهان و نفوس بسیاری از مسلمانان به وجود آمده است» (نصر، ۱۳۸۶: ۳۷۱). بنابراین شهر موجود به‌خوبی نمایانگر احوالات درونی انسان امروزی است و این تنها مختص جوامع غربی نیست، بلکه در سرزمین‌های مسلمین نیز که نصر از آن‌ها به‌عنوان سرزمین‌های تجدد زده یاد می‌کند به یک بحران فراگیر منجر شده است. «بی‌تردید مشکل می‌توان این واقعیت را انکار کرد که عمده‌ی محیط‌های شهری متجدّد جهان اسلام گرفتار بحران هستند، بحرانی که به مستقیم‌ترین وجه ممکن در زشتی آن‌ها منعکس است. این وضع، با صفا و زیبایی شهر اسلامی سنتی در تقابل کامل قرار دارد. بحران جاری در حیطه‌ی معماری اسلامی و شهرهای جدید

اسلامی چنان هویداست که محتاج تکیه و تأکید نیست. دگرگونی‌هایی است که در اذهان و نفوس مسلمانان روزگار ما رخ داده و سبب‌ساز آن آشفتگی درونی‌ای بوده که ظهور و بروز خارجی آن در آثار معماری بخش عمده‌ی جهان اسلام مشهود است. محیط خارجی‌ای که انسان برای خود خلق می‌کند چیزی نیست جز انعکاسی از حال درونی او» (نصر، ۱۳۸۶: ۳۷۲).

البته نصر فراگیری این بحران را نه به جریان عالم‌گیر مدرنیته که بیش از آن به مسلمانان تجدد زده مربوط می‌داند که البته این خود جای بحث بیشتری دارد. اینکه چطور اقلیتی «خواص» که نصر از آن‌ها نام می‌برد جهان اسلام را به بحرانی این‌چنینی کشانده‌اند. «بر مسلمان معاصر، که مسبب و مسئول بحران‌های معماری و شهری فراگیر در جهان اسلام است، چه دگرگونی‌هایی فائق آمده؟ شاید چنین پرسشی را نباید متوجه همه‌ی مسلمانان معاصر کرد، بلکه باید آن را ناظر به اعضای اقلیت کوچک غرب-زده‌ای دانست که نفوذ اقتصادی و اجتماعی‌اش به مراتب بیش از تعداد اعضای آن است، اقلیتی که درواقع، به نحوی معکوس و وارونه نمایانگر «خواص» است (نصر، ۱۳۸۶: ۳۷۳).

۴-۳- عوامل اصلی در تحولات شهرهای اسلامی از منظر نصر

نصر دو عامل بنیادین را در ظهور این بحران مطرح می‌کند. به‌زعم او برای درک کامل این روند تغییر و تحول می‌بایست دو تأثیر مهمی را که فرآیند غربی شدن بر مسلمانان داشته موردبررسی قرار دهیم. تأثیر نخست اشاعه و گسترش سکولاریزاسیون است؛ و تأثیر دوم؛ که هم به عوامل داخلی و هم به عوامل خارجی مرتبط است، عبارت است از محدود کردن قلمرو سنت. البته، گذشته از این عوامل معنوی و فکری، عناصر اجتماعی، سیاسی و اقتصادی مهمی نیز برای نصر وجود دارد که بر شکل‌گیری بحران شهری جهان اسلام تأثیرگذار بوده است. برای نصر عقده حقارت در برابر غرب شخصیتی مقلد گونه در معماری و شهرسازی تولید می‌کند که در پی تکرار بی‌چون‌وچرای فرم‌های غربی در سرزمین‌های دنیای اسلام است. «اما لاقل از ذکر این نکته نمی‌توان خودداری کرد که بیش‌تر ملت‌های جهان اسلام از نوعی عقده‌ی حقارت در برابر غرب رنج می‌برند. آن‌ها می‌کوشند [در کشورهای خود] آشکال و صور غربی معماری را بیافرینند. به‌علاوه، ثروت عظیم برخی کشورهای اسلامی دقیقاً زمینه‌ی مناسب را برای حرص و طمع بسیاری از پیمانکاران و طراحان غربی فراهم می‌کند، همان‌ها که به یاری هم‌تایان مسلمان خود برای ارائه‌ی طرح‌ها و پروژه‌هایی فعالیت می‌کنند که اجرای آن‌ها از همه پرهزینه‌تر است و درعین‌حال، فرآورده‌شان چندان اسلامی نیست. بیش‌تر اوقات چند طاق و قوس نیز به بنا افزوده می‌شود تا ظاهری هماهنگ با فرهنگ محلی داشته باشد، اما نیت و مقاصد حقیقی تنها برای کسانی پوشیده می‌ماند که از ماهیت معماری اسلامی بی‌خبرند.» (نصر، ۱۳۸۶: ۳۸۲).

۴-۳-۱ اشاعه و گسترش سکولاریزاسیون

گسترش سکولاریزاسیون «واقعیات و مفاهیم بنیادینی نظیر فضا، نور، ضرباهنگ، صورت و ماده را نیز از محتوا و مفاد قدسی-شان تهی می‌کند. این امور به مفاهیم غربی مابعد دکارتی که همان نام‌ها را با خود دارند تبدیل می‌یابند و تنها در مرتبه‌ی مادی محدودی تجربه می‌شوند. لذا دیگر فضا رمزی از حضور حضرت حق و نور نیز رمزی از عقل الهی نیست.» (نصر). تقدس زدایی از مفاهیم بنیادین در معماری و شهرسازی سبب می‌شود شهرهای اسلامی بحران معنایی را تجربه کرده و صورت کارکردی زمینی جای محتوای قدسی پدیده‌ها را بگیرد. این سیطره تفکر سکولار سبب می‌شود ضرباهنگ‌های معماری اسلامی که کثرت را به وحدت باز می‌گردانند، از یاد بروند. «صورت، ارزش رمزی خود را از کف می‌دهد و جوهر مادی به سادگی به ماده‌ی متعطل و بیجان فیزیک نیوتونی تبدیل می‌شود که با مفهوم و دریافت مورد قبول از «ماده» در جهان‌شناسی اسلامی کاملاً بی‌ارتباط است» (نصر، ۱۳۸۶: ۳۷۴).

علاوه بر این در ساحت قوه خیال معمار و شهرساز نیز فرآیند قداست زدایی رخ می‌دهد و در حالیکه «قوه خیال مسلمانان سنتی را صور و نمادهایی تعین می‌بخشد که اغب متخذ از قرآن کریم است» مسلمان متجدد، برعکس «از این توشه‌ی آسمانی محروم شده به طوری که حتی آن‌جا که بعضی از معماران تجددزده‌ی مسلمانان تا اندازه‌ای خلافت به خرج می‌دهند ثمره‌ی این خلافت چندان ارتباطی با هنر و معماری اسلامی ندارد» (همان: ۳۷۶). «در دنیای سنت ذوق و قریحه‌ی اسلامی و سنتی به دنیا از وجه گذرا و فانی آن می‌نگریست و به جنبه سلبی یا «لا»ی کلمه شهادت (لا اله الا الله)، که همه چیز را در مقابل جلال لایزال «الله» تا مرتبه‌ی نیستی فرو می‌کاهد، اشعار داشت... مسلمان سنتی به شهر با وقوف کامل نسبت به خصلت گذرا و ناپایدار آن در مقایسه با خود خداوند و طبیعت بکر، که زاده‌ی دست اوست، می‌نگریست و علاوه بر این، شهر را امتدادی از محیط طبیعی می‌دانست که هم‌آهنگ با آن است نه سازگار با آن» (همان: ۳۷۷). در مقابل مسلمان تجددزده که شَم معنوی‌اش را نیروی سکولاریزاسیون تضعیف کرده، خصلت ناپایدار و فانی حیات انسان بر روی زمین و صفا و هماهنگی حاکم بر طبیعت را از یاد برده است... آرزوی انسان متجدد، و از آن جمله، مسلمان سکولار، خلق محیطی است که در آن، خدا به دست فراموشی سپرده شده باشد و این یعنی خلق محیطی شهری در عین عدم تعادل کامل با آن محیط طبیعی‌ای که مخلوق دست خدا است، و از آن‌جا که خود یادآور امر الهی است، بر نفس مفهوم سکولاریسم خطّ بطلان می‌کشد (همان: ۳۷۸).

۴-۳-۲ محدود کردن قلمرو دین

دومین تاثیر از منظر نصر محدود کردن قلمرو دین است، به حوزه‌های که تنها قوانین مربوط به رفتار انسان [یعنی شریعت] را شامل شود» (نصر، ۱۳۸۶: ۳۷۹). در تفکر سکولار در بهترین حالت خداوند به منزله‌ی حقیقت، آن هم در مرتبه‌ای خاص، در یادها می‌ماند، اما جنبه‌ی حضور او از یاد می‌رود. از این رو، زیبایی فرعی و عارضی شده و خصلت اسلامی معماری و طراحی شهری اهمیت خود را کاملاً از دست می‌دهد. مهم این است که در یکی دو نقطه از مناطق شهری جدید مسجیدی وجود داشته باشد. چندان مهم نیست که بقیه‌ی شهر شبیه فضاهای شهری غیرانسانی و زوده از دین شهرهای مدرن غرب و حومه‌ی آن‌ها باشد، که در آن جا یا انضباطی خشک و غیرانسانی و یا نوعی فردگرایی خشن حکم‌فرما است. در این قبیل فضاها، تنها مساله‌ای که مورد توجه قرار نمی‌گیرد تمامیت زندگی و یک‌پارچگی جامعه انسانی است.» (همان: ۳۸۱) در مقابل برای نصر در چارچوب تفکر سنت گرایی معماری و طراحی شهری اسلامی، به‌طور مستقیم با قانون الهی یا شریعت، که شکل‌دهنده‌ی حیات فرد و نیز حیات اجتماع و جامعه‌ی اسلامی به‌عنوان یک کل است، مرتبط و از آن متأثرند. خود شریعت از وحی اسلامی سرچشمه می‌گیرد و، هرچند خالق و موجد معماری یا طراحی شهری نیست، اما به‌طور قطع بستر اجتماعی و انسانی لازم را برای آن معماری که، در صورت قدسی خود، خاستگاهی مافوق انسانی دارد، فراهم می‌کند. بنابراین «معماری و طراحی شهری اسلامی به شکل سنتی خود از جهت اصول درونی، زبان رمزی و پایه و اساس عقلی‌شان مخلوق، شکل یافته و متأثر از دین اسلام، و نیز محیط اجتماعی و انسانی‌ای است که نقش چارچوب بیرونی را برای آن ایفا می‌کنند.» (همان: ۳۸۷).

۵- راهبردهای سنت‌گرایی برای خروج از بحران‌های شهری

«بحران شهری امروز مسلماً عالم‌گیر است؛ بیش‌تر آن چه در جهان اسلام رخ می‌دهد مربوط به این بحران عالم‌گیر، و نتیجه‌ای از آن است. این واقعیت نشان‌دهنده‌ی ماهیت منفعل بخش عمده‌ی جهان اسلام در برابر غرب و خود نشانه‌ای از این بحران است (نصر، ۱۳۸۶: ۳۸۴)، اگر شما بتوانید به نحوی درست به دنیا بنگرید، حتی آمار عادی بگیرید، وجود بحران‌های گوناگون و متعدد در سراسر جهان مشخص است؛ منتها این بحران در هر جا به گونه‌ای خاص آن محل و با توجه به اوضاع اجتماعی، فرهنگی و تاریخی آن خود را نشان می‌دهد و همین بحران بسیاری را به سوی سنت می‌کشاند (زارع، ۱۳۹۳: ۱۳۸) بحرانی که زاده تجدد است و امروز عالم‌گیر شده است «در گذر ایام، تجدد به صورت رودخانه عریض و طولی وارد ممالک شرقی شده است. هیچ ایرانی‌ای نمی‌تواند بگوید که ما هنوز متجدد نشده ایم.» (همان، ۱۴۰۰). راه حل نصر برای برون رفت از این بحران عالم‌گیر مبتنی بر بازنگری در مسئله انسان شناسی است، به طوریکه با بازگشت به مفهوم انسان سنتی به مثابه انسان خلیفه الله و انسان عبدالله به جای انسان خداگونه، بازنگری در ارتباط با هستی و منبع قدسی شکل گرفته و برون داد این حرکت قرارگیری در مسیر بازنگری رابطه انسان با محیط به طور کلی و رابطه انسان با شهر به طور خاص است. در اینجا با واکاوی اندیشه‌های سیدحسین نصر می‌تواند سه دستورکار اصلی وی برای خروج از بحران شهر و شهرسازی را مطرح کرد.

۵-۱- ترمیم رابطه انسان و طبیعت (یک مقوله هستی‌شناسی)

«نظم طبیعت چیزی جز نظم ما [انسان‌ها] نیست و هماهنگی آن، همان هماهنگی درونی است که همچنان طنین ملودی ازلی را در مرکز وجود ما، آن هم به رغم ناهماهنگی ضمیرمان که در عالم غفلت خویش دچار تششت شده است، ساز می‌کند. اجزای طبیعت، اجزای ما، حیات طبیعت، حیات ما و تخریب طبیعت، تخریب ماست.» (نصر، ...). تفکر دنیای متجدد از دیدگاهی تقریباً جهانشمول درباره قداست طبیعت فاصله گرفت و به دیدگاهی انجامید که انسان را موجودی بیگانه با طبیعت می‌داند و خود طبیعت را دیگر نه آغازگر حیات بلکه توده‌های بیجان، ماشینی، می‌انگارد که باید تحت سیطره و تصرف یک انسان زمینی محض قرار بگیرد. به علاوه همین تفکر متجدد، به شیوه‌ای که در هیچ تمدن دیگری نمونه ندارد، قوانین طبیعت را از قوانین اخلاق و اخلاق بشر را از عملکردهای عالم، جدا ساخته است (نصر، ۱۳۸۵: ۱۱). در مقابل در معماری و طراحی شهری اسلامی، مطابق با خصلت ازلی وحی اسلامی و برقراری مجدد هماهنگی میان انسان و طبیعت توسط آن، همواره بر یک‌پارچگی و انسجام معماری و محیط تاکید ورزیده است. طبیعت به یک معنا به درون شهر سنتی اسلامی و ساختمان‌های آن نفوذ و رسوخ می‌کند. مسجد خود فضای مقدسی نیست که از فضای طبیعی مجزا باشد، بلکه امتداد و گسترشی است از فضای طبیعت بکر به درون محیطی که ساخته دست انسان است، همان طبیعت بکری که به این دلیل که مخلوق دست خداست، به خودی خود مقدس است و هنوز هم حالت کمال اولیه‌ی بهشتی خود را منعکس می‌کند (نصر، ۱۳۸۶: ۳۹۶).

برای حفظ قداست حیات، باید یک بار دیگر ماهیت قدسی طبیعت را یادآوری کرد و این به معنای قداست بخشی دوباره به طبیعت است، البته نه به این معنا که به طبیعت قداست اعطا کنیم، زیرا، چنین کاری فوق توان آدمی است، دیدگاهی قدسی درباره طبیعت، که فقط می‌تواند برخاسته از دین اصیل باشد، مقتضی یکپارچه ساختن ادیان مختلف در مقام فراهم آوردن پاسخی دینی

هم در سطح اخلاقی و هم در سطح دینی است. بنابراین از منظر سنت گرایی که نصر نماینده آن است رویکردهایی چون اخلاق محیط زیستی یا توسعه پایدار چون مبتنی بر همان نگاه اومانستی بر طبیعت است نمی‌تواند تأثیراتی عمیقی بر حل بحران‌های محیط زیست داشته باشد. «با نوعی مهندسی اجتماعی یا تغییراتی در فن آوری، که عالم طبیعت را فقط کمیت محضی می‌داند که زمین التیام نخواهد یافت. همه ی این قبیل اعمال، فقط چیزی در حد آرایه‌هایی است که تأثیرشان لزوماً سطحی است... چیزی که مورد نیاز است بازیابی طبیعت به عنوان واقعیتی قدسی و نوزایی انسان به عنوان حافظ امر قدسی است، که این امر مستلزم مرگ آن تصویر از انسان و طبیعت است که هم تجددگرایی و هم تحولات بعدی اش، مولود آنند. این امر، برخلاف ادعای برخی از افراد نه به معنای ابداع انسانی نوین، بلکه به معنای دوباره آفتابی ساختن انسان حقیقی، انسان خلیفه الله است که ما همچنان واقعیت آن را در درون خویش داریم. به معنای ابدایی دیدگاهی قدسی درباره ی طبیعت، چنانکه گوئی انسان اصولاً می‌تواند امر قدسی را ابداع کند، هم نیست. بلکه به معنای صورت بندی دوباره جهان شناسی های سنتی و دیدگاه‌هایی در باب طبیعت است که در سراسر تاریخ مورد اعتقاد مختلف بوده اند (نصر، ۱۳۸۵: ۳۷۵). بلکه به این معنا که پرده‌های جهل و غرور را که قداست طبیعت را از دید بخش عمده ای از بشریت نهان می‌دارند، کنار بزنیم (همان، ۱۵)

۵-۲- بازتعریف اصول قدسی شهرسازی (یک مقوله معرفت شناسی)

در اندیشه نصر راه برون رفت از بحران های شهری عالم گیر را باید در بازتعریف اصول قدسی معماری و شهرسازی جستجو کرد. اصولی که مبتنی بر رابطه فطری انسان با امر قدسی و درچارچوب کثرت گرایی دینی می‌تواند شیوه زیست شهری جهان اسلام را دگرگون کرده و به ترمیم رابطه او با محیط زندگی منجر شود. در اعتقاد کثرت گرایی دینی هر سنت همانند است به درختی که ریشه هایش در زمین مطلق الهی فرو رفته ولی شاخه هایش که در طی زمان رشد می یابند به یک فضای کیهانی خاص گسترش یافته و آن فضا را می پوشانند و با تکیه بر این ریشه مستحکم سنت می توان بحران های جغرافیایی متفاوت را ذیل سایه الطاف جهان گستر آن حل و فصل کرد. دلیل این توانایی در این است که «اولاً، در انسان و در رابطه ی او با محیط طبیعی پاره ای عناصر عام و جهان شمول وجود دارد. این عناصر واردکردن چنین اصولی را حتی در محیط های بیگانه با جهان دینی خاصی که خاستگاه اولیه ی آن ها بوده است، امکان پذیر می کند. ثانیاً، دین غالب در غرب، یعنی مسیحیت، که تمدن اروپایی را به بار آورد، به همان خانواده ی دینی اسلام تعلق دارد و برخی از اصول، هنجارها و اندیشه های متخذ از اسلام می تواند همیشه در ذهن و ضمیر یک اروپایی که رشته رشته ی وجودش از قرن ها تجربه ی دین و فرهنگ مسیحی بافته شده، هرچند اکنون این سنت را آگاهانه رد می کند، واکنش همدلانه برانگیزد. ثالثاً، اسلام به یک معنا بازگشتی است به دین ازل و وحدت الهی و واجد پیمایی است هم ساده و هم عام و جهان شمول که می تواند به آن فطرت ازلای متوسل شود که، اغلب به صورت پنهان و در حال کُمون، در قلب و درواقع در طینت همه ی انسان ها مستور است» (نصر، ۱۳۸۶: ۲۸۹-۳۸۸).

بنابراین، نصر بر این باور است که اصول سنت، حتی آنجا که به حیطه ی معماری و طراحی شهری مربوط است، می تواند در دنیایی که به اصول اعتقادی آن عمل نمی شود هم مهم و سودمند باشد. «ممکن است ادعا شود که مسلمانان، که بسیاری از شهرهای شان در عصر حاضر هیچ شباهت و سختی با شهرهای سنتی اسلامی ندارد، می توانند از اصول معماری شان برای فائق آمدن بر معضلات وحشتناکی که هم اکنون با آن مواجه اند، سود جویند. می توان قاطعانه گفت که، لاقلاً در مقام نظر، چنین امکانی وجود دارد؛ زیرا آن ها به این اصول دسترسی دارند و علاوه بر آن هنوز هم در جامعه ی زندگی می کنند که در آن شریعت، ولو تا اندازه ای، نقش آفرین است و می توان آن را احیاء و تقویت کرد؛ چرا که اعتقاد به اسلام هنوز هم در دل های مردان و زنان راسخ و پابرجاست.» هرچند این اصول نمی تواند بدون متحول شدن خود انسان و جامعه ی او چنین تحولی را ایجاد کند، اما به کارگیری آن ها در معماری و طراحی شهری دست کم می تواند به ایجاد آن تحولی که نهایت فقط از درون قلب و جان انسان می تواند برچوشد، کمک کند. در این نگاه معماری و طراحی شهری می بایست به عنوان هنر و علم سنتی و مقدس مدنظر باشد. در سنت گرایی نه «هنر برای هنر» که بنیاد تفکری آن بر «هنر برای آدمی» (نصر، ۱۳۸۰: ۴۹۶) استوار است که با توجه به اینکه در متن سنت انسان خلیفه خداوند است و موجود اصلی و اساسی این مرتبه از حقیقت است، نهایتاً به معنای «هنر برای خداوند» تلقی می شود (صارمی و دانشور، ۱۳۹۴: ۳۹۳). هنر سنتی به این معنا در پیوندی عمیق با «امر قدسی» قرار می گیرد.

۵-۳- بازنگری در آموزش شهرسازی (یک مقوله روش شناسی)

از نظر نصر برای علاج وضعیت خطیر معماری و شهرسازی در جهان اسلام، روشن ترین پیشنهادی که می تواند به عنوان گام نخست مطرح گردد تربیت معماران اسلامی است «یعنی مردان و زنانی که خود را به معماری خاصاً اسلامی ملتزم می دانند، نه کسانی که دست بر قضا محمد، احمد یا علی نام گرفته اند و با این ادعا که معماری غربی بین المللی است، به این نوع معماری اشتغال دارند» (نصر، ۱۳۸۶: ۳۸۳). برای تربیت معماران و شهرسازان مدنظر نصر بازنگری در آموزش معماری و شهرسازی موجود امری ضروری است؛ منابع محیطی بر اخص اصول معماری و شهرسازی سنتی به زعم نصر می تواند روستاها و شهرهای کوچک

در کشورهای اسلامی باشد که هنوز برپایه اصول قدسی به معماری و شهرسازی می پردازندند «خوشبختانه، معماری سنتی اسلامی هنوز در روستاها و شهرهای کوچک بسیاری از کشورهای اسلامی زنده است و اسناد و مدارک سری هنوز هم در برخی اصناف محفوظ مانده است. هر جا که پای معماران مدرن و مقلدان آن‌ها به میان نیامده، معماری کماکان هم زیبا و هم کارآمد است. علاوه بر این، اکثریت عظیمی از مسلمانان هنوز هم مجذوب جلوه‌های اصیل معماری هستند. می‌توان از این عوامل برای ایجاد مدارس معماری نهایت استفاده را کرد تا معماران و شهرسازی تربیت شوند که قادر باشند ساخت شهرها، بناهای یادبود عمومی، پروژه‌های خانه‌سازی و دیگر کارهای مهم عمرانی را که به واسطه‌ی انفجار جمعیت، مهاجرت به شهرها، دگرگونی شیوه‌های تولید و عوامل دیگر ضرورت یافته، به عهده بگیرند» (نصر، ۱۳۸۶: ۳۸۳).

از این منظر معماری و شهرسازی اسلامی نمی‌تواند احیا پیدا کند مگر اینکه معمار و شهرساز مسلمان با رهایی از خودبیگانگی بتواند از نو متولد شود و رابطه خود را با امر قدسی ترمیم کند» تاسیس چنین مدارس و نهادهایی مستلزم احیاء هنرها و علوم اسلامی و بازیابی اصول معنوی و مابعدالطبیعی آن‌ها است و معنای این سخن آن است که، در نهایت، معماری اسلامی را نمی‌توان احیاء کرد مگر این که مسلمان معاصر از نو زاده شود و غل و زنجیر سیطره‌ی فرهنگی و فلسفی غرب پاره گردد». بنابراین رسالت آموزش معماری و شهرسازی باید مبتنی بر اصول قدسی و علم مقدس بازنگری شود تا از این طریق با شکل‌گیری نسل جدیدی از معماران و شهرسازان، شهرهای دنیای اسلام بتواند بحران‌های شهری خود را که محصول سیطره اومانیسم و غرب زدگی بر شهرهای بومی است حل و فصل کند «به یاری هنر و معماری اصیل، هنوز هم می‌توان آشتی و ظلمتی را که بر قسمت اعظم محیط‌های شهری جهان اسلام سایه افکنده است به هماهنگی نور، فضا و شکل، که همواره ویژگی شاخص شهرها و قریه‌های سنتی اسلامی بوده است، تبدیل کرد» (همان: ۳۸۴).

۸- نتیجه‌گیری

پژوهش حاضر با هدف فهم خوانش سنت گرایان دینی از شهر و ارائه راهبردهای فکری این جریان در ارتباط با بحران‌های شهری معاصر انجام شد. برای نیل به این هدف خوانش این جریان از مسئله شهری تشریح و سه مقوله «ترمیم رابطه انسان و طبیعت» (مقوله هستی‌شناسی)، «بازتعریف اصول قدسی شهرسازی» (مقوله معرفت‌شناسی) و «بازنگری در آموزش شهرسازی» (مقوله روش‌شناسی) به‌عنوان راهبردهای خروج از بحران‌های شهری از منظر سید حسین نصر به عنوان نتایج پژوهش ارائه شد. مضامین بنیادین فکری اندیشه سنت‌گرایی و خوانش شهری این تفکر در جدول شماره ۱ جمع‌بندی و ارائه شده است. اندیشه سنت‌گرایی دینی امروز به عنوان یک جریان قوی و تاثیرگذار در پهنه جهانی مطرح شده است. به چالش کشیدن وضعیت موجود جهانی و انتقاد از مبانی و مبادی بنیادین مدرنیته به عنوان عامل اصلی شکل‌گیری بحران‌های امروز جهان از منظر انسان‌شناسانه سبب شده است این جریان مدنظر طیف وسیعی از اندیشمندان قرار بگیرد. با این حال نگاه انتقادی به اصول اصلی تفکری این جریان می‌تواند به پالوده شدن چارچوب‌های نظری و عملی آن منجر شده و مسیر آینده این جریان را هموار کند؛ سید حسین نصر در مقابل حجم‌های متعدد عمدتاً صبور و شکیباً بوده است؛ «بنده انتقادات را که اکثراً سطحی است مطالعه می‌کنم، هرچند نقدهای وارده را نمی‌پذیرم ولی با هرگونه بحث جدی و بی‌طرفانه درباره سنت موافقم» (زارع، ۱۳۹۳: ۱۳۲) و از شکل‌گیری مباحث انتقادی استقبال می‌کند؛ خلایلی که می‌بایست مورد توجه ویژه پژوهش‌های آتی باشد.

جدول ۱- مضامین بنیادین فکری اندیشه سنت گرایی (مأخذ: نگارنده ها)

مضامین بنیادین در تفکر سنت گرایی		
وضعیت موجود	بدیل سنت گرایی	وضعیت موجود
خود بنیادی و استیلا جویی انسان مدرن انسانی که خود را مرکز عالم تصور می کند سیطره رابطه ایژکتیو با عالم تقدس زدایی از عالم هستی شورش خودبنیاد علیه سنت عقلانیت ابزاری و دنیوی تنها ریسمان قابل اتکا روحیه فاوستی در تخریب و نوسازی مداوم رد متافیزیک و انسان در چنبره تجربه گرایی انسان تک ساحتی و دنیا گستره امپراطوری جدایی عقل از نور هدایت تمشیت نیازهای مادی و فردگرایی	انسان عبدالله و در عین حال خلیفه الله خود شناسی مقدمه خدا شناسی انسان ناچیز و در عین حال انسان در مسیر کمال اصالت برآمده از «روح» انسان امانت دار الهی «وحی» منبعی کلیدی برای شناخت گرایش فطری انسان به سمت توحید توجه به کرامت انسانی اصالت آمیخته ای از فرد و اجتماع دنیا محل گذر و مزرعه آخرت در مسیر قرب به مقام الوهی	
خوانش شهر در اندیشه سنت گرایی		
وضعیت موجود	بدیل سنت گرایی	وضعیت موجود
شهر بحران زده متجدد شهر فراموشی شهر بی ریسمان شهرسازی مبتنی بر علم نامقدس تقدس زدایی از فضا و مکان پاشیدگی زندگی شهری از خودبیگانی و از شهربیگانگی شهرسازی فاوستی و تخریب گر زیبایی شناسی عقیم و هنر برای هنر اسارت در فرمالیسم	شهر سنتی شهر یادآوری شهر در مسیر کمال انسانی شهرسازی مبتنی بر علم مقدس فضا و مکان سرشار از حضور وحدت و یکپارچگی زندگی شهری شهر خودشناسی و خداشناسی شهرسازی مبتنی بر اصول هنر برای آدمی و هنر برای خدا حرکت از صورت به معنا و از معنا به صورت	

منابع

۱. ارمکی، آزاد (۱۳۸۱). مدرنیته روشنفکران و پارادایم عقب ماندگی در ایران. تهران: اجتماع.
۲. توکلیان، جلال (۱۳۹۰). نخبگان ایرانی در دوران گذار. تهران: نگاه معاصر.
۳. جهانگیرلو، رامین (۱۳۷۹). ایران و مدرنیته (گفتگو). تهران: گفتار.
۴. جهانگیرلو، رامین (۱۳۷۴). مدرنیته، دموکراسی و روشنفکران. تهران: مرکز.
۵. حائری، محمدرضا (۱۳۷۴). مقاله: ارزیابی معیارها و ضوابط معماری تهران. تهران: کنگره تاریخ معماری و شهرسازی ایران.
۶. گنون، رنه (۱۳۶۱). سیطره کمیت و علائم آخر زمان نوشته رنه گنون، ترجمه علی محمد کاردان، تهران، انتشارات مرکز نشر دانشگاهی
۷. زارع، حامد (۱۳۹۳). آفاق حکمت در سپهر سنت، گفتگوهای حامد زارع با سید حسین نصر، تهران، انتشارات ققنوس.
۸. صارمی، حمیدرضا و شاه محمدی دانشور، محمدامین، ۱۳۹۴، پیش درآمدی بر حکمت هنر اسلامی، انتشارات آفتاب توسعه، تهران.
۹. نژاد ایران، محمد. (۱۳۹۴). روشنفکری دینی و مدرنیته در ایران. تهران، گهرشید.
۱۰. نصر، سید حسین (۱۳۸۳). اسلام و تنگنای انسان متجدد، تهران، دفتر نشر و پژوهش سهروردی.
۱۱. نصر، سید حسین (۱۳۸۱). معرفت و معنویت، ترجمه انشا الله رحمتی، تهران، دفتر نشر و پژوهش سهروردی.
۱۲. نصر، سید حسین (۱۳۸۲). نیاز به علم مقدس، ترجمه حسن میاننداری، قم، موسسه فرهنگی طه.
۱۳. نصر، سید حسین (۱۳۸۵). در جستجوی امر قدسی ترجمه مصطفی شهر آیینی، تهران، نشر نی.
۱۴. نصر، سید حسین (۱۳۸۵). دین و نظم طبیعت، ترجمه انشا الله رحمتی، تهران، نشر نی.
۱۵. نصر، سید حسین (۱۳۸۶). اسلام سنتی در دنیای متجدد، ترجمه محمد صالحی، تهران، دفتر نشر و پژوهش سهروردی.
۱۶. نقی زاده، محمد (۱۳۷۹). مقاله رابطه هویت سنت معماری ایران با مدرنیسم و نوگرایی. هنرهای زیبا. شماره ۷.
۱۷. یوسفی فر، شهرام (۱۳۸۲). خرد جاویدان. موسسه تحقیقات و توسعه علوم انسانی، موسسه چاپ و انتشارات دانشگاه تهران.

تدوین راهکارهای موثر بر ارتقا سلامت جسمانی شهروندان با تاکید بر رویکرد شهر پر بازی؛ مطالعه موردی: محله استاد یوسفی شهر مشهد

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۵/۰۶

تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۶/۱۸

کد مقاله: ۵۶۲۴۱

زهرا قنبر دوست^۱، ساناز سعیدی مفرد^{۲*}، تکتیم حنایی^۳

چکیده

بخش عمده‌ای از مشکلات سلامت روحی و جسمانی شهروندان به سبک زندگی شهری مربوط می‌شود. که باتوجه به ماشینی‌شدن زندگی و نبود فضاهای مناسب برای حرکت و ورزش، آمار پیاده‌روی و ورزش و ... را پایین آورده است. در سال‌های اخیر رویکرد شهر پر بازی به عنوان یک شهر چندبعدی به شیوه‌ای از زندگی در شهرها اطلاق می‌شود که مشوق مردم به فعالیت بدنی، همراه با بازی و سرگرمی‌های معماگونه با استفاده از روش‌های ابتکاری می‌باشد. هدف از انجام این مقاله شناسایی مولفه‌های موثر بر ارتقا سلامت شهروندان با رویکرد شهر پر بازی و ارائه راهکارهایی جهت ارتقا مطلوبیت استفاده‌کنندگان با بهره‌گیری از روش‌های توصیفی-تحلیلی، همبستگی و پژوهش‌های موردی در بستر مطالعات میدانی و استفاده از پرسشنامه برای نیل به اهداف و پاسخ به سوال تحقیق می‌باشد. نوع این تحقیق به لحاظ هدف، در رده تحقیق‌های کاربردی قرار می‌گیرد. بمنظور تحلیل داده از نرم‌افزار SPSS و آزمون آماری فریدمن برای رتبه‌بندی مولفه‌ها استفاده شده است. نتایج این پژوهش حاکی از آن است که میتوان با طراحی فضاهای سالم و پر بازی در بافت جدیدی از شهر مشهد، کمکی به ایجاد سالم زیستی، افزایش فعالیت‌های جسمانی و ارتقا سلامت، برقراری ارتباط اجتماعی و افزایش نشاط و رفع نیازهای شهروندان پرداخت.

واژگان کلیدی: سلامت، سلامت جسمانی، بازی، رویکرد شهر پر بازی، مشهد.

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد، گروه شهرسازی، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران

۲- استادیار گروه شهرسازی، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران (نویسنده مسئول) saeedi.s@mshdiau.ac.ir

۳- استادیار گروه شهرسازی، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران

*- این مقاله برگرفته از پایان نامه کارشناسی ارشد خانم زهرا قنبر دوست با عنوان «تدوین راهکارهای موثر بر ارتقا سلامت جسمانی شهروندان با تاکید بر رویکرد شهر پر بازی؛ مطالعه موردی: محله استاد یوسفی شهر مشهد» به راهنمایی خانم دکتر ساناز سعیدی مفرد در دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد می‌باشد.

۱- مقدمه

طی چند دهه اخیر جهان به سرعت به شهرنشینی و ماشینه شدن روی آورده است. امروزه فضاهای شهری از آن جا که فضاهایی برای زندگی و تفریح ایجاد می کنند، وظایف مهمی بر عهده دارند و در پاسخگویی به نیازهای اجتماعی و فردی افراد، نقش منحصر به فردی ایفا می نمایند (کربلایی حسینی غیاثوند، ۱۳۹۷) و برنامه ریزان به دنبال پیوند محیط شهری با سلامت فیزیکی و روحی شهرنشینان هستند (لطفی و همکاران، ۱۳۹۲). در دنیای مدرن امروزی با توجه به مشکلات شهرنشینی و الگوی زندگی، انسان ها تمایل دارند بخشی از زمان خود را برای گذران اوقات فراغت، بازی و تفریح و... سپری کنند. (کوپایی و همکاران، ۱۳۹۵). اما با نگاهی گذرا به فضاهای شهری گذشته در ایران ملاحظه می شود که فضاهای بازی و گذران اوقات فراغت آنچنان که باید شکل نگرفته و نقش و حضور این فضاها در فضای اجتماعی همواره درحاشیه توجه بوده است (نجفی و همکاران، ۱۳۹۶).

بنابراین ترویج شهرپر بازی علاوه بر جنبه های سرگرمی و تفریحی آن، باعث زندگی فعال در شهرها می شود، که می تواند علاوه بر تضمین سلامت جسمی و روحی و فکری شهروندان، محرک مهمی در توسعه و بهره‌وری اقتصادی باشد و منافع اجتماعی زیادی را نیز به دنبال داشته باشد. انسان‌ها نیازمند فضاهایی هستند که آنان را مخاطب قرار دهند و به چالش وا دارد و جلب توجه کند تا آن ها مشاهده کنند و بیاندیشند و فعالیت نمایند (نجفی و همکاران، ۱۳۹۶). اما در توسعه روز افزون شهرها با وجود امکانات گسترده ای که در اختیار انسان ها قرار میگیرد، توجه ویژه ای به نحوه تأثیر فضاهای پربازی بر تعاملات اجتماعی، شادی و نشاط، سلامت جسمانی، روانی و اجتماعی افراد نشده است (کوپایی و همکاران، ۱۳۹۵).

شهر سالم به معنی برنامه‌ریزی برای مردم است که این نوع از برنامه‌ریزی، شهر را به عنوان ایده‌ای فراتر از ساختمان‌ها، خیابان‌ها و فضاهای باز ترویج می‌دهد. براین اساس شهر یک سازواره زنده در حال تنفس و موجودی است که سلامتی اش کاملاً با سلامتی شهروندان گره خورده است (ه. بارتون، ۱۳۸۹). درواقع زندگی سالم، محصول تعاملات اجتماعی بین انتخاب های فردی از یک سو و محیط اجتماعی، اقتصادی احاطه کننده فرد از سوی دیگر است که در صورت تحقق، جامعه شاد و سلامت خواهد بود. (بخارایی و همکاران، ۱۳۹۴).

هدف این پژوهش تدوین راهکارهای موثر بر ارتقا سلامت شهروندان باتاکید بر رویکرد شهر پربازی در محله استاد یوسفی شهر مشهد است.

پژوهش حاضر با طرح یک سوال انجام شده است که: چگونه می‌توان با استفاده از رویکرد شهر پربازی به ارتقا سلامت شهروندان رسید؟

لذا با توجه به موارد ذکر شده ضرورت طراحی شهر پربازی در محله استاد یوسفی قاسم آباد مشهد که با مشکلاتی نظیر کاهش فعالیت های جسمانی، نبود سرگرمی و تفریح، کاهش نشاط و شادی، عدم حضور مردم و مشارکت آن ها و ... درگیر می باشد در این محله حس می شود که می توان با طراحی محله ی پربازی در این بافت جدید از شهر مشهد کمکی به ایجاد سالم زیستی، افزایش فعالیت های جسمانی و ارتقا سلامت، برقراری ارتباط اجتماعی و افزایش نشاط و شادی، و همچنین رفع نیازهای شهروندان و ساکنین مناطقی از شهر پرداخت. در این راستا سعی خواهد شد ویژگی ها و راهبردهای طراحی شهرپربازی را شناخته و این اصول را در این محدوده پیاده نمود تا به یک فضای شهری پربازی در سطح محله دست یافت. در این بین نیز عوامل و مولفه هایی که بر پربازی بودن شهر تاثیر گذار هستند نیز بررسی می شود.

۲- مبانی نظری و پیشینه تحقیق

۲-۱- بازی

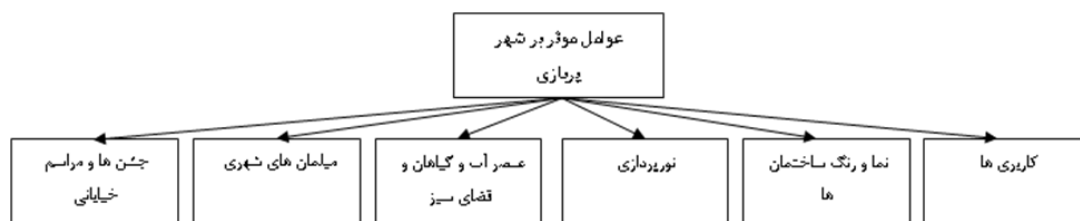
بازی، کاری است که به قصد لذت و تفریح انجام شود و فایده ای دربر نداشته باشد (نجفی و همکاران، ۱۳۹۶). بازی فعالیتی کاملاً آگاهانه و خارج از زندگی معمولی است. چنانچه گویی جدی نیست ولی شخص را شدیداً و کاملاً جذب می‌کند (ابراهیمی و همکاران، ۱۳۹۰). بازی عموماً برای کسب لذت و سرگرمی انجام می شود (Driskell, 2003).

فضای پربازی در شهر، فضایی است که مردم می توانند به طور موثر، سودمند، ایمن و با رضایت مندی بسیار، بازی نمایند. یکی از فاکتورها در رضایت مندی و خوشنودی شهروندان از شهر و فضاهای پربازی، ارتباط موثر فضای پربازی و کاربری های مختلف با افراد در سنین مختلف می باشد (Fisman, 2003). شهرپر بازی شیوه ای از زندگی در شهرها است، به منظور تشویق مردم به فعالیت بدنی، همراه با بازی و تفریح و سرگرمی های معماگونه با استفاده از روش‌های ابتکاری خاص، که در زندگی روزمره جای می‌گیرد. شهر پربازی، شهری سالم، متنوع و بسیار سودآور می باشد. که فضاهای شهری وظایف مهمی برای ایجاد زمینه مناسب و بستر سازی این گونه فعالیت ها بر عهده دارند (رفعیان و عسگری، ۱۳۸۱). تحقق سه هدف مهار خودروها در خیابان های مسکونی، طراحی مبلمان متناسب برای تحقق اصول و ایده شهر پر بازی و تبدیل خیابان ها، میدان ها، پیاده روها و دیگر فضاهای شهر به محلی که همه افراد جامعه بتوانند تفریح کنند و به واژه "فضای قابل زندگی" معنای تازه ای ببخشند در

شهری بازی اهمیت زیادی دارد (Driskell, ۲۰۰۳: ۸-۱۱). روجرز (۲۰۰۳) معتقد است که شهرهای بزرگ اغلب توسط فضاهای عمومی وسیعشان شناخته می شوند، و یکی از ابزارهای بزرگی سنجش شهرها، توانایی در فراهم آوردن بازی و تفریح و سرگرمی، زیبایی‌های طبیعی و فضاهای باز شاخص برای شهروندانش می باشد.

جدول ۱- اهداف و هزینه‌ها در شهر پربازی (ماخذ: شیع، ۱۳۸۵)

اهداف	ویژگی های شهر پربازی
لذت، تفریح، شادی، انبساط خاطر، تعادل، استراحت، ارتباط بادیگران، سلامت برای تمامی گروه‌های سنی و جنسی	
هزینه ها	صرف هزینه کم برای هر شخص، کمک به کاهش هزینه های درمانی، افزایش کارایی شرکت کنندگان در فعالیت‌ها
نتایج و برداشت‌ها	کمک به توسعه خلاقیت های افراد، کمک به اجتماعی شدن، برقراری ارتباط، کمک به بهبود کیفیت زندگی و همبستگی اجتماعی، تخلیه هیجانات و کم کردن استرس



شکل ۱- عوامل موثر بر شهر پربازی (ماخذ: Walzer, ۱۹۸۶ و حسینون، ۱۳۸۰، Driskell, ۲۰۰۳)

بازی‌ها، چه حالت سرگرم کنندگی و تفریحی داشته باشند و چه حالت مسابقه و قهرمانی از دیدگاه مختلف، انواع گوناگونی دارند از مهم ترین آنها میتوان به بازیهای رقابتی، بازی‌های شانس، بازی های تقلیدی، و بازی های دورانی اشاره کرد (سعیدی رضوانی و همکاران، ۱۳۹۵).

۲-۲- مرور سابقه پژوهش پیرامون بازی

در رابطه با پر بازی بودن فضای شهری و تفریح به صورت پراکنده مطالبی یافت می شود. ولی هیچکس چه در خارج و چه در داخل کشور به طور خاص به این مطلب نپرداخته است. مورخ هلندی، هویزینکا، به بررسی مفهوم بازی از دیدگاه اجتماعی پرداخته و در تعریف آن گفته است: بازی عبارت است از هرگونه فعالیت آزاد که با آگاهی کامل، در بیرون از حیطه زندگی عادی انجام گیرد (قاضی و محمد پور، ۱۳۸۳: ۱۴). زمیل بازی را فرایندی برای آماده ساختن کودکان جهت ایفای نقش های بزرگسالان به شمار می آورد (صادق صابری و همکاران، ۱۳۹۵). به عقیده یان گل از خصوصیات خوب برای یک مکان میتوان به مناسب بودن جهت راه رفتن و بازی کردن، ماندن برای مدتی، راحت، محفوظ در برابر اقلیم، وجود صندلی ها، پله ها، کافه ها، نماهای خوشایند، تداوم حرکت پیاده و عدم وجود موانع حرکتی اشاره کرد (Gehl, ۱۹۸۷: ۱۲۴). هال اعتقاد دارد که کودکان بازی می کنند تا صحنه و محتویات موقعیت ها و فعالیت های نیاکان خویش را که بر حسب نیاز زندگی آنان تولید شده است، تجدید کنند. (گودرزی و اسدی، ۱۳۷۹). میلر رابینسون تفریح را به عنوان یک نهاد اجتماعی و می یر و برایتل آن را به عنوان یک نیروی اجتماعی و از نظر سازمانی یک نهاد اجتماعی معرفی می نماید (آلتن، ۱۳۸۲: ۴۸). مورخ هلندی، هویزینکا، بازی فعالیتی کاملاً آگاهانه و خارج از زندگی معمولی است. چنانچه گویی جدی نیست ولی شخص را شدیداً و کاملاً جذب می کند در بازی هیچگونه منفعتی حاصل نمی شود. بازی زمینه ساز تقویت گروه های اجتماعی می باشد (قاضی و محمدپور، ۱۳۸۳: ۱۴). زمیل^۲ بر مفهوم بازی به عنوان مجموعه اهدافی که غالباً حس، آنها را رهبری میکند، تاکید می ورزند (صادق صابری و همکاران، ۱۳۹۵).

امروزه بازی ها چه به صورت فعال و چه به صورت غیر فعال، جزیی از زندگی انسان ها شده اند. به طوری که بسیاری از افراد یا بازی می کنند یا به تماشای آن می پردازند. بازی های تفریحی انواع مختلفی دارند. اما همگی آنها اگر برای تفریح و سرگرمی انجام شوند دارای ویژگی های زیر هستند: غیرجدی بودن؛ انجام آزادانه؛ نظم؛ محدودیت زمانی و مکانی؛ عدم قطعیت و غیرقابل پیش بینی بودن (Driskell, ۲۰۰۳: ۱۵).

¹ Huizinka

² zimel

۲-۳- شادی و نشاط

شادی و نشاط، از مهم ترین احساسات و نیازهای بشر به شمار می رود. شادی و نشاط دارای دو بعد است که یک بعد آن فردی است و به بینش و فرهنگ مردم و به ادراک آن ها وابسته است و دیگری به فضاهای شهری و معماری مربوط می شود که این دو بعد باهم ارتباط متقابل دارند و از یکدیگر نیز تاثیر می پذیرند. گسترده شدن ارتباطات اجتماعی باعث تقویت تعلق خاطر افراد به محل زندگی و بالا رفتن ضریب امنیت روانی جامعه و نشاط اجتماعی می شود. (شارع پور، ۱۳۸۷: ۵۸)

۲-۴- فراغت

جامعه شناسان آمریکایی اوقات فراغت را فعالیت آزاد و بدون مزد که رضایت خاطر آنی را به همراه دارد تعریف می کنند پل وایز وقت فراغت را بخشی از وقت روزانه آدمی می داند که در مقابل نیازهای ضروری به کار گرفته نمی شود. (هیوود، ۱۳۸۳). فراغت فعالیتی هدفمند است که از روی انتخاب شخص انجام می شود و فردیت شخص را تکامل می بخشد و موجب تکامل فردی وی می شود. به موجب بعضی از تعاریف، تفریح نیز ممکن است دامنه ای فراتر از ارضاء شخصی پیدا کند و موجب خدمات اجتماعی گردد (ربانی و شیر، ۱۳۹۰).

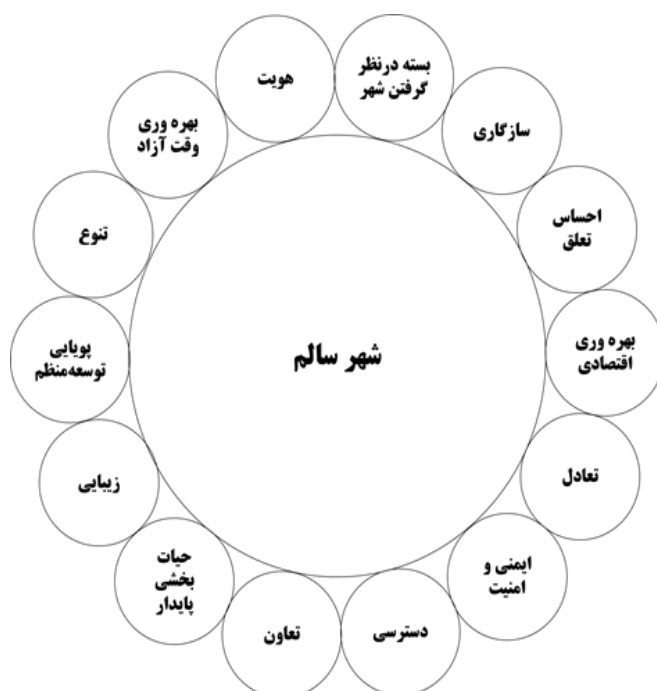
۲-۵- شهر سالم و سلامت

سلامت یکی از ارزش ها و نیازهای اساسی هر انسان است و حفظ و ارتقا سلامت، مسئولیتی فردی، اجتماعی، سازمانی و حاکمیتی است (دماری و غیره، ۱۳۹۴). شهر سالم عرصه ی ظهور سیاست های هماهنگ اجرایی به دست مردم و در جهت تامین محیطی سالم برای رشد استعدادها و خلاقیت ها و فضایی مناسب جهت تامین سلامت شهروندان است (رهنما و افشار، ۱۳۹۰). شهر سالم شهری است که محیط فیزیکی و اجتماعی آن سلامت را ترویج نماید. (زیاری و جانبانزاد، ۱۳۹۰). شهر سالم شهری است که به طور مداوم و پیوسته، در حال ایجاد و بهبود محیط های اجتماعی و کالبدی خویش بوده و منابع اجتماعی خود را گسترش می دهد (دانشنامه مدیریت شهری و روستایی، ۱۳۸۷).

از نظر سازمان بهداشت، شهر سالم یک شهر پاک و مبرا از بسیاری از آلودگی ها است. خدمات بهداشتی و زیست محیطی کافی و خوبی در دسترس دارد، دارای امنیت فیزیکی است و مردم می توانند در آن شهر با عقاید، فرهنگ و سبک های مختلف زندگی مورد علاقه خود را به راحتی ادامه دهند (طیبیان، ۱۳۷۶). رویکرد جهانی از پروژه شهر سالم، ارتقاء کلیه امور بهداشتی و ایجاد محیط زیست مناسب است (ارجمندنیا، ۱۳۷۹).

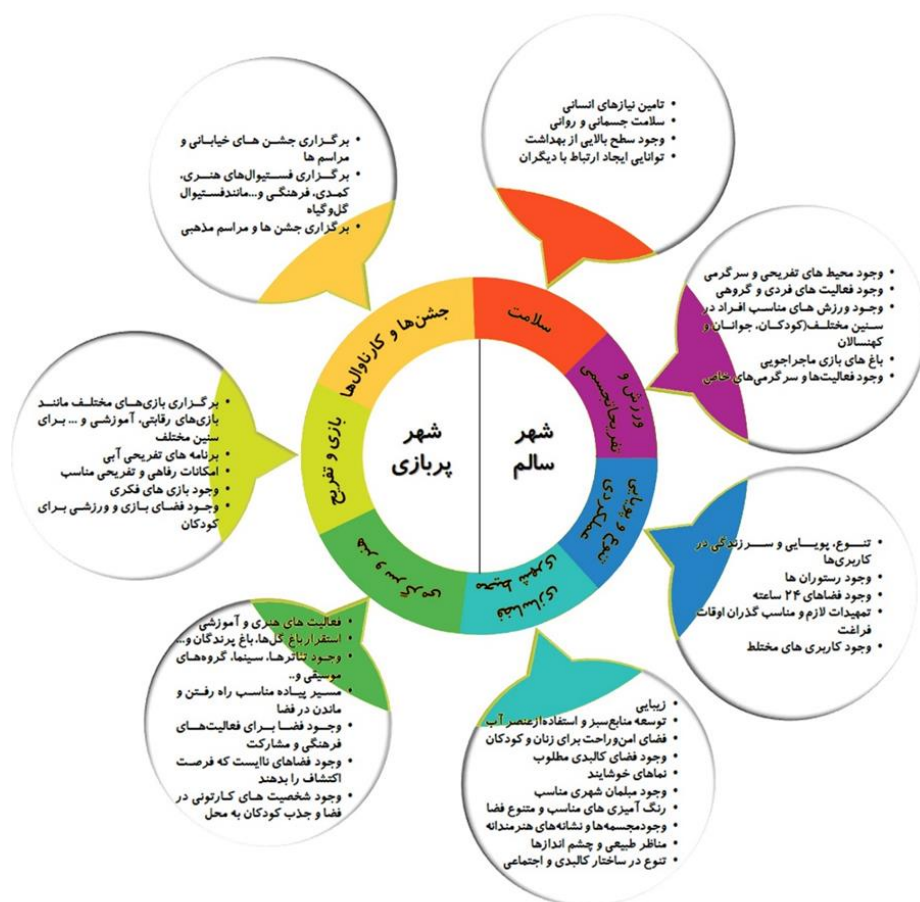
جدول ۲- معیارهای کیفی شهر سالم از نظر سازمان جهانی بهداشت (ماخذ: بارتون و تقی زاده مطلق، ۱۳۸۱)

محیط کالبدی پاکیزه، سالم و با کیفیت بالا
زیست بومی که در بلندمدت با ثبات و پایدار باشد
جامعه ای قوی، غیر استثمارگر و حمایتگر متقابل
سطح بالایی از مشارکت و نظارت عمومی بر تصمیمات که بر زندگیشان، سلامتی شان و رفاه شان تاثیر می گذارند.
دستیابی به نیازهای اصلی برای کلیه مردم شهر شامل غذا، آب، سرپناه، درآمد، ایمنی و کار
دسترسی به تجارب و منابع گسترده متنوع
تشویق پیوند با گذشته و میراث فرهنگی و بیولوژیکی ساکنان شهر و گروه ها و افراد دیگر
شکلی از شهر که با ارتقای خصوصیات برتر آن انطباق داشته باشد
سطح بهینه دسترسی به خدمات مراقبت از بیماران برای همه
شرایط سطح بالای سلامت



شکل ۲- اصول چهارده گانه شهر سالم (ماخذ: حاجی خانی و صالحی، ۱۳۷۲)

در جهت استخراج معیارها و شاخص‌ها به منظور دستیابی به هدف تحقیق، به جدول زیر میرسیم که شامل معیارها، زیرمعیارها و شاخص‌های قابل سنجش در زمینه ارتقا سلامت و شهر پربازی است.



شکل ۳- چارچوب شاخص‌های ارتقا سلامت و شهر پربازی (ماخذ: برگرفته از منابع مختلف)

۳- روش پژوهش

روش تحقیق پژوهش حاضر، به لحاظ ماهیت، تلفیقی از روش‌های توصیفی-تحلیلی، همبستگی و پژوهش‌های موردی بوده و نوع تحقیق به لحاظ هدف، در رده تحقیق‌های کاربردی قرار می‌گیرد. به طور کلی ابزار گردآوری اطلاعات که در این پژوهش برای شناسایی محیط (نمونه موردی) مورد استفاده قرار گرفته، از طریق منابع کتابخانه‌ای، الکترونیکی و میدانی شامل: پرسشنامه محقق ساخته، مصاحبه و گفت‌وگوی چهره به چهره، مشاهده (ناظر تعلیم یافته)، عکس‌برداری، پرسه‌زنی، استفاده از آمار و اطلاعات و ... است. از آنجا که این تحقیق ارتباط نزدیکی با رفتارهای انسانی در محیط شهری دارد، سعی شده است از شیوه‌های جدید جهت دریافت اطلاعات محیطی و رفتاری، آنالیزهای آماری و تحلیل‌های فضایی استفاده شود. در جریان این پژوهش نیز از طریق تحلیل گرافیکی، نمایش صحیح و روشن ایده‌ها و شاخص‌های مورد نظر صورت خواهد پذیرفت. تصاویر گرافیکی قابلیت بیان و انتقال آنچه را که شاید نیاز به بحث بسیار داشته باشد، را دارند.

تجزیه و تحلیل این پژوهش در دو مرحله صورت می‌گیرد:

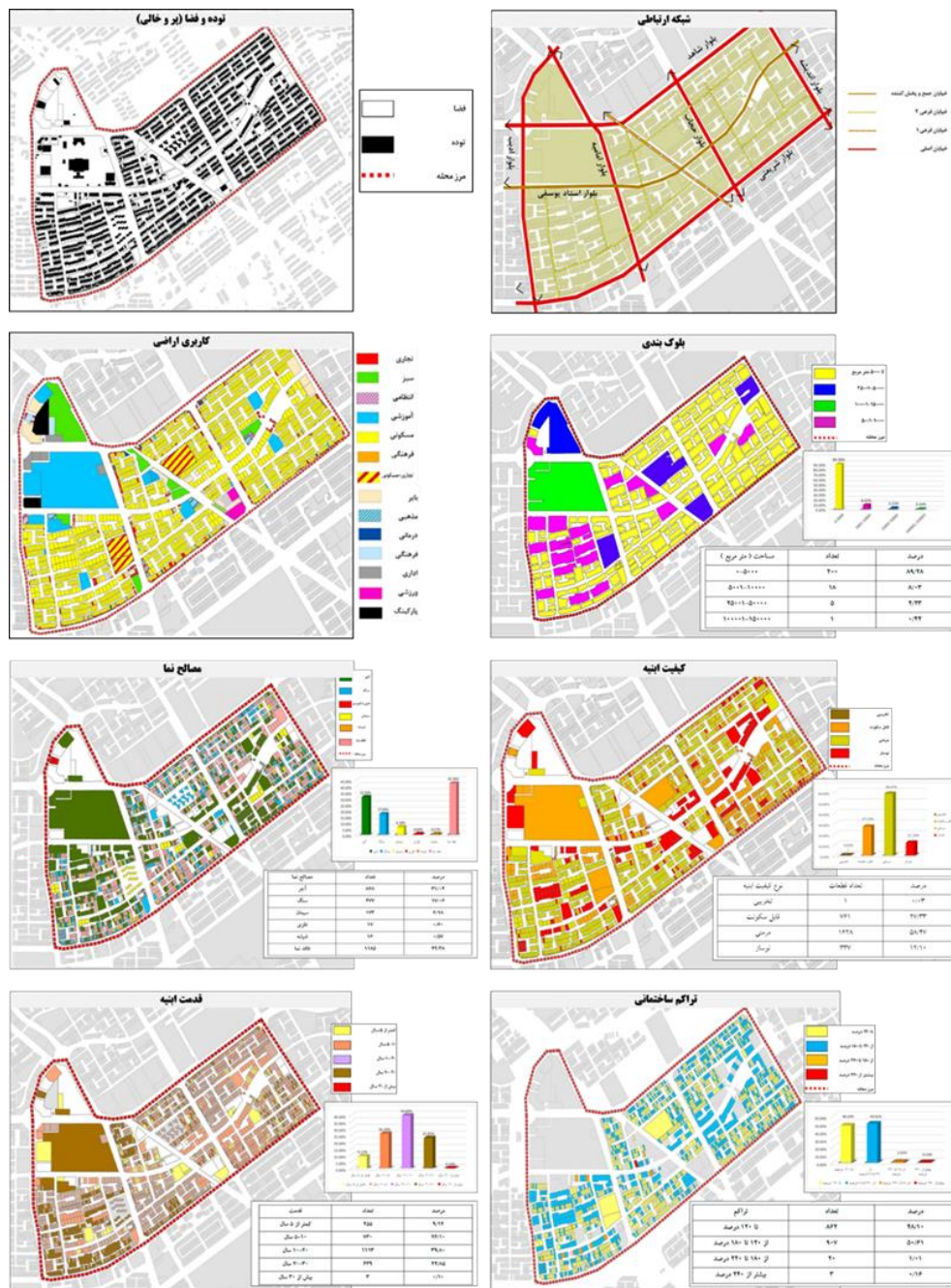
- ۱- تحلیل پرسشنامه؛ این تحلیل برگرفته از سنج‌های (شاخص‌های) چارچوب نظری تحقیق می‌باشد. و در انتهای این قسمت دیدگاه‌های مخاطبان فضا در قالب معیارهای تحقیقی رتبه بندی می‌شوند.
- ۲- تحلیل یکپارچه سوات؛ در این قسمت پتانسیل‌ها و امکانات در کنار محدودیت‌ها و ضعف‌ها در قالب جدول سوات تهیه می‌شود و در بستر معیارهای چارچوب نظری تحقیق بررسی می‌گردد و بر روی نقشه‌ای یکپارچه به نمایش گذاشته می‌شود. پرسشنامه محقق ساخته در قالب پرسشنامه بسته و با طیف ۵ تایی لیکرت (از بسیار کم با امتیاز ۱ تا بسیار زیاد با امتیاز ۵) تهیه شده است.

حجم جامعه: جامعه آماری تحقیق حاضر شامل تمامی ساکنین محله استاد یوسفی طبق آخرین سرشماری آماری سال ۱۳۹۵ می‌باشد که در محدوده خیابان‌های شاهد، اندیشه، شریعتی و ادیب زندگی می‌کنند (۱۴۲۹۹ نفر).
نمونه آماری: با توجه به جامعه ۱۴۲۹۹ نفری محله استاد یوسفی در سال ۱۳۹۵، حجم نمونه با استفاده از روش نمونه برداری طبقه‌ای و با توجه به تعداد معیارها (۱۴ معیار) و با احتساب ۱۰ درصد خطای نمونه‌گیری، برابر با ۱۴۰ پرسشنامه (نفر) می‌باشد. در ادامه داده‌ها توسط نرم‌افزار SPSS22 مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته و جداول داده‌های آماری در ۲ سطح توصیفی و استنباطی ارائه خواهد شد.

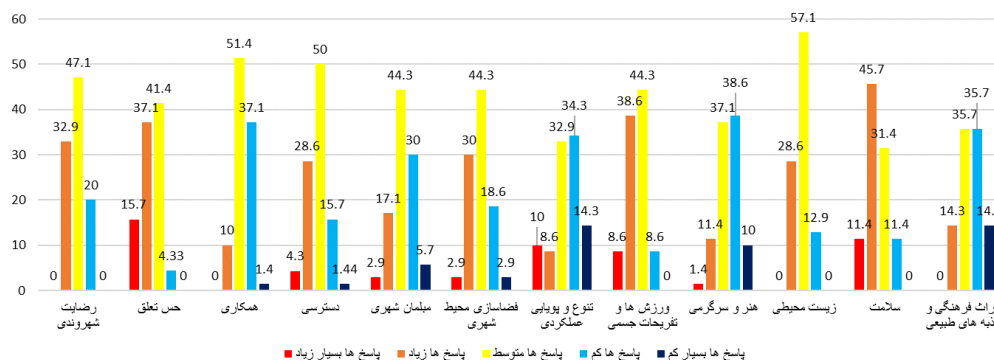
۳-۱- قلمرو جغرافیایی پژوهش

محله استاد یوسفی به مساحت ۱,۱۶ کیلومتر مربع و جمعیت ۱۴۲۹۹ نفری، محله‌ای تازه ساز (با قدمت حداکثر ۳۰ سال) واقع در ناحیه ۱ منطقه ۱۰ شهرداری مشهد می‌باشد. از شمال به بلوار شاهد، از جنوب به بلوار شریعتی، از شرق به بلوار اندیشه و از غرب به بلوار ادیب محدود می‌شود. محله استاد یوسفی، محله ایست که پتانسیل پربازی شدن را به دلایلی همچون وجود زمین‌های بایر، فضاهای عمومی و فضاهای سبز، امکانات فرهنگی و آموزشی مانند کتابخانه‌ها، فرهنگسرا و گروه‌های استفاده‌کننده خاص در سطح محله به دلیل کاربری‌های تجاری و آموزشی زیاد را دارد. همچنین این محله از محلات جدید شهر مشهد می‌باشد که باتوجه به کاربری آموزشی نظیر دانشگاه آزاد و... دارای جمعیت نسبتاً جوانی است. این محله جز گروه درآمدی متوسط به بالا می‌باشند و می‌توان از این امر جهت برنامه‌ریزی و طراحی محله سالم استفاده نمود. همچنین باعث می‌شود که بتوانیم رویکرد جدید شهر پربازی را در یکی از محلات نوپا ایجاد کنیم که نتیجه بهتر و مستعدتری را به همراه خواهد داشت. لذا باتوجه به دلایل ذکر شده ضرورت پرداختن به طراحی این محله باتوجه به رویکرد شهرپربازی در این محدوده وجود دارد.

با مشاهده نقشه‌های زیر در خصوص کیفیت، دانه بندی، قدمت و همچنین تعداد طبقات در محله مورد نظر میتوان اظهار نمود که در قسمت کیفیت ابنیه بیشترین درصد مربوط به مرمت میباشد که از کل درصد آماری ۵۸/۴۷٪ را به خود اختصاص داده است که این بیانگر این باور است که سطح کیفیت ابنیه تا حدودی نیاز به اصلاح دارد تا سیما و منظر مطلوبی را برای ساکنین محله رقم زند و یکی از شرایط پایداری کالبدی را فراهم نماید. از لحاظ دانه بندی بیشترین سهم محله مربوط به قطعاتی میباشد که بیشتر ریزدانه‌اند و ۹۸/۳۱٪ را به خود اختصاص داده‌اند این موضوع میتواند یکی از عوامل موثر در کالبد بافت محله باشد و تا حدودی پایداری را با لغزش رو به رو نماید ولی این در حالی است که تعداد طبقات بیشتر ۱ یا ۲ طبقه بوده است طوری که ۸۶/۹۶٪ را شامل میشود این موضوع حاکی از این است که ریزدانه بودن قطعات بیشتر به علت تجاری شدن ابنیه‌ها بوده است که این تجاری شدن میتواند عاملی برای پیشرفت محله در راستای پایداری کالبد محسوب شود اما به شرط آنکه این تجاری بودن‌ها به سمت تراکم عمودی حرکت کند تا علاوه بر موثر بودن در توسعه محله، بار ترافیکی و حمل و نقلی را کاهش دهد.



موضوع کنترل کیفیت نتایج یک پرسشنامه دامنه وسیعی از موضوعات مختلف را در بر می گیرد که در این بین روایی و پایایی از اهمیت بیشتری برخوردار اند. در این پژوهش اعتبار ابزار سنجش با استفاده از اعتبار محتوایی از نوع صوری و پایایی آن با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ مورد تایید قرار میگیرد. در این پژوهش پرسشنامه ای محقق ساخته با ۴۱ سوال در قالب طیف لیکرت طراحی شده و روایی محتوایی آن زیر نظر استاد راهنما و مشاور و چند تن از اساتید رشته شهرسازی مورد تایید قرار گرفته است. تعداد ۱۴۰ پرسشنامه بین نمونه آماری تحقیق توزیع گردید و پایایی داده ها با استفاده از آلفای کرونباخ، ۰/۸۷۴ محاسبه گردید که پایایی مورد قبولی است.



شکل ۵- وضعیت نهایی هر معیار در بین سایر معیارها

پس از ارائه آمار توصیفی و تحلیل هر یک از سوالات، حال به بررسی آمار استنباطی و آزمون های فرض به منظور رتبه بندی معیارها در محله استاد یوسفی می رسیم. در اغلب آزمون های پارامتری، مفروضات مقدماتی بسیاری وجود دارد که تا این مفروضات تأمین نشوند، نتایج به دست آمده از آزمون، نامعتبر خواهد بود. در میان این مفروضات مهمترین و شایع ترین فرض، فرض نرمال بودن داده هاست. در بررسی نرمال بودن داده های تحقیق، فرض نرمال بودن به دلیل پرسشنامه لیکرت و طیف طبقه بندی پاسخ ها، رد شد؛ بنابراین باید از آزمون های ناپارامتریک برای تحلیل داده ها استفاده کنیم.

با توجه به اطلاعات معیارهای محاسبه در این فصل، مولفه های هر معیار سنجیده شد و میانگین نظرات طبق جدول ۶ به دست آمد. بیشترین میانگین به ترتیب مربوط به حس تعلق ۳/۶۵، سلامت ۳/۵۶، ورزش ها و تفریحات جسمی ۳/۴۹ و کمترین میانگین مربوط به میراث فرهنگی و جاذبه های طبیعی ۲/۴۶ می باشد. با توجه به نرمال نبودن داده ها، از آزمون فریدمن برای رتبه بندی مولفه ها استفاده شده است.

آزمون فریدمن یک آزمون ناپارامتری، معادل آنالیز واریانس با اندازه های تکراری (درون گروهی) است که از آن برای مقایسه میانگین رتبه ها در بین K متغیر (گروه) استفاده می کنیم. در آزمون فریدمن فرض H_0 مبتنی بر یکسان بودن میانگین رتبه ها در بین گروه ها است. رد شدن فرض صفر به این معنی است که در بین گروه ها حداقل دو گروه با هم اختلاف دارند.

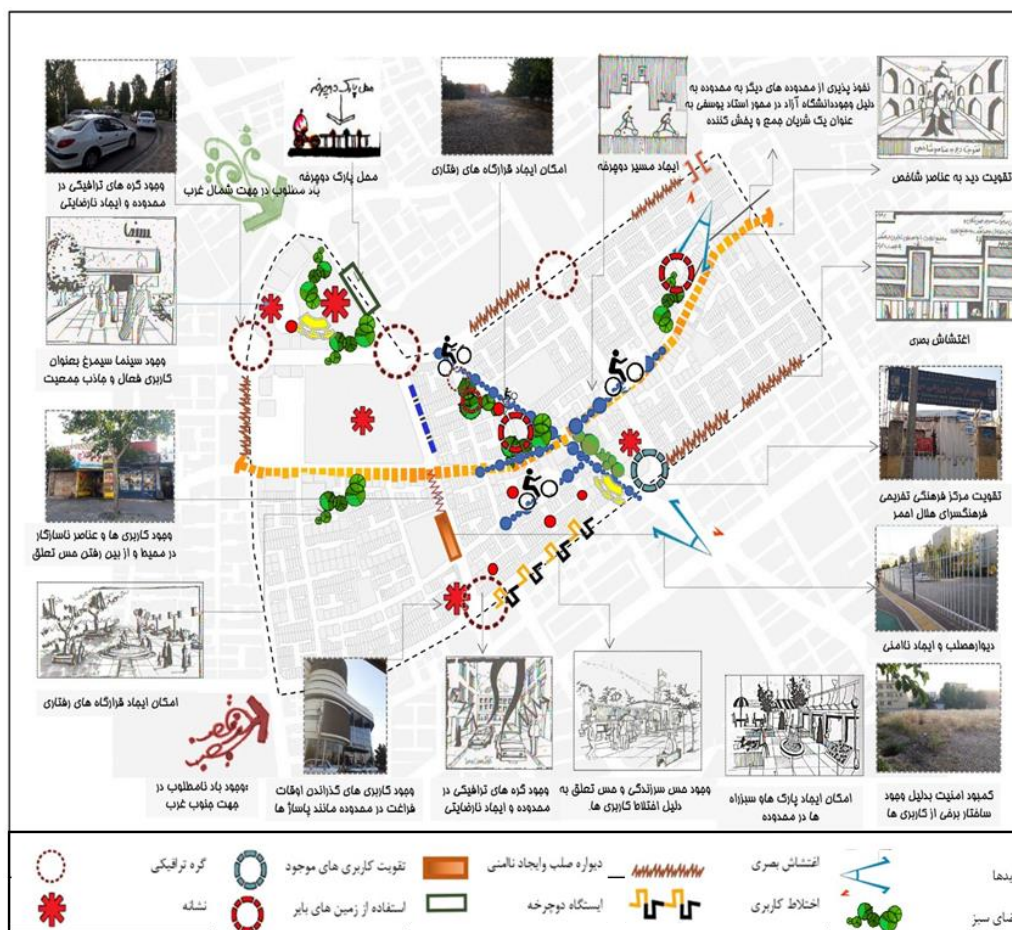
جدول ۳- رتبه بندی مولفه ها با استفاده از آزمون ناپارامتریک فریدمن

رتبه بندی آزمون فریدمن	آماره		معیار
	انحراف معیار	میانگین	
۸/۹۲	۰/۸۱	۳/۶۵	حس تعلق
۸/۵۵	۰/۸۵	۳/۵۶	سلامت
۸/۳۳	۰/۷۶	۳/۴۹	ورزش ها و تفریحات جسمی
۷/۱۹	۰/۸۲	۳/۱۹	دسترسی
۷/۰۷	۰/۶۴	۳/۱۶	زیست محیطی
۶/۸۱	۰/۸۶	۳/۱۱	فضاسازی محیط شهری
۶/۷۱	۰/۷۲	۳/۱۰	رضایت شهروندی
۵/۵۰	۰/۸۹	۲/۸	میلان شهری
۵/۱۰	۰/۶۷	۲/۶۹	همکاری
۴/۹۶	۱/۱۶	۲/۶۵	تنوع و پویایی عملکردی
۴/۵۶	۰/۸۷	۲/۵۲	هنر و سرگرمی
۴/۳۰	۰/۸۹	۲/۴۶	میراث فرهنگی و جاذبه های طبیعی



شکل ۶- رتبه بندی مولفه ها با استفاده از آزمون ناپارامتریک فریدمن

در جدول ranks (جدول بالا)، میانگین رتبه های هر یک از مولفه ها مشخص شده است. و جدول Text Statistics محتوی نتیجه اصلی آزمون است. همان گونه که در این جدول شاهد هستید میتوان مقدار آماره مربع کی را با ۱۱ درجه آزادی و همچنین سطح معنی داری آزمون P-Value با مقدار ۰,۰۰۰ مشاهده کرد که نشان از رد شدن فرض H_0 دارد. با توجه به خروجی های بالا نتیجه نهایی اینکه بین مولفه های ارائه شده در چهارچوب نظری تحقیق، با یکدیگر رابطه وجود دارد و مداخله موثر بوده است. بر این اساس «صحت» بالاترین امتیاز و «میراث فرهنگی و جاذبه های طبیعی» دارای کمترین امتیاز است. همچنین پتانسیل ها و محدودیت های درونی و بیرونی موجود در قالب نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید برای محله استاد یوسفی در نقشه زیر ارائه شده است.



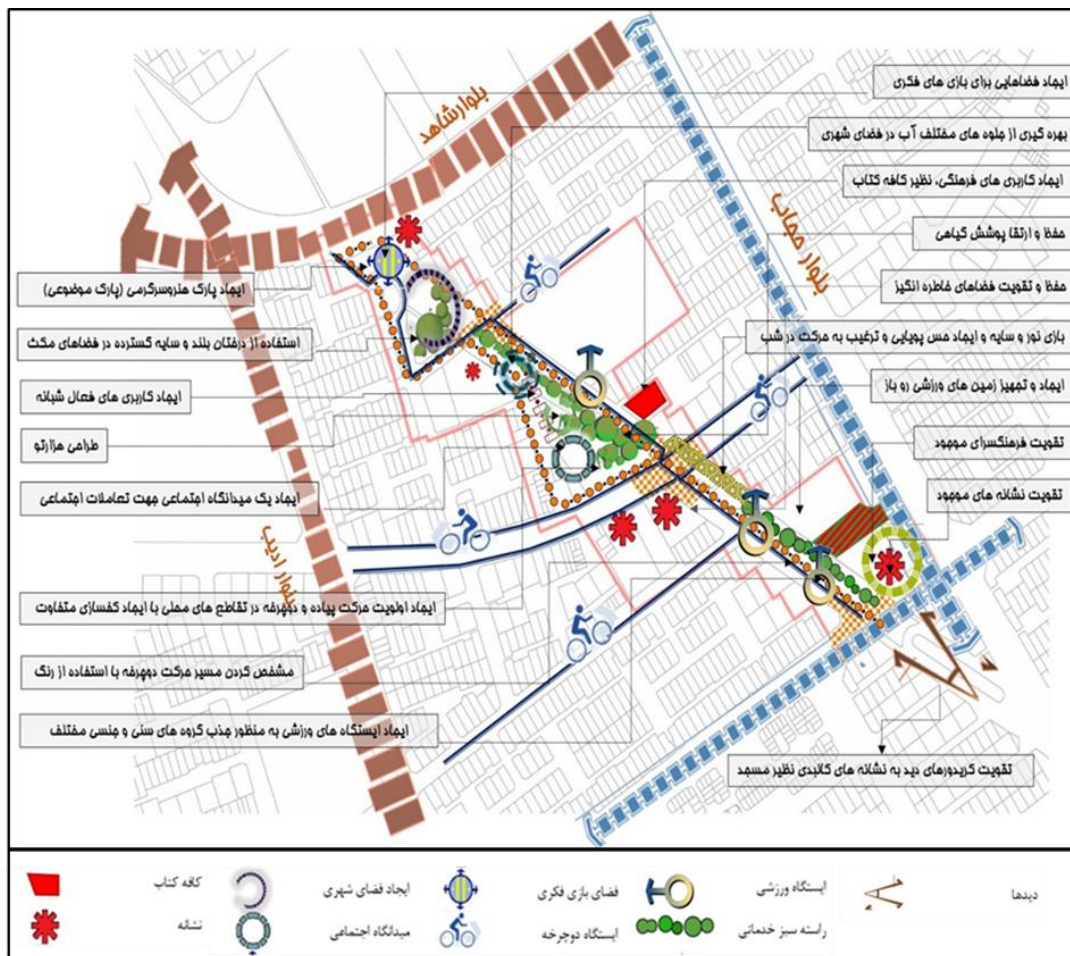
۴- یافته‌ها و بحث

در جمع بندی نظرات شهروندان و ناظر تعلیم یافته (پژوهشگر) در ارتباط با ارزش گذاری معیارهای تحقیق، همانطور که از یک محله تقریباً نوساز شهر (توسعه های اخیر) انتظار می رفت، سطح سلامت و معیار زیست محیطی از وضعیت نسبتاً خوبی برخوردار است. و با توجه به کاربری های مقیاس شهری و بعضاً فرا شهری نظیر دانشگاه، و نیز فضا سازی های برنامه ریزی شده در محیط شهری، حس تعلق ساکنین نسبت به محله در رتبه ۱ قرار دارد، از طرفی رتبه سوم ورزش های و تفریحات جسمی، به دلیل وجود کاربری های ورزشی متعدد نظیر فنس های ورزشی، پارک آبی ایرانیان، مجموعه ورزشی هلال احمر و ... بسیار حائز اهمیت است. از این رو تقویت سایر معیارها نظیر تنوع و پویایی عملکردی، هنر و سرگرمی، جاذبه های طبیعی و مبلمان شهری، می تواند ما را در دستیابی به اهداف تحقیق یاری رساند.

جدول ۴- ارائه اهداف و راهبردهای ارتقا سلامت با رویکرد شهر پربازی

هدف کلان	اهداف عملیاتی	راهبرد
تقویت پویایی و مشارکت شهروندان در احیای فضای شهری پر بازی	بهبود وضعیت سلامت روحی و روانی مخاطبان فضا	برگزاری جشن های و کارناوالها
		برگزاری جشنواره های مختلف بازی
		افزایش فضاهای پربازی
تقویت پویایی و مشارکت شهروندان در احیای فضای شهری پر بازی	ارتقاء حس تعلق به مکان و رضایت شهروندی	ایجاد فضایی نوستالژیک و پر خاطره
		نقش انگیزی در کالبد
		خلق تصویر ذهنی از کل فضا
تقویت پویایی و مشارکت شهروندان در احیای فضای شهری پر بازی	ارتقاء حس تعلق به مکان و رضایت شهروندی	احیای فضای شهری در شب
		قابل رویت بودن تمامی فضا
		تجمع پذیری در عرصه های همگانی
تقویت پویایی و مشارکت شهروندان در احیای فضای شهری پر بازی	ارتقاء حس تعلق به مکان و رضایت شهروندی	تقویت فضاهای مکث
		بهبود احساس امنیت محیطی
تقویت پویایی و مشارکت شهروندان در احیای فضای شهری پر بازی	ارتقاء حس تعلق به مکان و رضایت شهروندی	پذیرا بودن فضای خیابان برای اقشار مختلف با فرهنگ های مختلف
		ایجاد فرصت ها برای بروز خلاقیت در فضای شهری
		توجه به پتانسیل اهالی محله به منظور همکاری با نهادهای مسئول
ایجاد سرزندگی با طراحی خلاق فضای شهری	فضا سازی محیط شهری	تقویت نورپردازی
		افزایش مبلمان شهری همگرا
		استفاده از عناصر مختلف در فضای شهری نظیر پله، نیمکت و ..
ایجاد سرزندگی با طراحی خلاق فضای شهری	فضا سازی محیط شهری	تقویت گرافیک محیطی
		جلوگیری از ایجاد جداره های صلب و غیرفعال بخصوص در شب
		تقویت نشانه های شهری
ایجاد سرزندگی با طراحی خلاق فضای شهری	فضا سازی محیط شهری	ایجاد وحدت بصری و کالبدی در جداره
		تقویت تنوع در دیده ها و سکانس ها
		پیوستگی در عناصر کالبدی (کف و بدنه)
ایجاد سرزندگی با طراحی خلاق فضای شهری	فضا سازی محیط شهری	توجه به تناسبات و مقیاس انسانی در فضا
		پراکنش مناسب عملکردها
		پیوستگی فعالیتی
ایجاد سرزندگی با طراحی خلاق فضای شهری	فضا سازی محیط شهری	تمرکز فعالیت های مقیاس محله در مرکز محله
		بهبود وضعیت مسیرهای پیاده
		افزایش نفوذپذیری پیاده در فضا
ایجاد سرزندگی با طراحی خلاق فضای شهری	فضا سازی محیط شهری	بهبود فرصت های حمل و نقلی
		شکل گیری مسیرهای دوچرخه
		تقویت سرزندگی عملکردی
ایجاد سرزندگی با طراحی خلاق فضای شهری	فضا سازی محیط شهری	وجود فعالیت های دیرپا
		استفاده از انرژی خورشیدی در تنوع و سرزندگی محیط
		شکلگیری پارک های موضوعی
ایجاد سرزندگی با طراحی خلاق فضای شهری	فضا سازی محیط شهری	ترویج فعالیت های فردی و گروهی در محیطی سرزنده و پویا
		تقویت هنر و سرگرمی
		ترویج برهم کنش های اجتماعی و برنامه ریزی برای رویدادها

هدف کلان	اهداف عملیاتی	راهبرد
		و فعالیت‌های فرهنگی هنری پذیرا بودن فضای خیابان برای اقشار مختلف با فرهنگ های مختلف تقویت فضاهای خلاق و پویا تقویت حضور نمایشگاه های موقت
	سرزندگی از منظر زیست محیطی	بهبود آسایش اقلیمی و تقویت پوشش گیاهی تقویت سرزندگی بیولوژیکی ارتقاء دلپذیری محیط
	ارتقا سلامت	استفاده از رنگ به منظور القای حس های متنوع توجه به سطح بهداشت محیط



شکل ۸- سیاست گذاری

۵- نتیجه گیری

کم تحرکی، شیوع افسردگی، اپیدمی های بازی های رایانه ای، نا شادی و نا آرامی اجتماعی و عدم بهره‌مندی از فواید بازی برای گروه های مختلف اجتماعی، از جمله علل نبود فضاهای شاد، سرزنده و پربازی در شهرهای ماست. شهر و فضاهای آن بستر یا ظرفی برای وقوع انواع فعالیت های فردی و گروهی شهروندان هستند. توسعه فضاهای بازی در سطح شهر و محلات، باعث ایجاد سرزندگی و پویایی میشود. این سرزندگی نه تنها برای کودکان بلکه برای بزرگسالان نیز لازم است؛ و بزرگسالان نیز برای سرزندگی و شادی نیاز به بازی دارند. حال تلفیق اصول شهر پربازی با اصول شهر سالم علاوه ایجاد سرزندگی و نشاط در فضاهای شهری، میتواند سلامت شهروندان و فضاهای شهری را نیز بهبود ببخشد.

در انتخاب محله استاد یوسفی شهر مشهد، حداقل های مورد نیاز برای شهر پربازی و شهر سالم مدنظر قرار گرفت که از آن جمله میتوان به موقعیت خاص این محله در حوزه شمال غربی شهر مشهد، وجود فعالیت های و کارکردهای مختلف فضایی، نظیر

سینما، دانشگاه، پاساژه‌ها، فضاهای سبز و باز متعدد و از همه مهمتر وجود زمین‌های بایر به منظور توسعه‌های آتی اشاره کرد که با تبدیل فضاهای کم‌تحرك و مرده این محدوده، به فضاهایی شاد و سرزنده و پربازی، و کشاندن شهروندان از هر گروه سنی و هر قشری به این فضا سبب حضور پر رنگ افراد در فضای شهری را موجب شود. همچنین در این پژوهش با بکارگیری اصول و شاخص‌های شهر سالم و پربازی در محله استاد یوسفی، فضایی قابل زندگی معنایی تازه‌ای به محیط القا کرد که سبب تشویق مردم به فعالیت‌های بدنی و برقراری ارتباط اجتماعی، و فضای شهری به عرصه‌ای اجتماعی برای همه افراد جامعه تبدیل شود.

منابع

۱. ابراهیمی، حمیدرضا؛ نوید سعیدی رضوانی و معانی منجیلی، آرزو (۱۳۹۰). «تدوین اصول طراحی فضاهای بازی کودکان با تاکید بر گروه سنی ۵ تا ۱۲ سال، مطالعه موردی رشت»، فصلنامه علمی-پژوهشی باغ نظر، ۸ (۱۹)، ۵۰-۳۱.
۲. ارجمندنیان، اصغر (۱۳۸۰). «شهر سالم و روستای سالم»، سومین همایش کشوری بهداشت محیط.
۳. آلتمن، ایدوین (۱۳۸۲). «محیط و رفتار اجتماعی»، ترجمه علی نمازیان، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی.
۴. بارتون، هوگ و محمد تقی زاده مطلق (۱۳۸۱). «جایگاه سلامتی در شهرسازی»، جستارهای شهرسازی.
۵. بارتون، هیو (۱۳۸۹). «برنامه ریزی شهر سالم»، تدوین توسط میترا عطاریان. تهران.
۶. بخارایی، احمد؛ شربتیان، محمدحسن و طوافی، پویا. (۱۳۹۴). «مطالعه جامعه شناختی رابطه نشاط با سلامت اجتماعی»، فصلنامه برنامه ریزی رفاه و توسعه اجتماعی.
۷. حاجی خانی، غلامرضا و صالحی، اسماعیل. (۱۳۷۲). «معیارهای شهرسازی برای ایده شهرسالم»، شماره ۴.
۸. حسینیون، سولماز (۱۳۸۰). «کاربرد رنگ در شهر. ویژه نامه طراحی شهری»، ماهنامه شهرداری ها، شماره ۳۳.
۹. دماري، بهزاد؛ وثوق مقدم، عباس؛ شادپور، کامل؛ سالاریان زاده، محمدحسین و مقیمی، داود. (۱۳۹۴). «مرکز مدیریت سلامت شهری منطقه در کلان شهر تهران: سامانه‌ای مشارکتی برای ارتقا عدالت در سلامت»، مجله دانشکده بهداشت و انستیتو تحقیقات بهداشتی، شماره ۴، صص ۳۷-۵۰.
۱۰. رفیعیان، مجتبی و عسگری، علی (۱۳۸۱). «سالمندان و ضرورت آسایش فضاهای شهری»، همایش بین المللی سالمندان، دانشکده بهزیستی و توانبخشی.
۱۱. رهنما، محمدحجیم و افشار، زهرا (۱۳۹۰). «تحلیل شاخص‌های شهر سالم در محله ی بهارستان شهر مشهد»، سومین کنفرانس برنامه ریزی و مدیریت شهری، مشهد، صص ۱-۱۲.
۱۲. دانشنامه مدیریت شهری و روستایی (۱۳۸۷). «سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور»، موسسه فرهنگی، اطلاع رسانی و مطبوعاتی.
۱۳. ربانی، رسول، و شیرینی، حامد (۱۳۹۰). «اوقات فراغت و هویت اجتماعی»، ماهنامه علمی تخصصی صدای جمهوری اسلامی ایران، شماره ۶۱ (سال دهم)، صص ۱۰۲-۱۲۲.
۱۴. زیاری، کرامت اله و جانبابانژاد، محمدحسین (۱۳۹۰). «اصول و معیارهای شهر سالم»، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، صص ۵۰-۵۶.
۱۵. سعیدی رضوانی، نوید، حبیبی، ماندانا، فتاحی، مهکامه، و امیر احمدی، اکرم (۱۳۹۵). «شهر پربازی»، تهران: انتشارات شهر، چاپ اول.
۱۶. شیعه، اسماعیل. (۱۳۸۵). «آماده سازی شهر برای کودکان»، موسسه نشر شهر، تهران، سازمان فرهنگی و هنری شهرداری تهران.
۱۷. شارع پور، محمود (۱۳۸۷). «جامعه شناسی شهری» جلد اول، چاپ اول، انتشارات سمت.
۱۸. صادق صابری، محمدجواد؛ قدرجانی، راضیه و حاجیان زیدی، مهرداد (۱۳۹۵). «طراحی فضای کنش اجتماعی کودکان در محوطه باز مجتمع های مسکونی با رویکرد خلاقیت و تعاملات اجتماعی»، مطالعات هنر و معماری، شماره ۶، صص ۱۳-۲۷.
۱۹. طبیبیان، منوچهر. (۱۳۷۶). «ارزیابی پروژه شهر سالم در ایران (کوی سیزده آبان)»، محیط شناسی، شماره ۲۰، صص ۶۱-۷۴.
۲۰. قاضی، قاسم، و محمد پور، نعمت (۱۳۸۳). «بازی نظر کودک است»، انتشارات آموزش، چاپ پنجم.
۲۱. کربلایی حسینی غیاثوند، ابوالفضل (۱۳۹۷). «بررسی ویژگی های منظر شهری از دیدگاه کودکان با توجه به رویکرد شهر دوست دار کودک»، فصلنامه تازه های علوم شناختی، سال ۲۰، شماره ۲، صص ۵۳-۶۸.
۲۲. کوپایی، گلرخ؛ نقی زاده، محمد و حبیب، فرح (۱۳۹۵). «تأثیر عوامل کالبدی فضاهای بازی بر خلاقیت کودکان ۶ تا ۲۱ سال در پارک های شهری»، فصلنامه علمی پژوهشی مطالعات شهری، شماره ۲۱، صص ۳۷-۴۸.
۲۳. گودرزی، محمود و اسدی، حسن. (۱۳۷۹). «تحلیل میزان و نوع فعالیت های فراغتی و ورزشی استادان دانشگاه تهران»، مجله حرکت، شماره ۴.
۲۴. لطفی، صدیقه؛ علی مهدی، و مهدیان پهنمیری، معصومه (۱۳۹۳). «ارزیابی شاخص های شهر سالم در منطقه دو شهر قم»، فصلنامه مطالعات توسعه اجتماعی- فرهنگی، شماره دوم، سال اول.

۲۵. نجفی، مسعود؛ دوبران، اسماعیل و نورعلیشاه، جمشید (۱۳۹۶). «اصول طراحی زمین بازی کودکان براساس تصورات کودکانه نمونه موردی: پارک های منطقه یک شهر زنجان»، فصلنامه علمی تخصصی معماری سبز، سال سوم، صص ۴۵-۵۵.

۲۶. هیوود، لس (۱۳۸۳)، پاییز و زمستان). «اوقات فراغت»، ترجمه محمد احسانی، هنر و معماری جستارهای شهرسازی، شماره ۱۰ و ۱۱، صص ۱۲۵-۱۳۱.

27. Driskell, David (2003). The playful city conference work Book. USA.

28. Fisman, Lianne (2003). Creating Better Cities with Children and Youth: A Manual for Participation. Children, Youth and Environments 13: 220-223.

29. Gehl, John. (1987). life Between Bulding. Van Nost rand Reinhold press.

30. Walzer, M. (1986). pleasures and cots of urbanity. Dissent 470-475.

ارزیابی میزان تاب آوری کالبدی شبکه معابر منطقه ۱ شهر تبریز در برابر مخاطرات شهری

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۴/۱۶

تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۶/۰۱

کد مقاله: ۳۵۱۲۹

رضا ولی زاده^{۱*}، مجید داداش پور مقدم^۲

چکیده

معابر شهری به عنوان یکی از عناصر کالبدی شهر، نقش کلیدی در زمان وقوع مخاطرات شهری و نیز پس آن به عهده دارند. شبکه معابر در نحوه عملکرد و واکنش بافت شهری نسبت به مخاطرات شهری و همچنین ساختار فضایی-کالبدی شهر اثرگذار هستند. در بسیاری از موارد، توزیع فضایی عناصر شهری، بر اساس ساختار و ظرفیت شبکه ارتباطی انتظام می یابد. توجه به شبکه معابر عنوان عنصری مجرد، در آسیب پذیری شهر در برابر مخاطرات شهری از اهمیت زیادی برخوردار است. بنابراین با توجه به اهمیت موضوع، این پژوهش به ارزیابی میزان تاب آوری کالبدی شبکه معابر منطقه ۱ شهر تبریز در برابر مخاطرات شهری می پردازد. نوع پژوهش با توجه به ماهیت کاربردی و براساس روش توصیفی-تحلیلی بوده است. نتایج پژوهش نشان داد تاب آوری شبکه ارتباطی به عنوان یکی از عناصر کلیدی کالبد شهر، به دلیل تاثیر مستقیمی که بر عملکرد سایر عناصر شهری می گذارد، حائز اهمیت است. نتایج پژوهش در منطقه ۱ شهر تبریز حاکی از آن است در حالت کلی ۹۲٫۸ درصد از مساحت منطقه در وضعیت کم خطر و بسیار کم خطر قرار دارند. از طرفی ویژگی های ساختمانی در ناحیه شمال شرق (ناحیه ۵) منطقه ۱ شهر تبریز از وضعیت مطلوبی برخوردار نیست. وضعیت معابر منطقه ۱ شهر تبریز از بُعد تراکم در نواحی جنوب شرق منطقه که شامل ناحیه ۱ می شوند بهتر از نواحی دیگر است. نواحی مرکزی (ناحیه ۲) از درجه تاب آوری متوسطی برخوردار است و ناحیه های ۵، ۴ و ۳ منطقه ۱ شهر تبریز به ترتیب از جمله مناطق با تاب آوری کم در برابر مخاطرات شهری محسوب می شوند. اگر برنامه ریزی و راهکارهای عملیاتی مناسبی برای این نواحی از سوی مسئولین و دست اندرکاران شهری در نظر گرفته نشود با توجه به روند ساخت وسازهای بی رویه آپارتمان سازی در منطقه یک و بافت های فرسوده و ناکارآمد موجود می توان شرایط ناگواری را انتظار داشت.

واژگان کلیدی: تاب آوری، شاخص های کالبدی، شبکه معابر، مخاطرات شهری، منطقه ۱ تبریز

۱- استادیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، تبریز، ایران (نویسنده مسئول)
valizadeh03@gmail.com

۲- دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، تبریز، ایران

۱- مقدمه

مخاطرات طبیعی با انواع گوناگون و گستره نفوذ شان، به عنوان پدیده‌هایی تکرار شدنی و مخرب، همواره در طول حیات کره زمین وجود داشته اند و پس از پیدایش بشر نیز همیشه خطری جدی برای انسان بوده اند (پورطاهری، ۱۳۹۰، ۳۲). مخاطرات طبیعی حوادثی ویرانگر و ناگهانی‌اند که هر لحظه در جهان امکان وقوع دارند و برآیند آن خسارات جانی و مالی عمده است. عواقب آن ممکن است درازمدت و حتی برگشت ناپذیر باشد (پتو اردهان، ۲۰۰۴). هیچ جامعه‌ای نمی‌تواند ادعای مصونیت از مخاطرات طبیعی را داشته باشد و انسان‌ها همواره با تأثیرات ذهنی و عینی زیانبار آن مواجه اند (غفوری، ۲۰۰۵). بلایای اتفاقی افتاده در سالیان اخیر بیانگر این موضوع است که جوامع و افراد به صورت فزاینده‌ای آسیب پذیرتر شده اند و ریسک‌ها نیز افزایش یافته اند. با اینحال، کاهش ریسک و آسیب پذیری تا بد از وقوع سوان نادیده انگاشته می‌شوند (مایانگوا، ۲۰۰۷).

مخاطرات در دنیا همواره چالشی بزرگ در راه توسعه پایدار فراهم نموده اند که در نتیجه راه‌های رسیدن به این توسعه توسط کاهش الگوهای آسیب پذیری ضرورت دارد و از اهمیت خاصی برخوردار است و باید در سیاست گذاری‌های شهری جایگاهی مناسب یافته تا بتوان شرای مطلوبی برای کاهش خطر مؤثر و کارا در سطوح مختلف ایجاد نمود. از این رو نواحی شهری بدلیل پذیرش جمعیت‌های فراوان از مناطق حساس به شمار می‌آمده است، که بدلیل نوع تعامل انسان، میزان آسیب پذیری را تشدید نموده است. شناسایی و مطالعه این گونه مخاطرات می‌تواند راهنمای خوبی در ارتباط با طراحی مناطق شهری جدید و نیز کنترل آنها در راستای اداره مناطق شهری از سوی متولیان امور تلقی گردد. (بهزادیان مهر، ۱۳۹۲) به همین دلیل اندیشمندان، متخصصان شهری تلاش می‌کنند تا با مینا قراردادن رویکردها و الگوهای مختلف، با تدوین برنامه ریزی مناسب در راستای کاهش خسارات مخاطرات شهری و محیطی گام بردارند. یکی از این رویکردها، بررسی میزان تاب آوری شهرها در برابر آسیب‌های گوناگون است. ایده تاب آوری سابقه ی طولانی در اکولوژی و مهندسی دارد، خستین بار هولینگ در سال ۱۹۷۳ در مطالعات اکولوژیکی به کار گرفت (Dadashpoor & Adeli, 2016). اما کاربرد آن در مدیریت مخاطرات محیطی جدید است (Liao, 2012). شناخت میزان تاب آوری مناطق شهر برای برنامه ریزی دقیق و جامع از ضروریات مدیریت شهری است. تاب آوری توانایی یک شهر برای جذب اختلال در حالیکه عملکردها و ساختارهای حفظ شود (Lu and Stead, 2013).

زولی و همکاران (۲۰۱۲) تاب آوری را به عنوان توانایی افراد، جوامع و سیستم‌ها برای حفظ خود و هماهنگی با عوامل کلیدی برای رویارویی با تغییر تعریف کرده اند. آگودلو ورو و همکاران (۲۰۱۲) تاب آوری شهری را به طور کلی، به توانایی یک شهر یا سیستم شهری به منظور مقاومت در برابر صف وسیعی از شوک‌ها و تنش‌ها تعریف می‌کنند. تاب آوری به عنوان یک هدف و روندی برای تطابق با شرایط بحرانی و بازگشت به وضعیت عادی است (Evans, 2011). تاب آوری مخاطرات شهری، دارای یکپارچگی زیربنایی، نهادی، اجتماعی و اقتصادی است. ارزیابی تاب آوری شهری به طور وسیعی با تمرکز بر این شاخص‌ها در بخش‌های مختلف جهان انجام شده است (Harrison & William, 2016). درک قابلیت تاب آوری شهری که فراتر از سنجش آسیب پذیری شهری در برابر بلایای طبیعی است، ابزار جامع سنجش قابلیت تاب آوری شهری در مورد توانایی پاسخگویی جوامع و نهادهای، برای ایجاد شهرهای تاب آور در برابر مخاطرات شهری را ضروری می‌نماید (kibir, 2018).

مشاهدات نشان می‌دهد بخش عمده ای از ساختارهای کالبدی شهر تبریز در دهه‌های اخیر بدون توجه به آیین نامه‌های استحکام و پایداری بنا، همچون آیین نامه ۲۸۰۰ انجام شده است. از سوی دیگر کمبود داده‌های مورد نیاز از جمله داده‌های هندسی و غیر هندسی از تاسیسات زیرساختی و ابنیه موجود و شبکه معابر در این شهر از جمله معضلاتی است که به بدان توجه نشده است. یکی از عواملی که در میزان تاب آوری شهر در برابر مخاطرات شهری تأثیر به سزایی دارد شبکه معابر و ویژگی‌های فضایی و کالبدی آن است. از نظر فضایی شبکه معابر ارتباط تنگاتنگی با ویژگی‌های توپولوژیک و هندسی دارد و می‌تواند در زمان وقوع مخاطرات شهری و پس از آن در کاهش میزان آسیب پذیری شهر مؤثر باشد (سلطانی فر و همکاران، ۱۳۹۵: ۳۱).

نتایج مطالعات و پژوهش‌ها نشان می‌دهد هر چه شبکه ارتباطی شهر پر پیچ خم باشد، احتمال انسداد معبر در زمان مخاطرات شهری بیشتر و عبور از آن مشکل تر می‌شود. از سوی دیگر، امکان عبور وسایل نقلیه امدادی و آتش نشانی مشکل تر می‌شود. همچنین هر چه جمعیت مرتبط با شبکه معابر بیشتر باشد، معبر باید در زمان بحرانی امکان سرویس دهی به جمعیت بیشتری را فراهم سازد. این امر نیازمند افزایش عرض معبر و بهسازی چیدمان مبلمان شهری می‌باشد. بنابراین جمعیت استفاده کننده از معبر موجب افزایش درجه آسیب پذیری معبر می‌گردد (عزیزی و همافر، ۱۳۹۱: ۷). براین اساس این پژوهش به ارزیابی میزان تاب‌آوری کالبدی شبکه معابر منطقه ۱ شهر تبریز در برابر مخاطرات شهری می‌پردازد.

۲- تاب آوری کالبدی

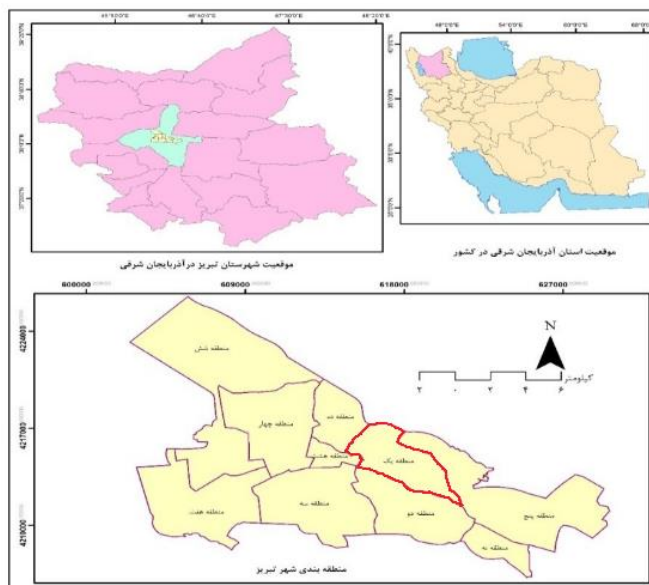
تاب آوری رویکردی چند وجهی می‌باشد و بحث پیرامون این رویکرد نیازمند توجه به ابعاد مختلف و تأثیرگذار بر آن است. بر همین اساس، تاب آوری دارای ابعاد متعدد کالبدی، اجتماعی، اقتصادی، نهادی، معیشتی، فضایی و ... می‌باشد (Partovi, et al, ۲۰۱۳).

2016) پژوهشگران با توجه به زمینه مطالعاتی خود بر ابعاد و اجزای خاصی از تاب آوری تأکید می‌کنند. شهر تاب آور، شبکه ای پایدار از سیستم‌های کالبدی و جوامع انسانی است. تاب آوری کالبدی ممکن است ناشی از افت کیفیت کالبدی یا سازه ای بنا باشد. این وضع با قرار گرفتن بافت بنا در مسیر افت کیفیت ناشی از گذشت روزها، تأثیر آب و هوا، جابه جایی زمین، ارتعاشات ناشی از رفت و آمد اتومبیل‌ها یا نگهداری نامناسب و نامطلوب به وجود آید (پورا احمد و همکاران، ۱۳۹۷). سیستم‌های کالبدی، مولفه‌های ساخته شده و طبیعی شهر هستند که جاده‌ها، ساختمان‌ها، زیرساخت‌ها، ارتباطات و تاسیسات تامین انرژی، همچنین مسیرهای آب، خاک، توپوگرافی، جغرافیا و سیستم‌های طبیعی را شامل می‌شوند. در مجموع، سیستم‌های کالبدی به مثابه بدن شهر هستند (استخوان‌ها، سرخ‌رگ‌ها و ماهیچه‌ها) که هنگام حوادث باقی بمانند و در فشارهای شدید نیز به عملکرد خود ادامه می‌دهند. باید توجه داشت سیستم‌های کالبدی تاب آور در برابر حوادث بسیار آسیب پذیر هستند (صالحی و همکاران، ۱۳۹۰).

"تاب آوری کالبدی، یک معیار جهت سنجش میزان توانایی فرم در برابر تغییرات حادث شده با گذشت زمان است و زمانی معنا پیدا می‌کند که کالبد و فرم و ساختار بنادر معرض تغییرات زمانی و جوی و عملکردی واقع شده؛ لیکن توانسته تاکنون باقی و پابرجا بماند و همچنان پاسخگوی فعالیت‌های موجود باشد (عبداله و همکاران، ۱۳۹۵). با توجه به اینکه شهرها به علت جمعیت بالا، تراکم ساختمان‌ها و امکانات زیرساختی آسیب پذیری بیشتری در برابر فجایع دارند، اهمیت ارزیابی آسیب پذیری کالبدی در مناطق شهری دارای نمود بیشتری است (Mayunga, 2007). در سطح محلات و بافت‌های شهری نیز تاب آوری کالبدی با هدف ارتقای کیفی محیط، ارتقای نظام کاربری زمین (میزان فضای سبز و باز)، نظام کالبدی (مقاومت، کیفیت و قدمت بنا، مالکیت، نوع ساخت و ساز، تکنولوژی ساخت و مصالح، ارتفاع ساختمانی، توده گذاری و سطح اشغال، تراکم ساختمانی)، نظام دسترسی و حرکت (نفوذپذیری، تخلیه، شدت، و تکرار مخاطرات) صورت می‌گیرد با شناسایی مکانهای امن، شناسایی گسل‌ها، دور شدن از مناطق آسیب پذیر و نواحی مخاطره آمیز، بافت شهری ای من و مقاوم در برابر سوانح شکل می‌گیرد (Lak, 2013). در بعد کالبدی علاوه بر تأمین سرپناه برای آسیب دیدگان بعد از وقوع بحران، به اصولی برای طراحی کالبد قبل از وقوع بحران و مخاطره پرداخته می‌شود و به شاخص‌هایی این بعد شامل وضعیت فضای باز، کاربریهای ناسازگار، زمین (بستر)، مقاومت ساختمان، دسترسی، مالکیت و تراکم (پاشاپور و پورا کرامی، ۱۳۹۶) تعداد جریان‌های اصلی، شبکه حمل و نقل، کاربری زمین، نوع مسکن، جنس مصالح، مقاومت بنا، کیفیت و قدمت بنا، نوع ساخت و ساز، ارتفاع ساختمان‌ها، تکرار مخاطره‌ها، گسل‌ها می‌شود (ابراهیم زاده و همکاران، ۱۳۹۸).

۳- معرفی محدوده مورد مطالعه

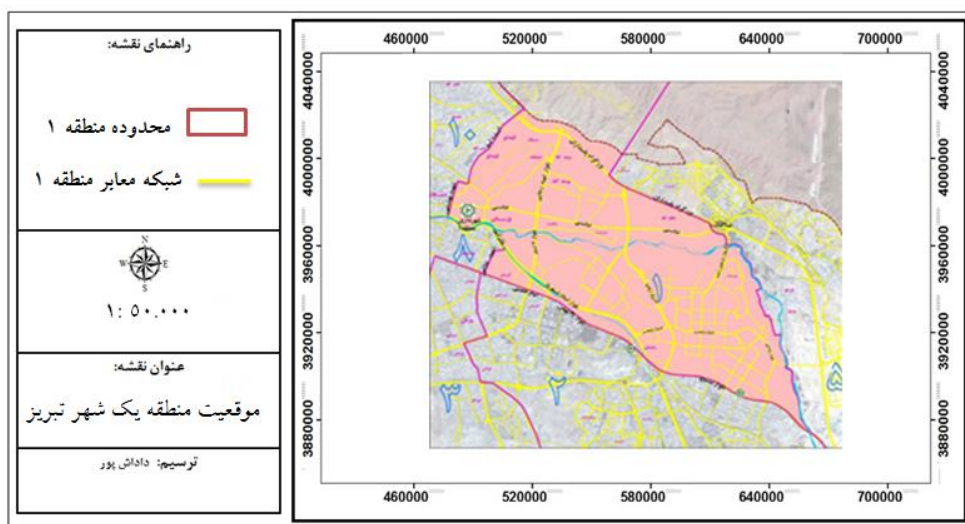
شهر تبریز با وسعتی معادل ۲۵۲۳۰ هکتار و با ارتفاع متوسط ۱۳۴۰ متر در جلگه ای به همین نام قرار گرفته است. تبریز به عنوان پایتخت گردشگری ۲۰۱۸ کشورهای اسلامی، کلانشهری در شمالغرب و پنجمین کلانشهر کشور است. تبریز شهری است صنعتی و نیمه کشاورزی که به جهت واقع شدن بر سر راه ترکیه و اروپا یک شهر ترانزیتی محسوب می‌شود (شهرداری تبریز، ۱۳۹۷)، جمعیت تبریز بالغ بر ۱۵۵۸۶۹۳ نفر بوده است. براساس تقسیمات کالبدی طرح جامع، این شهر به ۱۰ منطقه تقسیم شده است.



نقشه شماره ۱: موقعیت جغرافیایی شهر تبریز

منطقه ۱ شهر تبریز دارای ۲۱۲۲۰۶ نفر جمعیت و ۶۳۱۶۶ خانوار است (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۵). این منطقه ۶/۵ درصد از مساحت شهر تبریز را تشکیل می‌دهد و از طرفی شامل سه ناحیه می‌باشد (مهندسین مشاور نقش محیط، ۱۳۹۱: ۱۳) این منطقه دارای تراکم ناخالص جمعیتی حدود ۱۳۷ نفر در هکتار بوده و تراکم مذکور در نواحی این منطقه به ترتیب حدود ۲۳۶، ۱۰۴ و ۱۱۴ نفر در هکتار است که ۵۵۲/۴ هکتار از آن کاربری مسکونی است و بدین واسطه دارای تراکم خالص جمعیتی معادل ۳۸۳ نفر در

هکتار می‌باشد. از سویی دیگر از مجموع مساحتی این منطقه، ۲۰۰ هکتار از این محدوده دارای بافتی فرسوده است (محمودزاده و هریسچیان، ۱۳۹۷). مجاورت محدوده مورد مطالعه با گسل تبریز، وجود طبقات ناهمگون در آمدی، داشتن بافت فرسوده در کنار بافت‌های بسیار مدرن و دسترسی ناعادلانه نواحی مختلف منطقه یک کلانشهر تبریز به خدمات شهری و ... هم از دیگر ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی، کالبدی و محیط زیستی منطقه یک کلانشهر تبریز می‌باشد که نشان دهنده این است که در صورت وقوع هر نوع بحرانی در منطقه می‌تواند از لحاظ ابعاد کالبدی فاجعه آمیز باشد و خسارات هنگفتی به دنبال داشته باشد که این امر ضرورت توجه به مقوله تاب آوری شهری را نشان می‌دهد.



نقشه شماره ۲: موقعیت منطقه یک شهر تبریز

۴- روش شناسی پژوهش

روش پژوهش با توجه به ماهیت کاربردی و براساس روش تحلیلی- میدانی بوده است. محور موضوعی پژوهش شامل ابعاد کالبدی تاب آوری شبکه معابر منطقه ۱ شهر و معیارهای و شاخص‌های مربوط به آن بوده است. برای ارزیابی تاب آوری کالبدی شبکه معابر منطقه ۱ تبریز، ۲ معیار تراکم و ویژگی‌های ساختمانی انتخاب شدند که معیار تراکم شامل زیر معیار تراکم جمعیتی و تراکم ساختمانی و معیار ویژگی‌های ساختمانی شامل ۴ زیر معیار قدمت بنا، کیفیت بنا، سطح اشغال و سطح تردد بوده است.

۵- یافته‌های پژوهش

۵-۱- ویژگی‌های ساختمانی

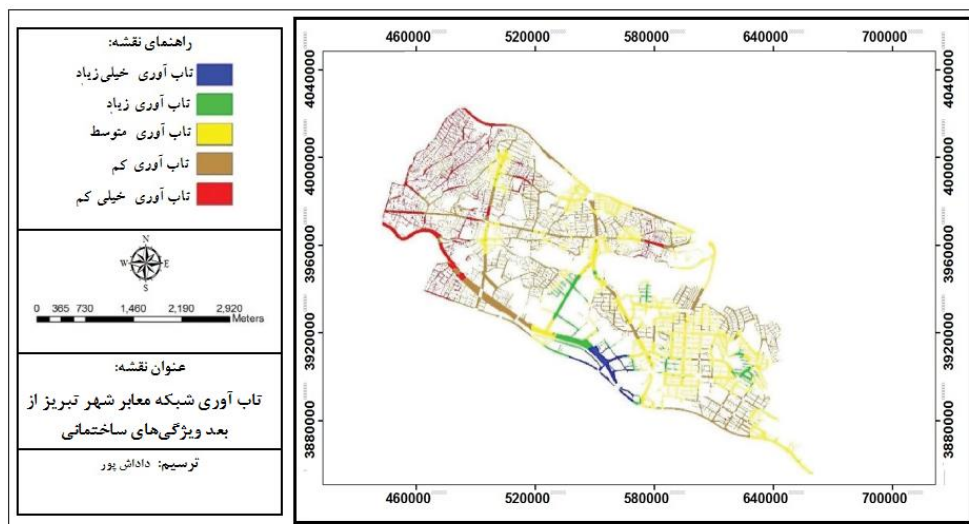
ویژگی‌های ساختمانی در این پژوهش در قالب ۴ معیار قدمت و کیفیت بنا، سطح اشغال و سطح تردد مورد بررسی قرار گرفته است. در ارتباط با ویژگی‌های ساختمانی و کیفیت ساختمان‌ها، هر چه ابنیه و جدار معابر پایدار تر باشد، احتمال تخریب ابنیه و انسداد معبر از یک سو، و احتمال کشته شدن عابرین در اثر ریزش آوار از سوی دیگر، کمتر است و در نتیجه میزان آسیب پذیری معبر کاهش می‌یابد. همچنین معابر بن بست در زمان مخاطرات شهری، به دلیل دسترسی یک سویه از احتمال انسداد بیشتری برخوردار می‌باشند (عزیزی و همافر، ۱۳۹۱: ۳).

از طرفی سطح تردد در معابر شهری از جمله شاخصه مهمی است که باید بدان توجه نمود. سطح تردد معابر براساس کاربرهای موجود تعیین می‌شوند. کاربری‌ها از نظر جمعیت پذیری و سازگاری با هم متفاوت هستند. مطلوبیت سطح سرویس معبر تا حد زیادی وابسته به جمعیت پذیری کاربری‌ها در زمان بحرانی و وقوع مخاطرات شهری می‌باشد. از سوی دیگر عدم سازگاری کاربری‌ها می‌تواند منشا حوادث ثانویه در جداره و در نهایت موجب انسداد معبر گردد.

جدول شماره ۱: معیارها و زیر معیارهای ویژگی‌های ساختمانی شبکه معابر شهر تبریز و تاب آوری آنها در برابر مخاطرات شهری

ابعاد	معیار	زیر معیار	درجه تاب آوری				
			تاب آوری خیلی زیاد ۱	تاب آوری زیاد ۰.۸	تاب آوری متوسط ۰.۶	تاب آوری کم ۰.۴	تاب آوری خیلی کم ۰.۲
ویژگی‌های ساختمانی	قدمت و کیفیت بنا	فاقد بنا	■				
		کمتر از ۵ سال (نوساز)		■			
		۵ تا ۱۰ سال (قابل نگهداری)			■		
		۱۱ تا ۱۵ سال (مرمتی)				■	
		بالای ۱۵ سال (تخریبی)					■
	سطح اشغال	فاقد بنا	■				
		۰ تا ۲۵ درصد		■			
		۲۵ تا ۵۰ درصد			■		
		۵۰ تا ۷۵ درصد				■	
		۷۵ تا ۱۰۰ درصد					■
	سطح تردد	فاقد بنا	■				
		تردد کم		■			
		تردد متوسط			■		
		تردد زیاد				■	

نقشه شماره ۳ نشان می‌دهد ویژگی‌های ساختمانی در ناحیه شمال شرق منطقه ۱ از وضعیت مطلوبی برخوردار نیست. این ناحیه جزء ناحیه حاشیه نشین منطقه ۱ محسوب می‌شود. یافته‌های نشان می‌دهد هیچ مکانیزم و یا سازوکار کنترلی بر وضعیت ساخت و ساز این ناحیه یا وجود ندارد و یا نسبت به دیگر نواحی کمتر است. با توجه به پایین بودن شاخص‌های شهرسازی وضعیت نابسامان بناها به لحاظ کیفیت بنا، نوع مصالح، قدمت بنا، بالا بودن تراکم‌های ساختمانی و مسکونی تاب آوری شبکه معابر در ناحیه ۵ بسیار کم می‌باشد. به نحوی که حدود اکثریت شبکه معابر این ناحیه در وضعیت آسیب پذیری بالا و تاب آوری خیلی کم در برابر مخاطرات شهری قرار دارند همچنین در این ناحیه آسیب پذیری در محلات قدیمی و در معابر کم عرض، زیاد است.



نقشه شماره ۳: تاب آوری شبکه معابر منطقه یک شهر تبریز از بعد ویژگی‌های ساختمانی

طبق نقشه شماره ۳، در نواحی جنوبی که محلات نسبتاً جدید و دارای شاخص‌های شهرسازی مناسب تری هستند، شبکه معابر به دلیل وجود معابر با عرض نسبتاً مناسب و ویژگی‌های ساختمانی (قدمت و کیفیت بنا، کیفیت مصالح، نوع مصالح و ... نسبتاً

بهتر، در سطح مطلوبی قرار دارد. به گونه ای که با توجه به نتایج بدست آمده اکثریت شبکه معابر این نواحی در وضعیت تاب آوری بالایی در برابر مخاطرات شهری قرار دارند و ۳۸ درصد معابر در وضعیت تاب آوری متوسط و تنها یک درصد از معابر در وضعیت تاب آوری کم یا آسیب پذیری زیاد قرار دارند.

۵-۲- تراکم ساختمانی و جمعیتی

یکی از اصلی ترین مباحث برنامه ریزی شهری، مطالعات جمعیتی است چرا که جوامع انسانی به صورت تصاعد هندسی و منابع غذایی به صورت تصاعد حسابی گسترش می‌یابند. علاوه بر آن نگرش‌های خوشبینانه و بدبینانه ای در مورد با این مطالعات وجود دارد که جامعه انسانی را محرک و سرمایه می‌داند و از طرفی پاسخگویی به نیازهای اولیه شهروندان را بحران زا می‌شمارد. بنابراین ضرورت و اهمیت بررسی این بخش را دو چندان می‌نماید (هندی و همکاران، ۱۳۹۵: ۴۷). در پژوهش حاضر نیز تراکم مکانی به عنوان یک شاخص موثر در آسیب پذیری و تاب آوری مورد بررسی قرار گرفته است. افزایش جمعیت کلان شهرها یکی از چالش‌های جدی است که تاب آوری شهرها را کاهش می‌دهد و شهرها را مقابل خطرات بالقوه آسیب پذیر تر می‌نماید. بروز بلایا و افزایش مخاطرات در سال‌های اخیر به صورت فزاینده‌ای جوامع را آسیب پذیرتر نموده و عدم قطعیت و ریسک‌ها را افزایش داده است. با این حال تعدیل آسیب پذیری شهری معمولاً تا بعد از وقوع سوانح نادیده گرفته می‌شوند (Mayunga, 2007).

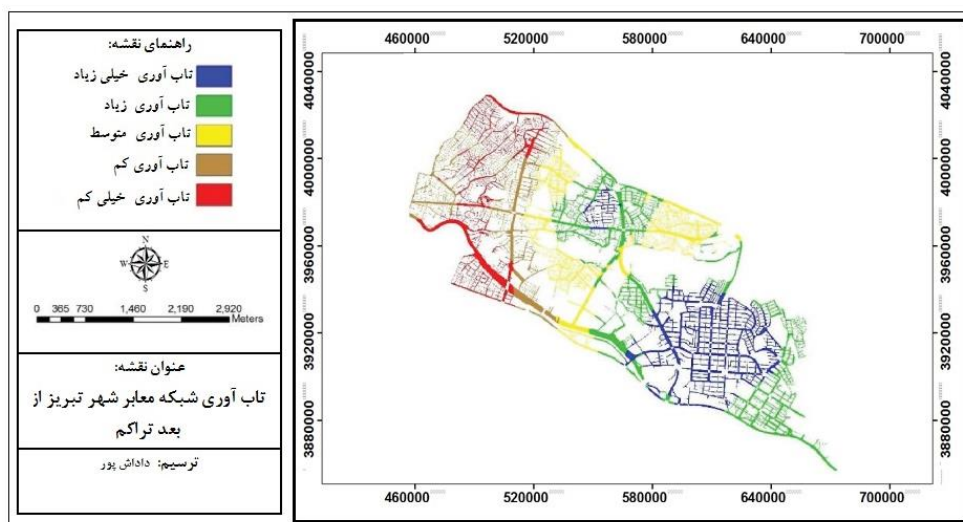
بر این اساس در این پژوهش تراکم جمعیتی به عنوان یکی از شاخص‌های اصلی تاب آوری شهر در مباحث شبکه معابر مورد بررسی قرار می‌گیرد. چرا که مدیریت شهری را با محدودیت زمین، افزایش قیمت زمین، کمبود سرانه، مشکلات تامین مایحتاج اولیه شهروندان از قبیل غذا مواجه می‌کند. البته حد ثابت و بهینه ای برای تراکم جمعیت در بین کشورهای مختلف وجود ندارد و تراکم شهری پیچیده تر از آن است که با نگرش تک بعدی به ساماندهی آن پرداخته شود. بنابراین رویکرد شهرهای مختلف جهان در خصوص تراکم جمعیت با نگرش متمرکز و پر ازدحام در شهرهای صنعتی متفاوت است.

جدول شماره ۱: معیارها و زیر معیارهای ویژگی‌های تراکم شبکه معابر شهر تبریز و تاب آوری آنها در برابر مخاطرات

شهری

ابعاد	معیار	زیر معیار	درجه تاب آوری				
			تاب آوری خیلی زیاد ۱	تاب آوری زیاد ۰.۸	تاب آوری متوسط ۰.۶	تاب آوری کم ۰.۴	تاب آوری خیلی کم ۰.۲
ویژگی تراکم	تراکم ساختمانی	۰ تا ۱۰۰ درصد	■				
		۱۰۰ تا ۲۰۰ درصد		■			
		۲۰۰ تا ۳۰۰ درصد			■		
		۳۰۰ تا ۴۰۰ درصد				■	
		۴۰۰+ درصد					■
	تراکم جمعیتی	۰ تا ۷۵ نفر در هکتار	■				
		۷۵ تا ۱۵۰ نفر در هکتار		■			
		۱۵۰ تا ۲۲۵ نفر در هکتار			■		
		۲۲۵ تا ۳۰۰ نفر در هکتار				■	
		۳۰۰+ نفر در هکتار					■

طبق نقشه شماره ۴ وضعیت معابر منطقه ۱ شهر تبریز از بُعد تراکم در نواحی مرکزی و جنوب شهری منطقه که شامل نواحی ۱ و ۲ محسوب می‌شوند بهتر از نواحی دیگر است. این نواحی اغلب از تاب آوری خیلی بالایی برخوردار هستند، اما نواحی شمالی به خصوص ناحیه ۵ که مناطق حاشیه نشین محسوب می‌شود از ویژگی‌های ساختمانی ضعیفی برخوردار هستند و معابر این نواحی از بعد تراکم عمدتاً دارای تاب آوری خیلی کمی هستند.

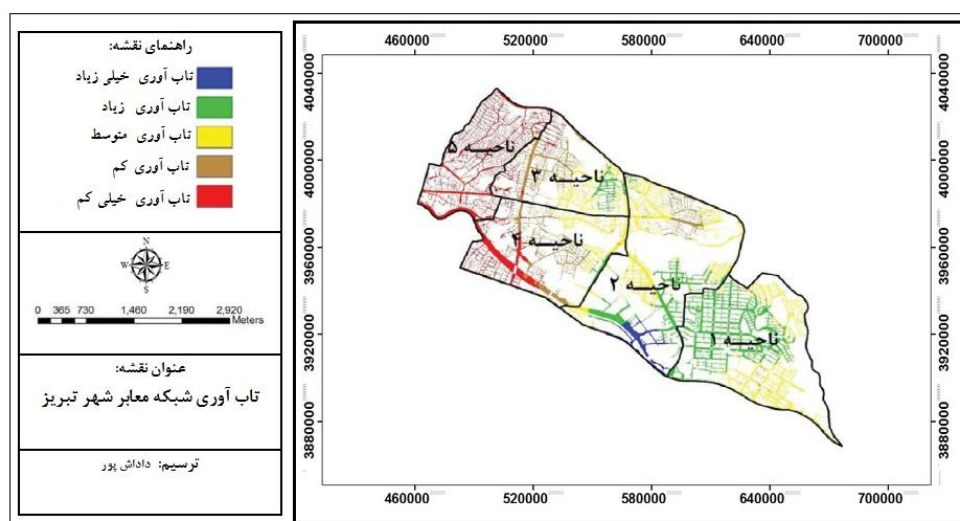


نقشه شماره ۴: تاب آوری شبکه معابر منطقه یک شهر تبریز از بعد تراکم

جدول شماره ۳: میزان و درجه تاب آوری شبکه معابر منطقه ۱ شهر تبریز

نام منطقه	دامنه	درجه	مساحت	درصد
منطقه ۱	تاب آوری خیلی زیاد	بسیار کم خطر	۱۳۱۱	۷۹,۴
	تاب آوری زیاد	کم خطر	۲۲۴	۱۳,۴
	تاب آوری متوسط	خطر متوسط	۳۷,۵	۲,۳
	تاب آوری کم	خطرناک	۴۷	۲,۸
	تاب آوری خیلی کم	بسیار خطرناک	۳۱,۸	۲,۰

جدول شماره ۳ نشان می‌دهد از ۱۶۵۱ هکتار مساحت منطقه ۱ شهر تبریز، ۹۲,۸ درصد آن در وضعیت کم خطر و بسیار کم خطری قرار دارند. بنابراین از دامنه تاب آوری بالا و خیلی بالایی در برابر مخاطرات شهری برخوردارند. در مقابل ۴,۸ درصد از مساحت منطقه که اغلب در نواحی ۵، ۴ و ۳ قرار دارند از دامنه تاب آوری کم و خیلی کمی برخوردارند که باید مورد توجه مسئولین شهری قرار گیرند.



نقشه شماره ۵: تاب آوری شبکه معابر منطقه یک شهر تبریز به تفکیک نواحی ۵ گانه

با توجه به این که منطقه یک شهر تبریز از تراکم مسکونی و جمعیتی بالایی برخوردار است. این منطقه از شهر در مقابل و مقایسه با دیگر مناطق از جمله پهنه‌های با آسیب پذیر بسیار بالا محسوب می‌شود. همان طوری که نقشه شماره ۵ نشان می‌دهد نوار شمال غرب ناحیه سه، ناحیه ۴ و اکثر محدوده‌های ناحیه ۵ منطقه ۱ شهر تبریز تاب آوری کمی در مقابل مخاطرات شهری از جمله زلزله دارند. طبق نقشه اکثر محدوده‌های ناحیه ۱، محدوده‌های جنوبی ناحیه ۲ بخش جنوبی ناحیه ۳ تاب آوری زیادی در برابر مخاطرات شهری دارند.

با در نظر گرفتن درصد پهنه تاب آوری باید توجه داشت که مناطق در معرض آسیب پذیری، دارای تراکم جمعیتی و ساختمانی بالایی هستند. با توجه به روند ساخت وسازه‌های بی رویه آپارتمان سازی در منطقه یک و بافت‌های فرسوده و ناکارآمد می‌توان شرایط ناگواری را در نواحی با تاب آوری کم انتظار داشت.

نتیجه گیری

هدف پژوهش حاضر ارزیابی تاب آوری معابر شهری در برابر مخاطرات شهری بوده است. معابر شهری را به عنوان یک عنصر مستقل کالبدی شهر و عنوان قدیمی‌ترین شریان حیاتی در برابر مخاطرات شهری غیر قابل اغماض است. شبکه ارتباطی به عنوان یکی از عناصر کلیدی کالبد شهر، به دلیل تاثیر مستقیمی که بر عملکرد سایر عناصر شهری می‌گذارد، حائز اهمیت است. چنانچه فضاهای باز در شهر بخوبی توزیع شده باشند، اما شبکه ارتباطی امکان دسترسی مطلوب به این فضاها را فراهم نسازد، مطلوبیت عملکرد این فضاها به شدت کاهش می‌یابد. تفسیری مشابه در خصوص مکان گزینی سایر کاربری‌های شهری از جمله کاربری‌های آموزشی که خطر پذیری و مکان گزینی این گروه از کاربری‌ها به شدت متاثر از ظرفیت و ایمنی معابر تغذیه کننده می‌باشد، قابل ارائه است. از سوی دیگر، شبکه ارتباطی در نحوه عملکرد و واکنش بافت شهری نسبت به زمین لرزه و همچنین ساختار فضایی-کالبدی شهر اثرگذار است. در بسیاری از موارد، توزیع فضایی عناصر شهری، بر اساس ساختار و ظرفیت شبکه ارتباطی انتظام می‌یابد.

امروزه بخش عمده ای از مساحت کشور، شهرها و سکونتگاه‌ها تحت تاثیر مخاطرات طبیعی قرار دارند. در این میان شهر تبریز به واسطه گسلی فعال و بزرگ که در منطقه وجود دارد در شرایط بسیار نامناسبی قرار دارد. از طرفی روند بی رویه و گسترش بی رویه ساخت و سازهای شهری و عدم توجه لازم به شبکه بندی معابر این موضوع را در شهر به خصوص در منطقه ۱ شهر تبریز وخیم تر کرده است چرا که این منطقه دارای تراکم جمعیتی و ساختمانی بالاتری نسبت به دیگر مناطق برخوردار است. تمرکز شدید ساختمانی، تراکم زیاد جمعیت، پایین بودن عرض معابر به خصوص در مناطق اسکان غیررسمی، عدم رعایت استانداردهای لازم در اکثر سازه‌های موجود در منطقه، استفاده از مصالح نامقاوم و عدم رعایت قوانین مربوط به سطح اشغال و فضای باز از جمله مشکلات این منطقه محسوب می‌شود.

لذا برای ارزیابی تاب آوری کالبدی شبکه معابر منطقه ۱ تبریز، ۲ معیار تراکم و ویژگی‌های ساختمانی انتخاب شدند که معیار تراکم شامل ۲ زیر معیار تراکم جمعیتی و تراکم ساختمانی و معیار ویژگی‌های ساختمانی شامل ۴ زیر معیار قدمت بنا، کیفیت بنا، سطح اشغال و سطح تردد بوده است. نتایج پژوهش در منطقه ۱ شهر تبریز حاکی از آن است که ناحیه‌های ۵، ۴ و ۳ منطقه ۱ شهر تبریز به ترتیب از جمله مناطق با تاب آوری کم در برابر مخاطرات شهری محسوب می‌شوند. ویژگی‌های ساختمانی در ناحیه شمال شرق منطقه ۱ (ناحیه ۵) از وضعیت مطلوبی برخوردار نیست.

این ناحیه جزء ناحیه حاشیه نشین منطقه ۱ محسوب می‌شود. و هیچ مکانیزم و یا سازوکار کنترلی بر وضعیت ساخت و ساز این ناحیه یا وجود ندارد و یا نسبت به دیگر نواحی کمتر است. اگر برنامه ریزی و راهکارهای عملیاتی مناسبی برای این نواحی از سوی مسئولین و دست اندکاران شهری در نظر گرفته نشود با توجه به روند ساخت وسازه‌های بی رویه آپارتمان سازی در منطقه یک و بافت‌های فرسوده و ناکارآمد موجود می‌توان شرایط ناگواری را انتظار داشت. از طرفی بررسی نقشه‌های جمعیتی دوره سرشماری عمومی نفوس و مسکن حاکی از گسترش تراکم‌های انبوه جمعیتی شهر تبریز به سمت گسل است. بنابراین یکی از بهترین راهکارهای ممکن حفظ حریم گسل است.

منابع

۱. ابراهیم زاده، عیسی، کاشفی دوست، دیمین، حسینی، سید احمد (۱۳۹۸) ارزیابی تاب آوری کالبدی شهر در برابر زلزله (نمونه موردی: شهر پیرانشهر)، مجله مخاطرات محیط طبیعی، دوره هشتم، شماره بیستم.
۲. بهزادیان مهر، علی (۱۳۹۲) مقدمه ای بر مخاطرات شهری، دومین کنفرانس بین المللی مخاطرات محیطی.
۳. پاشاپور، حجت اله، پوراکرامی، محمد (۱۳۹۶) سنجش ابعاد کالبدی تابآوری شهری در برابر مخاطرات طبیعی (زلزله) (مطالعه موردی منطقه ۱۲ شهر تهران، فصلنامه علمی و پژوهشی مطالعات برنامه ریزی سکونتگاه‌های انسانی، دوره ۱۲، شماره ۴)
۴. پوراحمد، احمد، زیاری، کرامت الله، صادقی، علیرضا (۱۳۹۷) تحلیل فضایی مولفه‌های تاب آوری کالبدی بافت‌های فرسوده شهری در برابر زلزله (مطالعه موردی: منطقه ۱۰ شهرداری تهران)، فصلنامه علمی و پژوهشی برنامه ریزی فضایی، سال هشتم، شماره اول.
۵. پورطاهری، مهدی؛ سجاسی، قیداری؛ صادقلو، طاهره، (۱۳۹۰)، ارزیابی تطبیقی روش‌های رتبه بندی مخاطرات طبیعی در مناطق روستایی، مطالعه موردی: استان زنجان، تهران، مجله پژوهش‌های روستایی، شماره ۳، صص ۵۴-۳
۶. سلطانی فرد، هادی، زنگانه، احمد، نوده، مرضیه، حسینی، فرزانه السادات (۱۳۹۵)، تحلیل فضایی اثرات شبکه معابر بر آسیب پذیری محلات شهری در برابر زلزله مورد مطالعه محله امیریه شهر سبزوار، نشریه تحلیل فضایی مخاطرات محیطی، سال سوم، شماره ۱
۷. صالحی، اسماعیل و همکاران (۱۳۹۰) بررسی میزان تاب آوری محیطی با استفاده از مدل شبکه علیت، محیط شناسی، سال سی و هفتم، شماره ۵۹.
۸. عبدالله، بهار، ذبیحی، حسین، سعیده زرابادی، زهراسادات (۱۳۹۵) سنجش میزان تاب آوری کالبدی محلات شهری در برابر زلزله با به کارگیری روش ویگور (نمونه موردی: منطقه ۱۰ شهر تهران)، نشریه علم و پژوهشی شهر ایمن، دوره ۱، شماره ۱
۹. عزیزی، محمد مهدی، همافر، میلاد (۱۳۹۱) آسیب شناسی لرزه ای معابر شهری، مطالعه موردی، محله کارمندان کرج، نشریه هنرهای زیبا، معماری و شهرسازی، دور ۱۷، شماره ۳.
۱۰. محمودزاده، حسن، هریسچیان، مهدی (۱۳۹۷) سنجش و اولویت‌بندی شاخص‌های تابآوری با روش ترکیبی معادلات ساختاری و تحلیل چند متغیره فازی (مطالعه موردی: منطقه یک کالشهر تبریز)، نشریه پژوهش و برنامه ریزی شهری، سال ۹، شماره پیاپی ۳۴
۱۱. مرکز آمار ایران (۱۳۹۵)، سرشماری عمومی و نفوس مسکن
۱۲. مهندسین مشاور نقش محیط (۱۳۹۱) طرح توسعه و عمران شهر تبریز، گزارش مطالعات کالبدی مرحله موجود، وزارت راه و شهرسازی، اداره کل راه و شهرسازی استان آذربایجان شرقی
۱۳. هندی، هوشنگ، اقبالی، ناصر، سرور، رحیم، پیشگاهی فرد، زهر (۱۳۹۵) بررسی اثر تراکم بر تاب آوری مناطق شهری (نمونه موردی محلات ناحیه یک منطقه چهارده شهر تهران)، فصلنامه علمی و پژوهشی نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، سال هشتم، شماره سوم.
14. Agudelo, V., Claudia, M., (2012), Harvesting urban resources towards more resilient cities. In: Resources. Conservation and Recycling, 64(5), 3-12
15. Dadashpoor, H. & Adeli, Z. (2016). Measuring the Amount of Regional Resilience in Qazvin Urban Region. Journal of Emergency Management, 4(2), pp. 73-84
16. Evans, J., (2011), Resilience ecology and adaptation in the experimental city. Transactions of the Institute of British Geographers, 36(2), 223-237.
17. Ghafory, M., 2005. Earthquake Risk management Strategies: the Iranian Experience, Tehran UNESCO Office and International Institute of Earthquake Engineering and seismology (IIEFS). pp. 9-1.
18. Harrison, C.G., Williams, P.R. (2016): A Systems Approach to Natural Disaster Resilience. Simulation Modeling Practice and Theory, 65, pp: 11-31.
19. Kabir, H., Sato, M. Habbiba, U., Yousef, T.B. (2018): Assessment of Urban Disaster Resilience Dhaka North City Corporation (DNCC), Bangladesh, Procedia Engineering, 212, pp:1107-1114
20. Lak, A. (2013). Resilient Urban Design. Journal of Sofeh, 23(1), pp. 91-104.
21. Liao, K., 2012, A Theory on Urban Resilience to Floods-A Basis for Alternative Planning Practices, Ecology and Society, Vol. 17, No. 4, PP. 26- 48.

22. Lu, P. Stead, D. (2013): Understanding the notion of resilience in spatial planning: A case study of Rotterdam, The Netherlands Cities, 35, pp: 200–212
23. Mayunga, J, S., 2007. Understanding and Applying the Concept of Community Disaster Resilience: A capital-based approach. Summer Academy for Social Vulnerability and Resilience Building. 22-28 July 2007, Munich, Germany.
24. Mayunga, Joseph S(2007), Understanding and applying the concept of community disaster resilience: a capital-base approach, A draft working paper prepared for the summer academy for social vulnerability are resilience building, Munich, Germany.
25. Partovi, P., Behzadfar, M., & Shirani, Z. (2016). Urban Design and Social Resiliency (Case Study: Jolfa Neighborhood in Isfahan City). Journal of Architecture and Urban Planning, 9(17), pp. 99-116.
26. Patwardhan A., 2004. The methodology for assessing natural hazard impacts. Global and planetary change 47. pp 265 253.
27. Zollie, A., Healy, A., (2012), Resilience Why things bounce back. New York. The Free press.325p.

دستیابی به شاخص های مطلوب سکونت شهری در بافت های فرسوده تاریخی ایران؛ نمونه موردی: بافت فرسوده تاریخی شهر اردبیل

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۵/۲۸

تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۶/۳۱

کد مقاله: ۴۴۲۴۹

حسن محمودزاده^{۱*}، سارا ساحلی^۲

چکیده

بافت فرسوده تاریخی، بافتی با ارزش است که در طول دوران شهرنشینی، دستخوش تغییرات و تحولات دوران گشته و در این پروسه به دلیل عدم انطباق با سرعت سیر تحولات، نتوانسته خود را با شرایط حال وفق دهد، در نتیجه منجر به فرسودگی و ازکارافتادگی آن گشته است. ساکنان بافت های فرسوده تاریخی به دلایلی که در تحقیق فوق ارائه می گردد، از وضع سکونت خود راضی نبوده و خواستار جابجایی و ترک بافت هستند. در حالیکه در بیشتر شهرها هسته اولیه شهرنشینی و تمدن شهری، از بافت تاریخی آن شهر شروع شده و به دلیل ارزش تاریخی آن که در برخی موارد در مقیاس جهانی اهمیت دارد، دارای ویژگی منحصر به فرد جهانی می باشد. بافت تاریخی شهر اردبیل جز بافت های با ارزش تاریخی در مقیاس جهانی ولی فرسوده محسوب می شود که درگیر معضلات مذکور می باشد. در این تحقیق سعی شده با توجه به معضلات حاضر در این نوع از بافت شهری و با در نظر گرفتن دیدگاه فرانوگرایانه در طرح های شهری، به تجزیه و تحلیل براساس تحقیقات موجود و پرسش های میدانی از افراد درگیر، چه به صورت مستقیم و چه به صورت غیر مستقیم پرداخته شود و در نهایت شاخص هایی را علاوه بر شاخص های کالبدی، نظیر شاخص های اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و ... جهت سکونت مطلوب در این نوع از بافت مشخص کرده و براساس آن طرحی را برای بافت فرسوده تاریخی شهر اردبیل ارائه می گردد.

واژگان کلیدی: شاخص مطلوب، سکونت شهری، بافت فرسوده، بافت تاریخی، شهر اردبیل

۱- دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشیار دانشگاه تبریز، (نویسنده مسئول) mahmoudzadeh@tabrizu.ac.ir

۲- دانشجوی دکتری رشته جغرافیا و برنامه ریزی شهری،

۱- مقدمه

در دوره تحولات جدید شهرنشینی و مشکلات ناشی از آنها، مراکز و بافتهای تاریخی شهرها بیش از سایر نقاط شهری در معرض تأثیرات نامطلوب توسعه شهری قرار گرفته اند؛ چنانکه پیامدهای این موضوع را در سیما و سکونتگاه‌ها شهرهای تاریخی دنیا و بویژه شهرهای تاریخی ایران، به روشنی می‌توان دید؛ تا آنجا که لزوم احیای ارزشهای بافتهای تاریخی در مسیر تحولات جدید ناگزیر می‌نماید. سازمان فضایی شهرهای سنتی ایران، در روند پیدایش خود از این امر مستثنی نبوده، لذا حیات شهر و فضاهای آن، تداومی مبتنی بر زیبایی، خوانایی و هویت عملکردی داشته است؛ اما امروزه این انسجام و هماهنگی کالبدی - انسانی به دلیل رشد سریع شهرنشینی و عدم هماهنگی طراحی شهری با تکنولوژی، از بین رفته و در این بین، بافت تاریخی که محصول رشد تدریجی و ارگانیک شهر در ادوار تاریخی بوده، بیش از سایر بخش‌های دیگر، دچار این آشفتگی و سردرگمی شده است. کهنگی و قدمت بافتهای یاد شده از یک سو و بهره‌کشی شدید و بی‌علاقگی ساکنان و مالکان به نوسازی منطقه از سوی دیگر، به فرسودگی و فساد کالبدی، کاهش ارزشهای محله‌ای، افول کیفیت‌های فرهنگی، بصری، اجتماعی، اقتصادی و ... و حتی ویرانی بسیاری از بافتها، تجهیزات و تأسیسات موجود در این بخش از شهرها انجامیده است که در صورت عدم جلوگیری از آن، سکونت در اینگونه از بافت‌ها، مشکل خواهد شد و به مرور منجر به مرگ و انهدام بافتهای یاد شده خواهد گردید. از جمله اهدافی که در این تحقیق جهت تعیین شاخص‌های سکونت مطلوب در بافت‌های فرسوده تاریخی مدنظر است، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- توجه به برنامه‌های فقرزدائی و ایجاد پیوند بین توسعه کالبدی و اقتصادی و اجتماعی بافت‌های فرسوده تاریخی شهرها در چارچوب برنامه‌های راهبردی توسعه شهر.
- تهیه طرحها و تنظیم برنامه‌های احیاء و باززنده‌سازی، بهسازی و نوسازی بر اساس تقاضای واقعی ساکنان و به فراخور ویژگی‌های اقتصادی، اجتماعی و کالبدی در محدوده بافت‌های فرسوده تاریخی به منظور بهبود کیفیت زندگی، تقویت و ارتقای هویت محله‌ها و محدوده‌ها.
- درک نیازهای ساکنان بر اساس تقاضای واقعی آنها و اولویت‌بندی آنها با رویکرد برنامه‌ریزی مشارکتی.
- تجدید ساخت در مقیاس بلوک شهری با حفظ هویت و منافع اجتماع محلی در محدوده بافت‌های فرسوده تاریخی.
- جلب مشارکت ساکنان و شاغلان محدوده بافت‌های فرسوده تاریخی در زمینه احیاء بهسازی و نوسازی.
- بهبود وضعیت اقتصادی، اجتماعی و شرایط محیطی ساکنان محدوده بافت‌های فرسوده تاریخی.
- شناسایی، حفظ، تقویت و بهره‌گیری از ظرفیتهای قابلیت‌های کالبدی، اجتماعی و اقتصادی و محیطی اماکن و محدوده‌های تاریخی - فرهنگی شهرها در جهت احیاء، بهسازی و نوسازی محدوده بافت‌های فرسوده تاریخی.

۲- مبانی نظری

۲-۱- تعاریف

در زیر به برخی از تعاریف موجود در این حوزه پرداخته شده است:

بافت: مراد از بافت، گستره‌ای هم‌پیوند است که با ریخت‌شناسی‌های متفاوت طی دوران حیات شهری در داخل محدوده شهر و یا حاشیه آن در تداوم و پیوند با شهر شکل گرفته باشد. این گستره می‌تواند از بناها، مجموع‌ها، راه‌ها، فضاها، تأسیسات و تجهیزات شهری و یا ترکیبی از آنها تشکیل شده باشد (حبیبی، ۱۳۸۶: ۲۱).

فرسودگی: مراد از فرسودگی، ناکارآمدی و کاهش کارایی یک بافت نسبت به کارآمدی سایر بافتهای شهری است. فرسودگی بافت و عناصر درونی آن یا به سبب قدمت و یا به سبب فقدان برنامه توسعه و نظارت فنی بر شکل‌گیری آن بافت بوجود می‌آید، پیامد فرسودگی بافت که در نهایت به از بین رفتن منزلت آن در اذهان شهروندان منجر می‌شود، در اشکال گوناگون از جمله کاهش و یا فقدان شرایط زیست‌پذیری و ایمنی و نیز نابسامانی‌های کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و تأسیساتی قابل دریافت و شناسایی است (حبیبی، ۱۳۸۶: ۲۱).

بافت‌های فرسوده: بخشهایی از بافت‌های شهری که کیفیت‌های کالبدی و کارکردی آنها کاهش یافته و مختل گردیده است. فرسودگی به دو دسته تقسیم می‌شود: الف- فرسودگی نسبی بافت: که در یکی از عناصر مهم فضای زندگی یعنی کالبد یا فعالیت رخنه می‌کند و به دنبال خود باعث فرسودگی نسبی فضای زندگی می‌گردد. ب- فرسودگی کامل بافت: فرسودگی در هر دو عنصر فضای زندگی یعنی کالبد و فعالیت رخنه کرده باشد و به دنبال آن باعث فرسودگی کامل فضا شود. پس فرسودگی یا در "کالبد" و یا در "فعالیت" و یا در "کالبد و فعالیت" به طور یکجا رسوخ می‌کند (حبیبی، ۱۳۸۶: ۲۲).

بافت‌های کهن: بخش‌هایی از بافت‌های شهری را شامل می‌شود که حاصل ساخت و سازهای قبل از سال ۱۳۰۰ هجری شمسی بوده و عمدتاً خود سازمان یافته هستند. این بافت‌ها علی‌رغم فرسودگی‌های کالبدی، نشان‌دهنده هویت تاریخی شهرها و دارای ارزش‌های مکانی، فضایی، تاریخی و اجتماعی هستند. (ابلقی، ۱۳۸۰: ۱۱۴)

محدوده تاریخی شهرها: بخش یا بخش‌هایی از شهر که منعکس کننده ارزش‌های فرهنگی - تاریخی شهر بوده و از تعامل انسان و محیط پیرامون در طول تاریخ شکل گرفته و به لحاظ ویژگی‌های شکلی و ساختار متشکله قابل تمایز از سایر پهنه های شهری است که در قالب محدوده های فرهنگی و تاریخی شهری توسط سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری تعیین میشوند. (وزارت کشور، ۱۳۹۳: ۱۶)

بافت ارزشمند تاریخی: این بخش محدوده‌ای بافت تاریخی را در بر می‌گیرد که ساختار و قسمت عمده‌ی اجزا و عناصر تشکیل‌دهنده‌ی آن اعم از ابنیه فضاها و گذرها دست‌نخورده باقی مانده و دارای ارزش تاریخی شهرسازی و معماری‌اند. در اینگونه بافت‌ها ابنیه فضاها و عناصر واجد ارزش به صورت مجموعه‌ی به هم پیوسته‌اند و ساختار واحدی دارند. بازارها در اکثر بافت‌های تاریخی یا میدان نقش جهان اصفهان و مجموعه پیرامون آن از این جمله‌اند (ابلقی، ۱۳۸۰: ۱۱۵).

جدول ۱- مشخصه های فرسوده در بافت های فرسوده شهری (مآخذ: نصر، ۱۳۹۷: ۱۸۹)

کالبدی	ناپایداری فیزیکی (نوع مصالح)
	فقدان فضاهای سبز و عمومی
	نوع بافت (ارگانیک و کوتاه مرتبه)
شبکه ارتباطی	شبکه ارتباطی با عرض کم و نفوذپذیری نازل
	کمبود تجهیزات و تأسیسات ترافیکی
زیست محیطی	فقدان سیستم دفع فاضلاب
	آلودگی و فقدان بهداشت عمومی
	نقصان در جمع آوری زباله های شهری
اقتصادی - اجتماعی	پایین بودن ارزش زمین
	عدم انگیزه سرمایه گذاری
	اسکان غیر رسمی
	شیوع ناهنجاری های اجتماعی

۲-۲- پیشینه اقدامات شهرسازی

اقدامات شهرسازی جهت احیا و نوسازی بافت های فرسوده تاریخی در سطح جهانی و بین المللی: صاحب نظران در زمینه طراحی فضاهای شهری و مداخله در بافت های فرسوده تاریخی شهری، سه رویکرد را مطرح کرده اند و با توجه به همین سه دیدگاه در فضا مداخله نموده و طراحی می نمایند:

الف- دیدگاه فرهنگ گرایانه (عین دیروز): این نوع دیدگاه متأثر از نظریه های پیش شهرسازان قرن نوزدهم چون راسکین، موریس، و ... است. هدف از مداخله در این نوع دیدگاه، زنده کردن ارزش های فرهنگی گذشته در شهر، تکیه بر رشد شهر بر اساس اشکال کهن، توجه به ارزش های زیبا شناختی شهر کهن، به حداقل رسیدن دخل و تصرف در بافت های با ارزش، ارزش دادن به کل و بالا بردن میزان جذابیت و آرامش در شهر ها می باشد.

ب- دیدگاه عملکردگرایی (نوگرایانه یا حذف دیروز): این دیدگاه متأثر از نظریه های شهرسازان قرن نوزدهم نظیر آوئن، فوریه، ریچارسون و کابه است. هدف از مداخله در این دیدگاه، ارتقای سطح بهداشت و سلامت، افزایش کارایی و بالا بردن زیبایی در سطح شهر و توجه به عناصر تاریخی به شکل موزه‌ای است. به منظور رسیدن به این اهداف، علم و فن را ابزار کار می دانند.

پ- دیدگاه فرانوگرایانه (بینابینی یا واقع گرا، در توافق با دیروز با شکل و هیئت امروز): این نوع دیدگاه متأثر از نظریه های شهرسازی دهه شصت قرن بیستم میلادی به بعد می باشد. مداخله فرانوگرایانه می تواند تلفیقی از دیدگاه نوگرایانه و دیدگاه فرهنگ گرایانه باشد که از افراط و تفریط آنها بکاهد. از نظریه پردازان این دیدگاه می توان به لوئیس مامفورد، جین جیکوب، کوین لینچ و ... اشاره نمود. محور اصلی این دیدگاه حفظ تار و پود بافت کهن در کنار دگرگونی‌های کالبدی- فضایی شهر است؛ از این رو حفظ ارزش های فرهنگی بافت تا حدی مورد توجه است که سبب افزایش مشکلات ساکنان نشود و بالعکس، در عین معاصر سازی بنا و مجموعه بافت، باید ارزش های فرهنگی آن محافظت گردد. اصول و مبانی این دیدگاه را می‌توان به شرح زیر بیان کرد:

۱. بافت تاریخی، بیانگر تاریخ و هویت شهری است.

۲. بافت تاریخی، بخشی از پیکره شهر موجود است.
 ۳. دخالت در بافت تاریخی موضوع علم طراحی شهری و مرمت شهری است.
 ۴. احیای بافت تاریخی صرفاً به حضور و مشارکت مردم امکان پذیر است و به صورت "آمرانه و دخالت از بالا" به شکست خواهد انجامید.
 ۵. بافت تاریخی از عرصه‌های مختلفی تشکیل شده که از لحاظ ویژگی‌های ارزشی با هم متفاوت اند.
 ۶. به منظور تعیین نحوه و حدود مداخله، باید این عرصه‌ها از هم تفکیک شوند.
 ۷. احیا بافت تاریخی صرفاً از طریق اقدام کالبدی ممکن نیست، بلکه جنبه‌های فرهنگی - اجتماعی در آن دخالت مستقیم دارد و باید مدنظر قرار گیرد.
 ۸. احیای بافت تاریخی باید با هدف توسعه و در چارچوب اهداف "توسعه پایدار" صورت گیرد (ساحلی، ۱۳۹۳: ۳).
- در این پژوهش دیدگاه سوم یا همان دیدگاه فرانواگرایانه مد نظر است و براساس اصول و معیارهای موجود به بررسی معضلات بافت‌های فرسوده تاریخی پرداخته شده و نهایتاً شاخص‌هایی جهت سکونت مطلوب شهری در این نوع از بافت‌ها ارائه می‌گردد. براساس این دیدگاه، بافت فرسوده تاریخی یک بافت با ارزش محسوب شده و صرفاً جنبه فقط معماری و یا تأکید صرف بر کالبد ندارد و این نوع از بافت به دلیل ارزشمندی تاریخی آن، باید حفظ و نگهداری شود که نشان از هویت مکانی - فضایی دارد. در نتیجه براساس دیدگاه فرانواگرایانه در طراحی بافت فرسوده تاریخی، علاوه بر تأکید بر جنبه کالبدی - فضایی بناها، به جنبه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و نیز حوزه دسترسی و نفوذپذیری بنا باید توجه شود تا مردم ساکن شاهد یک موزه بلااستفاده از عناصر شاخص معماری - تاریخی در داخل بافت که فقط جنبه نمایشی دارد، نباشند.

۳- روش پژوهش

بر اساس تحقیقات و یافته‌های موجود در زمینه طراحی بافت‌های فرسوده تاریخی هم به لحاظ اقدامات شهرسازی در مقیاس جهانی و هم به لحاظ اقدامات شهرسازی در مقیاس ملی و پژوهش‌های انجام گرفته در داخل کشور و نیز براساس نتایج حاصل از پرسشنامه‌های مطرح شده در این تحقیق که به تمام جوانب نیازهای مردم پرداخته، شاخص‌هایی را جهت سکونت مطلوب در بافت‌های فرسوده تاریخی ارائه شده است.

۴- محدوده مورد مطالعه

از مهم‌ترین شهرهایی که از نارسایی موجود در بافت مرکزی و تاریخی خود رنج می‌برد، بافت فرسوده تاریخی شهر اردبیل است. بافت تاریخی را می‌توان هسته اولیه شهر دانست. قدیمی‌ترین سند از اردبیل مربوط به بازار است که به دلیل قرارگیری در مسیر راه ابریشم، بنا شده است؛ به عبارتی بازار اردبیل به عنوان هسته اولیه شهر اردبیل و قدیمی‌ترین قسمت آن قلمداد می‌شود (اولناریوس، ۱۳۸۵: ۲۳). شهر قدیم اردبیل متشکل از محله‌های به هم پیوسته‌ای است که اطراف بازار جمع شده‌اند. بازار همیشه مرکز شهر به شمار می‌آمده و علاوه بر مرکزیت، فعالیت‌های اقتصادی در آن انجام می‌شده است. همچنین کانون فضاها و فعالیت‌های اجتماعی، مذهبی و فرهنگی شهر بوده و نقش مهم و تعیین‌کننده‌ای در سرنوشت اقتصادی و سیاسی شهر داشته است. در شهر قدیم به دلیل پیوستگی، محلات به وسیله معابر فرعی با بازار مرتبط می‌شدند. از گذشته تا به امروز نیز مسجد جامع و برخی از مساجد بزرگ شهر، بعضی از مدرسه‌های علمیه و کاروانسراها در کنار بازار یا در ارتباط نزدیک با آن قرار دارند. جمعه‌مسجد که قبلاً یک آتشکده دوره ساسانی بوده و بعد از اسلام تبدیل به مسجد شده است، با یک معبر پیاده در محله پیر عبدالملک با بازار ارتباط نزدیکی دارد. در چند قرن بعد از ظهور بقعه شیخ صفی در ضلع جنوب غربی بازار، ساختار ارتباطی بافت تاریخی را گسترش داده و امتداد ارتباط جمعه‌مسجد و بازار به بقعه شیخ صفی ختم می‌شود (مهندسین مشاور شتاب، ۱۳۷۶: ۱۶ تا ۲۳). قرارگیری بازار و بقعه شیخ صفی در یک طرف و تپه جمعه مسجد در طرف دیگر آن از دو جنبه این بافت را مورد توجه قرار داده است. از نظر اقتصادی هنوز هم بازار به عنوان قلب اقتصادی شهر عمل می‌کند و کارهای تجاری در آن صورت می‌گیرد. از نظر مذهبی، فرهنگی و تاریخی بقعه شیخ صفی به عنوان یک قطب نه تنها منطقه‌ای بلکه ملی و یکی از جاذبه‌های توریستی مورد توجه است و جمعه‌مسجد به عنوان یک اثر تاریخی در این بافت قرار دارد (بابا صفری، ۱۳۷۰: ۳۵).



شکل ۲- عناصر شاخص و تاریخی شهر
(ماخذ: امیری، پیمان، ۱۳۸۴)



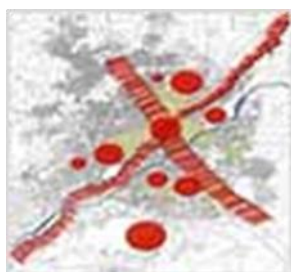
شکل ۱- محدوده بافت تاریخی شهر اردبیل
(ماخذ: مهندسین مشاور شتاب، ۱۳۷۶)

در شهر قدیم اردبیل، گذرها و معابر اصلی نقش اساسی در ارتباط و جابه‌جایی مردم داشتند. با ورود اولین خیابان، عناصر شهر مثل بافت متمرکز بازار، تپه جمعه مسجد و مجموعه بقعه شیخ صفی که با یک هارمونی زیبایی سروده شده بود، به هم ریخت. اولین اقدامات شهری در دوره پهلوی سال ۱۳۰۷ آغاز می‌شود و با احداث خیابان پهلوی (امام خمینی) جاده آستارا به جاده تبریز وصل می‌شود. دومین خیابان در سال ۱۳۳۵، شرق و غرب شهر را به هم متصل می‌کند و سومین خیابان طالقانی یا سی متری که در سال ۱۳۴۰ از میدان عالی قاپو تا مقابل مسجد جامع احداث شده و در سال ۱۳۵۵ تا تپه جمعه مسجد ادامه پیدا می‌کند و باقی مانده تارپود شهری را از هم می‌پاشد (رضازاده اردبیلی، پیغامی، ۱۳۹۱: ۴۸).

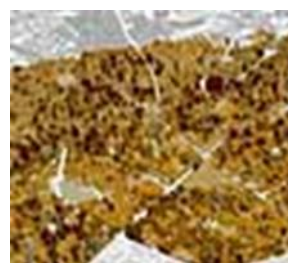


شکل ۳- خیابان کشی‌ها و برش‌های شهری در بافت تاریخی (ماخذ: رضازاده اردبیلی، پیغامی، ۱۳۸۸)

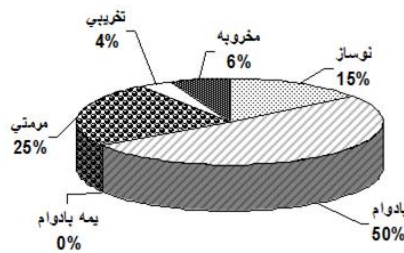
مطابق آنچه که در طرح جامع و تفصیلی برای بافت تاریخی شهر اردبیل بیان شده این بافت، بدون در نظر گرفتن معابر اصلی، بافتی فشرده است که معابر آن پر پیچ و خم و یا موازی و در هر صورت باریک می‌باشند. فرم مرکز، حاصل نظام استقرار و ترکیب عناصر مرکزی در نسبت با یکدیگر و در سطوح مختلف شهر است که در تعریف نظام ساختاری شهر تأثیر بسزایی دارد. بررسی نظام عناصر و فعالیت‌های مرکزی شهر اردبیل در سطوح مختلف و در جهت بازشناسی فرم استقرار آنها نشان می‌دهد که بیشترین پیوستگی آنها در امتداد محورهای چهارگانه ای که به ورودی‌های شهر راه می‌یابند، است؛ لذا استخوان‌بندی و ساختار موجود شهر در سطح کلان، مرکزی - شعاعی است که در سطح میانی و خرد، فرمی نقطه ای یا هسته ای (بر حسب تمرکز عناصر مختلف در محدوده ای خاص) می‌یابد (مهندسین مشاور ایوان نقش جهان، ۱۳۸۶: ۱۵).



شکل ۵- فرم کلی ساختار و شالوده شهر
(ماخذ: مهندسین مشاور ایوان نقش جهان، ۱۳۹۷)



شکل ۴- نظام توده و فضا در بافت تاریخی اردبیل
(ماخذ: مهندسین مشاور کوشا پایدار، ۱۳۹۶)



نمودار ۱- کیفیت ابنیه در کل بافت تاریخی اردبیل
(مأخذ: مهندسین مشاور ایوان نقش جهان، ۱۳۹۷)

نمودار کیفیت ابنیه در محلات بافت تاریخی اردبیل نشان می‌دهد که بناهای موجود در این بافت نسبت به سایر بافت‌های شهر اردبیل نیاز به مرمت و بازسازی و نوسازی دارند. کیفیت ابنیه محله بازار به دلیل وجود مجموعه بازار در آن و نیاز به مرمت این مجموعه از نظر کیفیت بنا در حد مخروبه، تخریبی و مرمتی، در ردیف اول قرار دارد. وجود بازار و کاربری‌های تجاری مستقر در کل بافت، باعث ایجاد ارتباط اجتماعی افراد مختلف شهر با مراکز تجاری موجود در بافت می‌گردد. امامزاده صالح، مقبره شیخ صفی‌الدین و مجموعه بازار، جذب جمعیت با ساخت تاریخی را منجر می‌شوند.

تجمع افراد محلات مختلف در خیابان‌های اطراف مجموعه بازار در دهه محرم اتفاق می‌افتد. در شهر اردبیل شش محله اصلی وجود دارد و چنین قرار گذاشته شده که برای انجام مراسم عزاداری در ماه محرم هر یک از محلات با شعبات و زیر محله‌های خود در یک روز معین در بازار حرکت کنند. به دلیل وحدت نژادی، زبانی و مذهبی، تعاملات اجتماعی افراد ساکن بیشتر بوده و توسعه کالبدی شهر نیز متأثر از این خصوصیت اجتماعی محلات مختلف است. در حال حاضر تعدادی از ادارات دولتی در سطح بافت توزیع شده و ارتباط افراد ساکن در محلات و قسمت‌های نوساز شهر را به داخل بافت فراهم می‌نماید. کل محدوده علاوه بر عملکرد مذهبی و تجاری دارای عملکرد اداری، فرهنگی و مسکونی نیز هست (مهندسین مشاور طراحان بافت و ابنیه، ۱۳۹۱: ۱۲). امروزه محلات قدیمی شهر منسجم نبوده و با ورود مدرنیسم و پیآمدهای حاصل از آن، هنجارهای فرهنگی و ساختارهای جدیدی بر زندگی اجتماعی حاکم گشته و باعث گردیده محلات قدیمی توان کارکردهای درونی و بیرونی خود را از دست بدهند. به لحاظ سکونت، مردم ساکن از وضعیت مسکن نامطلوب، چه به لحاظ دسترسی و نفوذپذیری در بافت و چه به لحاظ نوع مصالح ساختمان و کیفیت ابنیه و چه به لحاظ اجتماعی و فرهنگی رنج می‌برند. مردم ساکن در بافت، جز قشر متوسط تا ضعیف جامعه محسوب می‌شوند که در صورت داشتن تمکن مالی، حاضر به ادامه زندگی در این بافت نیستند. تنها نکته مثبت بافت فرسوده تاریخی اردبیل، وجود فضای اقتصادی فراوان شهر به دلیل در مرکز قرار گرفتن بازار اصلی و تجاری‌های فراوان اطراف و رونق اقتصادی آن است.

۵- یافته‌های پژوهش و تجزیه و تحلیل

حبیبی در کتاب "مرمت شهری" فرسودگی را اینگونه تعریف می‌کند: از کارافتادگی کالبد یا فعالیت یا هر دو آنها در یک محله یا ساختمان را فرسودگی می‌نامند. دلیل این از کارافتادگی گذر زمان و تاثیر آن بر روند رشد و تحولات آن است (حبیبی، ۱۳۸۲: ۹۶). ویژگی‌های عمومی این بافت‌ها به شرح زیر است:

- عمر ابنیه: بیش از ۱۲٪ از ساختمان‌ها در این گونه بافت‌ها دارای قدمتی بیش از ۱۲ سال می‌باشند یا اگر در ۱۲ سال اخیر ساخته شده باشند فاقد رعایت استانداردهای فنی هستند به گونه ای که غیر استاندارد بودن آنها از ظاهر ساختمان قابل تشخیص است. ابنیه این بافت‌ها عمدتاً تاب مقاومت در مقابل زلزله ای با شدت متوسط را ندارند.
- دانه بندی: ابنیه مسکونی واقع در این گونه بافت‌ها عمدتاً ریزدانه بوده و مساحت عرصه آنها به طور متوسط کمتر از ۲۲۲ مترمربع می‌باشد.
- تعداد طبقات: اکثر ابنیه در بافت‌های فرسوده یک یا دو طبقه هستند.
- وضعیت دسترسی‌ها: بافت‌های فرسوده که عمدتاً بدون طرح قبلی ایجاد شده اند عمدتاً از ساختاری نامنظم برخوردارند و دسترسی‌های موجود در آنها عمدتاً پیاده می‌باشد به گونه ای که اکثر معابر آن بن بست یا با عرض کمتر از ۶ متر بوده و ضریب نفوذپذیری در آنها کم است.
- وضعیت خدمات و زیرساخت‌های شهری: بافت‌های فرسوده به لحاظ برخورداری از خدمات، زیرساخت‌ها و فضاهای باز، سبز و عمومی دچار کمبودهای جدی اند مداخله در این گونه بافت‌ها از نوع تجمیع و نوسازی خواهد بود.
- امنیت (Security): به دلیل ساختار کالبدی فضایی بافت، ساکنان از حس امنیت بالاتری نسبت به بافت مدرن به خود دارند.
- حریمیت (Privacy): در بافت‌های قدیم سلسله مراتبی از حریمیت وجود دارد. در حالیکه در بافت‌های جدید، مسئله اشرافیت ابنیه حریمیت را از بین برده است.
- توجه به اقلیم (Climatology): ساختار بناها در فرم حیاط مرکزی شکل می‌گرفته است.

- مصالح بومی (Vernacular): آنچه به عنوان مصالح جهت ساخت و ساز در این بافت بکار گرفته می شود، مصالح بومی منطقه بود. استفاده از مصالح بومی موجب وحدت و هماهنگی سطوح خارجی بناها می شده است. مصالح به کار رفته در این گونه بافتها عمدتاً از انواع خشتی، خشت و آجر و چوب و یا آجر و آهن بدون رعایت اتصالات افقی و عمودی و فاقد سیستم سازه ای می باشند.
- ساختار ارگانیک (غیر هندسی و طبیعی)، (Organic): این بافتها به شکل ارگانیک بوده و تابع قوانین و مقررات خاصی نبوده است. راه های موجود در بافت، راه هایی هستند که بصورت تدریجی و خودبخود شکل می گرفتند و اغلب بصورت پیچ در پیچ و به شکل غیر مستقیم بوده
- حس جهت یابی (Sense of orientation): حضور نشانه های بومی و تاریخی شهری، نحوه ی طراحی بافت، توجه به اقلیم، مصالح بومی و فرهنگ ساکنین موجب حس شناسایی و جهت یابی در شهر گردیده است.
- هویت (Identity): هویت نیز از وجوه قابل ملاحظه در این بافتها محسوب می شود که از مجموع عوامل فوق حاصل می گردد. در بافت های فرسوده تاریخی، هویت تاریخی و فرهنگی مورد بی توجهی قرار گرفته و عنصر با ارزش تاریخی، فقط در حد یک بنا یا فضای معماری می باشد که در بسیاری از مواقع رها شده و به صورت متروک باقی مانده و مرمت و ترمیمی در آن صورت نگرفته است.
- مقیاس (scale): اکثر ساختمان ها در بافت قدیم شهرها دارای مقیاسی انسانی می باشند. اندازه ی معیار نیز از طول و عرض و ارتفاع دارای مقیاسی انسانی هستند (ثبات ثانی، درخشانی زنوز، محمدی فلاح، ۱۳۹۵: ۶۵).

نکته مهم درباره بافت قدیم شهرهای ایران این است که در بیشتر شهرها این بافت درست در کنار هسته یا بافت تاریخی شهر شکل گرفته و از نظر ساختار کالبدی-فضایی مانند: هندسه معیار، تعداد طبقات ساختمانی (تناسبات احجام) و سطوح، ارتباط ورودی با معبر، مقیاس ساخت و سازها و فضاهای باز و ساختار فرهنگی و هویتی و... تا حدود زیادی از خاصیتها و الگوهای موجود در بافتهای تاریخی پیروی میکند. تفاوتهای موجود بین بافت تاریخی و قدیم به قدری جزئی و کم رنگ است که اغلب هر دو بافت به صورت یک کل واحد قلمداد می شوند و تفکیک آنها نیازمند بررسی دقیق می باشد. همین امر موجب شده که گاهی حتی در ادبیات تخصصی نیز، واژه های بافت تاریخی و بافت قدیم به صورت مترادف و هم معنی به کار روند. در نتیجه، بسیاری از ویژگیهای بافت تاریخی را، هم از نظر کالبدی و فضایی و هم از نظر فرهنگی و هویتی، دارا است و هم به دلیل گذشت زمان و دور ماندن از معادله ی توسعه ی شتابزده شهر، دچار فرسودگی شده و دارای شاخص های بافت فرسوده شده است (آرام، جوان مجیدی، ۱۳۹۷: ۹).

دو نمونه پرسشنامه جهت دستیابی به شاخص های مطلوب سکونت شهری در داخل بافت فرسوده تاریخی اردبیل طراحی شده است که در ذیل نمونه ای از آن آورده شده است. کسانی که جوابگوی این پرسشنامه هستند از سه طیف مختلف جامعه انتخاب شده اند، از جمله:

۱. مردم عادی ساکن در داخل بافت مذکور
۲. افراد بومی غیر ساکن در بافت ولی ساکن در شهر اردبیل
۳. افراد بومی که نخبه و صاحب نظر در شهر اردبیل هستند، نظیر اساتید دانشگاه گروه معماری دانشگاه محقق اردبیلی، معاونت شهرسازی و معماری شهرداری مرکز اردبیل و ...

در جامعه آماری مدنظر این مقاله سعی شده از تمام طیف های درگیر در بحث سکونت در بافت فرسوده تاریخی شهر اردبیل انتخاب شود تا بتوان براساس نتایج حاصل از این پرسشنامه به جمع بندی مناسب جهت رسیدن به الگوی سکونت مطلوب این گونه از بافت های شهری رسید. با توجه به نتایج حاصل از پرسشنامه، بیش از ۷۰ درصد از مردم ساکن بافت، از محل زندگی خود ناراضی هستند و تمایل دارند خارج از بافت تاریخی و در محله هایی با بافت جدید زندگی کنند. حدود ۳۰ درصد از مردم ساکن، از قدمت و پیشینه تاریخی موجود در بافت اطلاع بسیار اندکی داشته و حدود ۷۵ درصد از مردم، از فرم و نوع ابنیه ای که در آن سکونت دارند، ناراضی هستند و خواستار به روز شدن و نیز مستحکم شدن بنا می باشند. در نتیجه به لحاظ تامین پایداری، شاخص برخورداری از خدمات عمومی و تاسیسات و تجهیزات شهری، شاخص اقتصادی، شاخص زیست محیطی و شاخص اجتماعی، در بسیاری از موارد، بافت مذکور جوابگوی نیازهای ساکنان نمی باشد. ساکنان اینگونه از بافت های شهری، معمولاً از قشر متوسط یا پایین جامعه هستند و به دلیل عدم توجه به وضعیت فرسودگی بافت و نیز عدم احیا مناسب این بافت ها با توجه به ویژگی های تاریخی موجود در آن، احساس بی هویتی و تعلق خاطر کمتری نسبت به محل سکونت خود دارند. مشکل اصلی، منحصر شدن شاخص های شناسایی محدوده بافت های فرسوده تاریخی به شاخص های صرفاً کالبدی و عدم توجه به سایر شاخص های غیر کالبدی نظیر تاریخی، هویتی، اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیست محیطی و و عدم توجه به نیاز ها و خواسته های مردم ساکن بافت و نیز عدم در نظر گرفتن حضور افراد ساکن و استفاده نکردن از مشارکت آنها در تهیه طرح ها می باشد که باعث عدم تحقق

طرح های نوسازی در سطوح مختلف، می باشد که در بسیاری از شهرها، احیا و ترمیم بافت های فرسوده تاریخی را با مشکل مواجه ساخته است.

۶- بحث و ارائه طرح

براساس مبانی نظری موجود که دیدگاه فرانکرایانه را مدنظر قرار داده و موارد یاد شده و نیز تحلیل و ارزیابی یافته‌های این تحقیق، شاخص هایی را جهت دستیابی به سکونت مطلوب شهری در بافت فرسوده تاریخی طراحی شده است. این شاخص ها تحت جدولی در زیر ارائه می شود:

جدول ۴- شاخص‌ها جهت دستیابی به سکونت مطلوب شهری بافت فرسوده تاریخی (مأخذ: نگارنده، ۱۳۹۹)

شاخص	معیار	باز تعریف
شاخص ناپایداری	الف: عدم برخورداری از سازه پایدار ب: قدمت بالای ابنیه ج: واقع شدن در نواحی غیر ایمن	محدوده ناپدیدار محدوده ای است که بیش از ۱۱ درصد ابنیه آن به سبب دارا بودن معیارهای فوق ناپایدار باشد.
شاخص برخورداری از خدمات عمومی و تاسیسات و تجهیزات شهری	الف: سرانه مجموع کاربری های خدمات عمومی، تاسیسات و تجهیزات شهری ... ب: نسبت عرصه های باز شهری	
شاخص اقتصادی	الف: فقر اقتصادی ب: نرخ بیکاری ج: نرخ نوسازی	
شاخص زیست محیطی	الف: وجود سیستم منظم جمع آوری زباله ب: وجود آلودگی های محیطی	
شاخص اجتماعی	میزان جرم و جنایت در محدوده	
شاخص حقوقی	میزان صدور مجوز ساخت و ساز میزان قطعات دارای سند مالکیت	
شاخص ریزدانی	ابعاد قطعه به ویژه بر قطعه وضعیت قطعه از نظر موقعیت توپوگرافیک و استقرار	
شاخص نفوذپذیری	پیشینه بافت شرایط اقلیمی الگوی سکونت تعداد پلاک ها در معبر دسترسی سلسله مراتب دسترسی در بافت وجود فضاهای باز در بافت	در بافت های فرسوده با پیشینه تاریخی یا روستایی، متوسط عرض معابر کمتر از ۶ متر است.

با توجه به شاخص های فوق که براساس اصول دیدگاه فرانکرایانه مشخص شده است، طرح پیشنهادی برای بافت فرسوده تاریخی اردبیل، به صورت زیر ارائه می گردد:

۷- ارائه طرح در سطح کلان

میدان امام خمینی که همان گره‌گاه بازار است، در مرکز این محور قرار گرفته و کاربری‌های اطراف محور تاریخی با توجه به امکانات و احتیاجات موجود با درنظر گرفتن تامین شاخص اقتصادی، اجتماعی، برخورداری از خدمات عمومی و تاسیسات و تجهیزات شهری، نفوذپذیری مطلوب، وضعیت قطعات از نظر موقعیت توپوگرافیک و استقرار، ابعاد قطعه و نیز زیست محیطی، انتخاب شده و طراحی گشته است. در نهایت مجموعه‌ای پیوسته با توجه به عناصر شاخص طرح نظیر بقعه شیخ صفی، بازار، جمعه مسجد، مسجد جامع و ... ارائه شده است.



شکل ۶- طرح پیشنهادی همراه با تعیین کاربری ها برای بافت تاریخی اردبیل (مأخذ: نگارنده، ۱۳۹۹)



شکل ۸- دید پرنده از طرح پیشنهادی (مأخذ: ساحلی، ۱۳۹۳)



شکل ۷- سایت پلان پیشنهادی (مأخذ: ساحلی، ۱۳۹۳)

۸- ارائه طرح در سطح خرد

برای تقاطع امام خمینی، میدانی پیش بینی شده که در اصل مرکز ثقل شهر و بافت تاریخی محسوب می‌شود. ابعاد این میدان حدود ۱۵۰*۲۵۰ متر است. برای بدنه‌ی شمالی آن، مسجد جامع و بازار سنتی و برای بدنه‌ی جنوبی، فرهنگسرا و موزه و آمفی تئاتر شهر در نظر گرفته شده است. در ضلع شرقی میدان، فضاهای اداری و در ضلع غربی آن، مصلا و قسمتی از بازار سنتی شهر استقرار یافته است. در مجموعه‌ی امامزاده صالح، با ایجاد گشودگی و حذف بناهای مخروبه در فضای پشت بقعه شیخ صفی و پشت امامزاده و تغییر ورودی امامزاده از شمال به جنوب، میدانی در حد کارکرد محله، پیش بینی شده که واسط بین میدان عالی قاپو و فضای پشت مصلا است. این میدان در مسیر محور تاریخی شهر قرار گرفته و جز مسیرهای پیاده محسوب می‌شود. در ضلع غربی میدان، یک سری رواق پیش بینی شده که از داخل آنها، مجموعه‌ی شیخ صفی دیده می‌شود. ضلع شرقی میدان نیز، با کاربری تجاری- مسکونی محدود شده و در ضلع شمالی آن، زیارتگاه امامزاده صالح واقع شده است.



شکل ۱۰- دید پرنده از مجموعه امامزاده صالح (مأخذ: ساحلی، ۱۳۹۳)



شکل ۹- دید پرنده از میدان امام خمینی (مأخذ: ساحلی، ۱۳۹۳)

در طرح پیشنهادی برای خیابان بازار و خیابان کاشانی، جهت اتصال قسمت های جدا شده‌ی بازار، سقف خیابان مذکور، به صورت نیمه سرپوشیده (مشبک و توخالی) در نظر گرفته شده است. داخل خیابان نیز با امتداد مسیر باریکی از آب و فضاهای سبز، به هم متصل شده و با کفسازی های متنوع و متناسب با قسمت های جلوی مغازه ها برای مکث و وسط خیابان جهت حرکت و گذر، از هم تفکیک می شود. برای بدنه‌ی خیابان های بازار و کاشانی، طرح هایی متناسب با معماری منطقه و فرم های ایرانی - اسلامی، ارائه گردیده است. در این طرح، سردرهای ورودی بازار کاملاً از هم تفکیک شده و در نهایت با بهره گیری از اصل وحدت، هماهنگ با سایر اجزای نما، در کنار هم، قرار گرفته اند. محور تاریخی جمعه مسجد، آخرین زنجیره از محور تاریخی شهر است؛ محوری که از بقعه شیخ صفی آغاز شده و به جمعه مسجد ختم می شود. در طرح حاضر، محور تاریخی جمعه مسجد به خیابان کاشانی متصل شده و مختص پیاده طراحی گشته است. در این محور، کفسازی های متنوع و هماهنگ با مسیر تاریخی و فضای سبز و آب نما در نظر گرفته شده است؛ البته قابل ذکر است که در طراحی کفسازی ها و فضاهای سبز نیز، تنوع در عین رعایت هماهنگی و وحدت وجود دارد تا از یکنواختی فضا کاسته شود (ساحلی، ۱۳۹۳: ۶).



شکل ۱۲- دید سه بعدی از تقاطع امام حسین به خیابان بازار و کاشانی (مآخذ: ساحلی، ۱۳۹۳)



شکل ۱۱- دید سه بعدی از فضای داخل خیابان بازار (مآخذ: ساحلی، ۱۳۹۳)

۹- نتیجه گیری

در نتیجه با توجه به موارد فوق، طرح پیشنهادی برای بافت فرسوده تاریخی اردبیل، به صورت ارتباط بین عناصر از طریق در نظر گرفتن تقاطع بازار به صورت میدان اصلی شهر صورت می‌گیرد؛ در نتیجه میدان با بقعه شیخ صفی که ارزش جهانی دارد، ارتباط نزدیکتر و با جمعه مسجد به صورت محوری ارتباط پیدا می‌کند و محور تاریخی شهر به همان صورت گذشته ولی با شکل و هیئت امروزی، بازآفرینی ارزشی شده و احیا می‌گردد. در زمینه‌ی مشارکت ساکنان در محیط زندگی خودشان و نحوه‌ی وارد کردن آن به فضای شهری، خدمات پشتیبان در فضای پشت بازار به گونه‌ای قرار داده شد که قابل استفاده برای اقشار مختلف جامعه از بچه‌ها تا سالمندان باشد؛ در واقع حضور همه اقشار جامعه در فضا مورد توجه قرار گرفت. با طرح ارائه شده برای فضای پشت صلی، افراد گردشگر، مسن، دانشجو و ... حضور پیدا می‌کنند.

در نتیجه طرح فوق با در نظر گرفتن شاخص‌های مطرح شده، طراحی گشته و به تمام جوانب نیازهای مردم ساکن بافت در حد مطلوب پاسخگو می‌باشد. این طرح به احیا بافت تاریخی اما فرسوده شهر کمک کرده و این احیا در جهت حفظ ارزش‌های گذشته و نیز به روزرسانی برای حال و حتی آینده نیز می‌باشد. در این طرح پیشنهادی، سکونت افراد ساکن بهبود یافته، رشد اقتصادی مردم توسعه یافته و به لحاظ هویتی و اجتماعی، حس تعلق خاطر ساکنان افزایش می‌یابد.

در مجموع با توجه به شاخص‌های مذکور در طراحی سکونتگاه‌های شهری در زمینه اقدامات شهرسازی و ارائه طرح‌های نوسازی و بهسازی برای بافت‌های فرسوده تاریخی، می‌توان مواردی را که باید در ارائه طرح‌ها در نظر گرفته شود، به صورت زیر به اختصار بیان کرد:

جدول ۵- موارد مورد نیاز جهت بررسی در ارائه طرح‌های شهری برای بافت‌های فرسوده تاریخی (مآخذ: نگارنده، ۱۳۹۹)

تقویت حیات اجتماعی شهر قدیم و توجه به جریان زندگی در بافت	حوزه اجتماعی
ایفای ساکنان بومی در بافت و افزایش تراکم جمعیت در بافت	
توجه به مشارکت عمومی در تمامی پروژه‌های مرمتی	
ساماندهی و ایجاد فضاهای تجاری با سوددهی بالا، همچنین درآمدزایی محله به وسیله گردشگر	حوزه اقتصادی
ایجاد بسترهای لازم برای ایفای نقشی عمده در اقتصاد شهری	
خارج کردن محله از رکود اقتصادی	
توجه به برگزاری مراسم مذهبی به گونه‌ای که موضوعی هویتبخش برای محله باشد.	حوزه فرهنگی
ایجاد فضای فرهنگی با حضور کارکردهای مناسب برای پویایی فرهنگی محله	
ایجاد ساختاری در بدنه برنامه ریزی و اجرایی بافت تاریخی در بیان سابقه حیات تاریخی شهر به منظور جذب بیشتر گردشگر	
روانبخشی حرکت در محله	حوزه راهکارهای دسترسی
تقویت دسترسی	
تقویت شریانهای پیاده	
احداث توقفگاه در داخل بافت	
توجه ویژه به وسیله نقلیه	
باززننده سازی کارکردی مسکن	حوزه راهکارهای کالبدی-فضایی
بهسازی کالبدی مسکن و سایر کاربری‌ها	
وحدت کامل و پابندی به معماری اصیل ایرانی	
ایجاد فضاهای جدید به منظور ایجاد جذابیت	

توجه به طرحهای بالاسری	حوزه شهرسازی
پرداخت وام به مردم در جهت احیاء مسکن توسط نهادهای ذیربط	
نظارت دقیق بر ساخت و ساز در بافتهای فرسوده تاریخی	
لزوم بازنگری در بسیاری از طرحهای ناکارآمد در محدوده بافتهای فرسوده تاریخی	
توجه به تقویت زیرساختهای شهری	
تجهیز بافت و تقویت امکانات آن به منظور جذب بیشتر گردشگر	
توجه به نورپردازی مناسب در بافت	

منابع

۱. آرام، نسیم؛ جوان مجیدی، جواد، (۱۳۹۷)، «ارائه الگوهای طراحی بافت تاریخی شهر اردبیل با رویکرد پایداری اجتماعی با استفاده از مدل SWOT»، نشریه علمی تخصصی شاک، شماره ۴.
۲. ابلقی، علیرضا، (۱۳۸۳-۱۳۸۴)، «مدیریت بحران و وضعیت لرزه خیزی»، مجله هفت شهر، شماره ۱۸ و ۱۹، چاپ پنجم و ششم
۳. امیری، پیمان (۱۳۸۴)، «در جستجوی هویت شهری اردبیل»، تهران: وزارت مسکن و شهرسازی.
۴. اولثاریوس، آدام، (۱۳۸۵)، «سفرنامه آدام اولثاریوس»، مترجم: بهپور، احمد، تهران: ابتکار نو.
۵. باباصفری، (۱۳۷۰)، «اردبیل در گذرگاه تاریخ»، جلد دوم، اردبیل: دانشگاه آزاد اسلامی.
۶. ثبات ثانی، ناصر؛ درخشانی زوز، فرحناز؛ محمدی فلاح، آرش، (۱۳۹۵)، «مراحل تشخیص و تصویب بافت های فرسوده و روش های مداخله در آن»، فصلنامه معماری سبز، سال دوم، شماره ۵.
۷. حبیبی، سید محسن؛ مقصودی، ملیحه، (۱۳۸۶)، «مرمت شهری»، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ سوم، صص ۲۲.
۸. رضازاده، مجتبی؛ پیغامی، لیلا، (۱۳۸۸)، «رهیافتی حاصل از شناخت شهر سنتی به منظور ارائه الگوی مداخله در بافت. مطالعه موردی: اردبیل»، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۳۸، دانشگاه تهران، صص ۳۳ - ۴۲.
۹. رضازاده، مجتبی؛ پیغامی، لیلا (۱۳۹۱)، «روشهای مدیریت طراحی در جوار آثار معماری مذهبی، نمونه موردی: مزار شیخ صفی الدین اردبیلی»، نشریه هنرهای زیبا، دوره نهم، شماره ۲۳، تهران، صص ۴۷ - ۶۴.
۱۰. ساحلی، سارا (۱۳۹۳) «رویکرد ساختاری در ساماندهی بافت های تاریخی نمونه موردی: بافت تاریخی شهر اردبیل»، همایش ملی مهندسی عمران، شهرسازی و توسعه پایدار، تهران.
۱۱. مهندسین مشاور ایوان نقش جهان (۱۳۹۷)، «برنامه راهبردی حفظ و احیا بافت با ارزش تاریخی - فرهنگی اردبیل»، سازمان بهسازی و نوسازی شهر اردبیل.
۱۲. مهندسین مشاور شتاب (۱۳۷۶) «طرح احیا و بهسازی بافت کهن شهر اردبیل»، دفتر بهسازی و نوسازی شهری، وزارت مسکن و شهرسازی.
۱۳. مهندسین مشاور طراحان بافت و ابنیه (۱۳۹۱)، «طرح بهسازی و نوسازی بافت فرسوده شهر اردبیل»، شرکت عمران و بهسازی شهری ایران، وزارت راه و شهرسازی.
۱۴. مهندسین مشاور کوشا پایدار (۱۳۹۶)، «طرح ساماندهی بافت فرسوده و ناکارآمد شهر اردبیل»، سازمان بهسازی و نوسازی شهر اردبیل.
۱۵. نصر، طاهره (۱۳۹۷)، «جستاری در ارزیابی اقدامات نوسازی بافت های فرسوده شهری ایران (در قیاس با تجارب نوسازی جهانی) در راستای توجه به اهداف توسعه پایدار»، فصلنامه برنامه ریزی منطقه ای، سال هفتم، شماره ۲۷.
۱۶. وزارت کشور، سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور، سازمان میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی، شورای عالی استان ها، (۱۳۹۳)، «سند ملی راهبردی احیاء، بهسازی و نوسازی و توانمندسازی بافت های فرسوده و ناکارآمد شهری»، تهران.

مقایسه تطبیقی کاربرد انرژی زمین گرمایی در ساختمان های شهرهای بندرعباس و رشت

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۵/۱۲

تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۶/۱۸

کد مقاله: ۹۹۴۱۴

رضا وحیدی داریان^{۱*}، فاطمه خانجانی ویشکی^۲،
حدیثه کامران کسمایی^۳

چکیده

پرداختن به معماری پایدار، بدون آشنایی با معماری گذشتگان کامل نیست. گسترش منابع انرژی های تجدیدپذیر، از چالش های اساسی انسان در قرن بیست و یکم است. در این مقاله ضمن بررسی کلیات انرژی زمین گرمایی، به صورت عمیق تر، به کاربرد آن در گرمایش و سرمایش ساختمان ها و ملزومات آن پرداخته شده است و کاربرد این انرژی را در دو شهر بندرعباس و رشت مشخص شده است. روش تحقیق بر اساس مطالعات اسنادی کتابخانه ای بوده است. بدین معنی که از مقالات و کتب مرتبط استفاده شده است و با توجه به آن به تحلیل و بررسی موضوع پرداخته شد. با تحقیقات انجام شده مشخص شد که انرژی زمین گرمایی به صورت مستقیم در استخرهای آب گرم، مراکز گلخانه ای، گرمایش منازل، ذوب برف و پیشگیری از یخبندان و پمپ حرارتی و به صورت غیرمستقیم در نیروگاه های تولید برق استفاده شده است. همچنین این نتیجه حاصل شد که در شهرهای بندرعباس و رشت استفاده از انرژی زمین گرمایی باعث صرفه جویی اقتصادی شده است و میزان کاهش مصرف برق در شهر رشت بیشتر از بندرعباس است. در هر دو شهر میزان مصرف برقی پمپ حرارتی در حالت سرمایش در مقایسه با یک کولر گازی بین ۵۰-۷۰ درصد کاهش داشته است.

واژگان کلیدی: انرژی زمین گرمایی، سرمایش، گرمایش، پمپ حرارتی

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی معماری، گروه معماری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد پردیس، پردیس، ایران (نویسنده مسئول)
Vahidireza.2014@gmail.com

۲- دانشجوی کارشناسی ارشد مهندسی معماری، گروه معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد پردیس، پردیس، ایران

۳- عضو هیئت علمی تمام وقت، گروه معماری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد پردیس، پردیس، ایران

۱- مقدمه

انرژی از مهمترین کار مایه ها و اصلی ترین نیروی اساسی زندگی بشری محسوب گشته و تاریخ تمدن بشری بر بنیاد ابداعات و کشفیات در جهت تبدیل انرژی‌های مختلف به یکدیگر شکل گرفته است. زمین، منبعی سرشار از انرژی حرارتی پاک و سازگار با محیط زیست است که تحت عنوان انرژی زمین گرمایی، مورد بهره‌وری و بهره برداری قرار می‌گیرد. انرژی ژئوترمال انرژی حرارتی ذخیره شده در پوسته جامد زمین است که از گرمای مواد مذاب و تخریب مواد رادیواکتیو موجود در اعماق زمین به دست می‌آید (عرب زاده و همکاران، ۱۳۹۲).

انرژی زمین گرمایی به عنوان یکی از انرژی‌های تجدیدپذیر، سهم قابل ملاحظه ای در تولید انرژی‌های جهان دارد. این انرژی به صورت استخراج انرژی حرارتی از لایه های زیرین سطح زمین تعریف می گردد و برخلاف سایر انرژی‌های تجدیدپذیر، محدود به فصل، زمان و شرایط خاصی نبوده و بدون وقفه قابل بهره برداری می باشد (خشه چی، ۱۳۹۸).

انرژی زمین گرمایی از ابتدای خلقت مورد استفاده انسان بوده است. بدین ترتیب که از آن برای شست و شو، پخت و پز، استحمام، کشاورزی و درمان بیماری ها استفاده می شد. اسناد و مدارک موجود ثابت می کند که ساکنان کشورهای نظیر: چین، ژاپن، ایسلند و نیوزیلند در گذشته های دور از این انرژی استفاده می کردند. تا سال ۱۹۵۰ بهره گیری از انرژی زمین گرمایی رشد چندانی نداشت، اما حد فاصل سالهای ۱۹۵۰ تا ۱۹۷۳ دلیل گران شدن بی سابقه و ناگهانی نفت، همه کشورها به فکر استفاده از انرژی‌های جایگزین افتادند و به تدریج کشورهایی چون: آمریکا، ایسلند، فیلیپین، اندونزی و اغلب کشورهایی که روی کمر بند زمین گرمایی جهانی قرار داشتند، بهره برداری از این انرژی را شروع کردند. مهم ترین نشانه های منابع زمین گرمایی موارد زیر است: سنگهای آتشفشانی جوان (جوان تر از یک میلیون سال) چشمه های آبگرم بخارافشان یا گازافشان یا آب افشان هستند. (هزار، ۱۳۹۲)

از محدودیت های انرژی زمین گرمایی می توان به عدم وجود مکان های زیادی برای ساخت ایستگاه های برق زمین گرمایی اشاره کرد. همچنین بعضی مواقع ممکن است همراه با خارج کردن بخار، گازهای خطرناک و مواد معدنی یه یک باره از زیرزمین بالا بیایند که میتواند برای سلامتی مشکل آفرین باشد. (حبیبی، ۱۳۸۶)

از مزایای انرژی زمین گرمایی میتوان موارد زیر را نام برد:

تمیز بودن: در این روش همانند نیروگاه بادی و خورشیدی، نیازی به سوخت نیست، بنابراین سوخته های فسیلی حفظ می شوند و هیچ گونه آلودگی وارد هوا نمی شود.

بدون ایجاد مشکل برای منطقه: فضای کمتری برای احداث نیروگاه نیاز دارد و عوارضی چون ایجاد تونل، چاله های روباز، کپه های آشفال و یا نشت نفت و روغن را به دنبال ندارد.

قابل اطمینان بودن (پدافند غیر عامل): نیروگاه های زمین گرمایی می توانند در طول سال فعال باشند و به دلیل قرار گرفتن روی منبع سوخت، مشکلات مربوط به قطع نیروی محرکه در نتیجه ای بدی آب و هوا، بلایای طبیعی و یا تنش های سیاسی را ندارد.

تجدیدپذیری و دائمی بودن

صرفه جویی ارزی: هزینه ای برای واردات سوخت از کشور خارج نمی شود و نگرانی های ناشی از افزایش هزینه ای سوخت وجود نخواهد داشت.

ایجاد تنوع در سبد انرژی کشور

توسعه فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی مناطق محروم - کمک به رشد کشورهای در حال توسعه: نصب آن در مکان های دور افتاده می تواند، استاندارد و کیفیت زندگی را با آوردن نیروی برق بالا ببرد. (بهبهانی، ۱۳۹۵) به طور کلی انرژی زمین گرمایی نسبت به سایر انرژی‌های تجدیدپذیر دارای مزایای قابل توجهی مانند: عدم وابستگی به شرایط آب و هوا، پایدار و دائمی بودن، امکان استفاده در اکثر مناطق و بازده حرارتی بالا میباشد (شاهورن و همکاران، ۱۳۹۸) می توان از این انرژی برای تهیه ساختمان استفاده کرد. با توجه به کارکرد پایدار سیستم پمپ زمین گرمایی و پتانسیل فراوان منابع زمینی، این سیستم ها در مقایسه با سایر سیستم های سرمایشی و گرمایشی متداول، عملکرد بهتری داشته و به لحاظ زیست محیطی، با محیط سازگار هستند (میراحمدی، ۱۳۹۶).

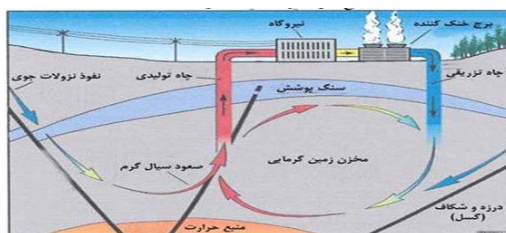
تحقیقات حاجی آقا بابایی و همکاران (۱۳۹۰) در زمینه انرژی زمین گرمایی نشان داده استفاده از انرژی زمین گرمایی باعث کاهش مصرف انرژی در ساختمان سازی و کاهش آلودگی های ناشی از مصرف سوخت های فسیلی می گردد.

تحقیق زمانی علویچه (۱۳۹۵) نشان داد که سیستم پمپ حرارتی زمین‌گرمایی، یکی از روش‌های جدید و پاک برای تأمین گرمایش ساختمان‌ها در جهان می‌باشند و ترکیب آن با کلکتورهای خورشیدی به این سیستم در جهت مصرف کمتر انرژی، پاک تر بودن و انعطاف پذیر بودن آن کمک میکند.

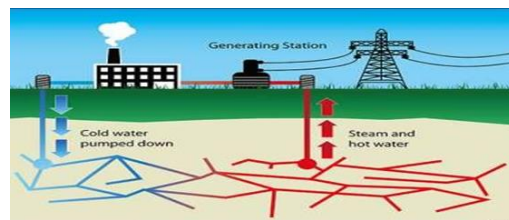
در تحقیق عبادی و همکاران (۱۳۹۵) مشخص شد که انرژی زمین‌گرمایی تحت تأثیر اقلیم نیست و با استفاده طولانی مدت از آن می‌توان از تغییر اقلیم جلوگیری کرد. در تحقیق ناطق پور و اشجاری (۱۳۹۲) مشخص شد که سیستم پمپ حرارتی زمین‌گرمایی، یکی از روش‌های جدید و پاک برای تأمین گرمایش ساختمان‌ها در جهان می‌باشند و ترکیب آن با کلکتورهای خورشیدی به این سیستم در جهت مصرف کمتر انرژی، پاک تر بودن و انعطاف پذیر بودن آن کمک می‌کند. در این روش، پمپ حرارتی انرژی ذخیره شده در داخل زمین را به وسیله ای لوله‌های نصب شده در داخل زمین استخراج کرده و به ساختمان منتقل می‌کند. استفاده مداوم از زمین، دمای موثر آن را کاهش داده و موجب کاهش ضریب عملکرد سیستم می‌شود. به منظور افزایش ضریب عملکرد، از ترکیب سیستم پمپ حرارتی زمین‌گرمایی با کلکتورهای خورشیدی استفاده میشود که حرارت خورشید برای گرمایش آب مصرفی ساختمان و ذخیره انرژی خورشیدی در زمین استفاده می‌شود. در تحقیق میراحمدی (۱۳۹۶) مشخص شد که پمپ‌های حرارتی زمین‌گرمایی با استفاده از انرژی برق، گرما را از زیرزمین جمع‌آوری و توسط سیالی که از لوله‌های کار گذاشته شده می‌گذرد، به واحد نصب شده در داخل ساختمان منتقل می‌کنند. در تحقیق وانگ و همکاران (۲۰۲۰) مشخص شد که انرژی زمین‌گرمایی به عنوان یک منبع انرژی تمیز و تجدیدپذیر با محتوای کربن کم مطرح است و مزایایی از قبیل: پوشش گسترده منابع در دسترس، تأثیر کم بر محیط زیست، هزینه‌های پایین کارکرد و قابلیت اطمینان بالا دارد. با توجه به آنچه گفته شد در این تحقیق به بررسی انرژی زمین‌گرمایی، تاریخچه آن و کاربرد آن در ساختمان پرداخته می‌شود و کاربرد این انرژی در ساختمان‌ها در دو شهر بندرعباس و رشت مشخص می‌شود. بدین منظور از روش اسنادی کتابخانه‌ای استفاده شده است.

۲- کاربردهای انرژی زمین‌گرمایی

استفاده از انرژی زمین‌گرمایی به دو بخش عمده تولید برق و استفاده مستقیم از انرژی حرارتی طبقه بندی می‌گردد. استفاده از انرژی زمین‌گرمایی برای تولید برق بطور کلی در نیروگاه‌های زمین‌گرمایی از انرژی سیال خروجی از چاه‌های حفر شده جهت به چرخش درآوردن توربو ژنراتورها و در نتیجه تولید برق استفاده می‌کنند. استفاده مستقیم انرژی زمین‌گرمایی عبارتند از: ایجاد استخرهای شنا و مراکز آب درمانی، گرمایش ساختمان‌ها، استفاده‌های کشاورزی (زراعت گلخانه‌ای و دامداری‌ها)، پرورش آبزیان، فرایندهای صنعتی و ذوب برف در معابر (امجدی و همکاران، ۱۳۹۲ به نقل از مقدم). استفاده دیگر از انرژی زمین‌گرمایی در پمپ‌های حرارتی جهت تأمین سرمایش و گرمایش ساختمان‌ها و کارخانجات است. (امجدی و همکاران، ۱۳۹۲ به نقل از هانوا و دولت آبادی، ۲۰۰۷). (در شکل ۱ نحوه استفاده از انرژی زمین‌گرمایی شرح داده شده است.)



شکل ۲. چرخه استفاده انرژی زمین‌گرمایی
(ماخذ: <https://www.shana.ir>)



شکل ۱. نحوه استفاده از انرژی زمین‌گرمایی
(ماخذ: <https://www.shana.ir>)

۲-۱- اثرات زیست محیطی انرژی زمین‌گرمایی

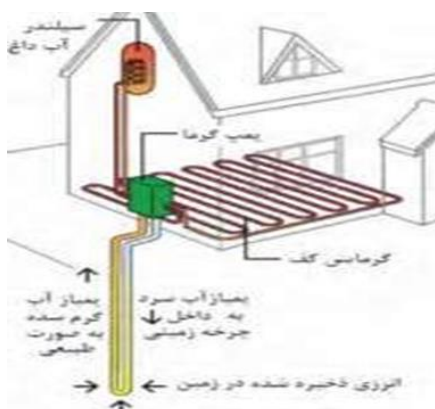
نیروگاه‌های زمین‌گرمایی نیز همانند نیروگاه‌های دیگر دارای اثرات زیست محیطی است. اثرات اولیه ساخت و تولید انرژی از این نیروگاه‌ها عبارتند از: انتشار گازها و مایعات زمین‌گرمایی شامل: گازهای غیر و سولفید قابل حل و بیشتر دی اکسید کربن و مقدار کمی آمونیوم، هیدروژن، متان و هیدروژن نیتروژن و رادون و مقادیر ناچیزی مواد فرار بورون، آرسنیک و مرکوری است. اثرات بر روی چشم انداز و کاربری اراضی: نیروگاه‌های زمین‌گرمایی به زمین نسبتاً کمی نیاز دارند، تاسیسات زمین‌گرمایی نیازی به سد سازی بر روی رودخانه‌ها یا برداشت جنگل ندارند (حبیبی، ۱۳۸۶).

نشست زمین: در مراحل بعدی توسعه، مایعات زمین‌گرمایی از یک مخزن با سرعت بیشتر از حالت طبیعی به مخزن عقب شیده می‌شوند، این خروجی‌ها باعث فشردگی سنگ‌ها در منطقه بخصوص در مورد رس‌ها و رسوبات می‌شود که منجر به فرونشینی زمین در سطح می‌شود (حبیبی، ۱۳۸۶ به نقل از شبیباکی، ۲۰۰۳).

آلودگی حرارتی: در موارد حاد، پس آب زمین گرمایی دردمای ۳۵-۴۰ درجه ی سانتیگراد ممکن است ناچاراً به درون نهرها، رودها یا دریاچه ها تخلیه شود. بسیاری از گونه های جانوری و گیاهی نسبت به تغییرات دما حساس اند و تغییرات دمایی پایدار به میزان ۱ درجه سانتی گراد یا کمتر از آن می تواند باعث ایجاد تغییرات شدید در اکوسیستم های موجود در آب شود (حبیبی، ۱۳۸۶ به نقل از مدیسکون، ۲۰۰۴).

۲-۲- استفاده مستقیم از انرژی زمین گرمایی بعنوان منبع گرمایی

موارد بهره برداری مستقیم از انرژی زمین گرمایی را میتوان به ۵ دسته کلی زیر تقسیم بندی کرد: گرمایش ساختمان ها، کشاورزی، دامپروری، کاربردهای صنعتی و درمان بیماری ها. گرمایش ساختمانها متداول ترین کاربرد مستقیم انرژی زمین گرمایی است. حدود ۳۷ درصد کاربرد مستقیم انرژی زمین گرمایی در سراسر جهان را گرمایش فضاهای مختلف مسکونی، تجاری، اداری و غیره به خود اختصاص می دهد. البته در صورت نامناسب بودن کیفیت آب از نظر شیمیایی، از مبدل حرارتی برای گرمایش استفاده میشود. یکی از مزیت های مهم سیستم های گرمایشی این است که آب داغ پس از تأمین حرارت فضاهای مختلف، مجدداً به درون مخزن زمین گرمایی تزریق می شود و در نتیجه میزان آلودگی زیست محیطی آن بسیار پایین می باشد. امروزه انواع خاصی از مبدل های حرارتی وجود دارند که درون چاه های زمین گرمایی تعبیه شده و حرارت آب داغ مخزن را به آب شیرین درون مبدل منتقل می کنند. درجه حرارت آب گرم مورد نیاز برای سیستم های گرمایشی حدود ۶۰ درجه است. امروزه کشورهای ايسلند، فرانسه، مجارستان و ژاپن برای تأمین حرارت سیستم های گرمایش مرکزی خود از انرژی زمین گرمایی استفاده می کنند.



شکل ۳. استفاده از انرژی زمین گرمایی برای گرمایش ساختمان ها (ماخذ: اکبری نوقابی و همکاران، ۱۳۸۶).

به عنوان مثال شهر ۱۵۰ هزار نفری ریکیاویک مرکز ايسلند تماماً به وسیله آب داغ تولیدی از مخزن های زمین گرمایی مجاور شهر تأمین می شود. پمپ های حرارتی زمین گرمایی نوعی سیستم تهویه گرمایش و سرمایش هستند. همان گونه که میدانیم، درجه حرارت در عمق زمین تا اعماق ۲ تا ۱۵ متری تقریباً در تمام طول سال ثابت است.

بنابراین با استفاده از این پدیده طبیعی می توان، گرمایش و سرمایش منازل را در زمستان و تابستان فراهم کرد. در واقع سازوکار اصلی این سیستم های تهویه، تبادل حرارت با بخش های کم عمق زمین است، بدین معنی که در فصل تابستان، حرارت را از داخل منازل به زمین منتقل می کنند و در زمستان، حرارت زیرزمین را به داخل فضاهای مسکونی هدایت می کنند (اکبری نوقابی و همکاران، ۱۳۸۶). در شکل ۳ نحوه استفاده از انرژی زمین گرمایی به منظور گرمایش ساختمان ها نشان داده شده است.

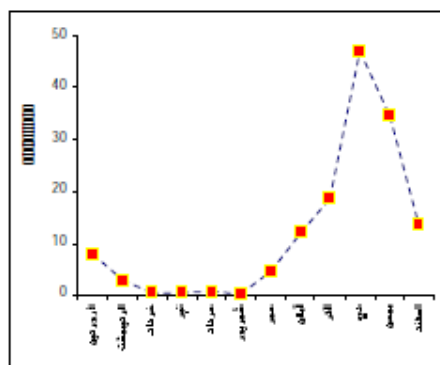
۳- بررسی اقلیم بندرعباس و رشت

۳-۱- اقلیم بندرعباس

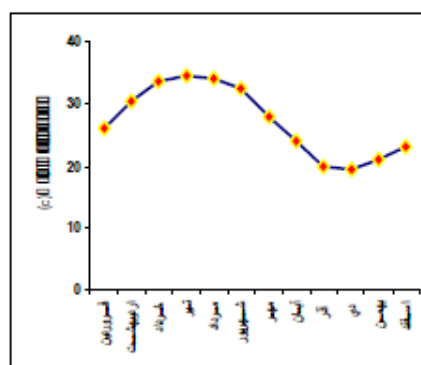
شهر بندرعباس روی عرض جغرافیایی ۲۷ درجه و ۱۳ دقیقه شمالی و طول جغرافیایی ۵۶ درجه و ۱۸ دقیقه شرقی با ارتفاع ۱۶ متر از سطح دریا در سواحل شمالی خلیج فارس و مشرف به تنگه هرمز قرار گرفته است (مشیری، ۱۳۸۸ به نقل از اداره کل هواشناسی استان هرمزگان، ۱۳۸۵). اقلیم گرم و مرطوب بندرعباس، شرایط زیر را به این شهر حاکم کرده است:

- دما و رطوبت زیاد هوا در تمام طول سال
 - میزان بارندگی کم و نامنظم سالانه با متوسطی در حدود ۱۸۰ میلی متر
 - تغییرات نامحسوس شب و روز
 - اختلاف حرارتی زیاد درجه حرارت سالانه و اختلاف اندک دمای فصلی
 - باد ها با سرعت زیاد و پریود زمانی زیاد با جریان هوای ثابت و بدون حرکت
- نتایج هواشناسی ۳۰ ساله این شهر (شکل ۴) نشان می دهد متوسط دمای هوای سالانه بندرعباس ۲۵/۹ درجه سانتی گراد و اختلاف دمای آن ۲۵ درجه سانتی گراد است و همیشه در گروه رطوبتی سوم (۷۰-۵۰ درصد).
- به علت کمی بارندگی و عدم ریزش آن در حدود هفت ماه از سال، سطح زمین خشک بوده و به آسانی اشعه خورشید را منعکس می کند و باعث افزایش دمای هوا و مختل نمودن منطقه آسایش خواهد شد. بنابراین مدت هفت ماه از سال بسیاری از

فعالیت های انسانی در شرایط بسیار گرم صورت گیرد که نتیجه آن تعریق فراوان بوده ؛ لذا به منظور تبخیر نمودن عرق و خنک شدن بدن وجود جریان هوای ممتد کاملاً ضروری است (مشیری، ۱۳۸۸ به نقل از الکی، ۱۹۸۱). در شکل ۴ اقلیم بندرعباس نشان داده شده است.



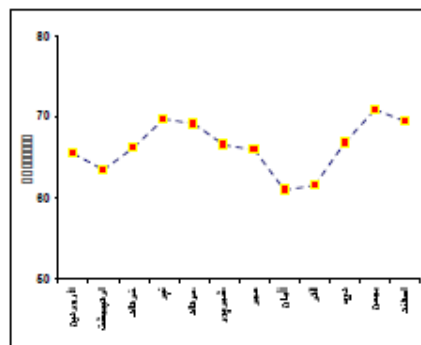
ب) میانگین بارندگی



الف) میانگین درجه حرارت



د) جهت بادهای غالب



ج) میانگین رطوبت

شکل ۴. اقلیم بندرعباس (ماخذ: مشیری، ۱۳۸۸ به نقل از اداره هواشناسی استان هرمزگان، ۱۳۸۵).

۳-۲- اقلیم رشت

متوسط درجه حرارت سالانه با توجه به اطلاعات هواشناسی رشت در منطقه معادل ۱۶ درجه سانتیگراد می باشد، در نتیجه اینکه شرایط اقلیمی سردی به ترتیب در ماه های شهریور، مهر، آبان، آذر، دی در سطح منطقه حاکم است. بررسی متوسط حداکثر دمای منطقه یاد شده با این نتیجه همراه است که دامنه تغییرات دما در طول سال ۲۱ درجه سانتی گراد و هیچ گاه متوسط دما از ۳۱ درجه سانتی گراد تجاوز نمی کند و در سردترین ماه سال از ۱۱ درجه کاهش می یابد. میانگین بارندگی سالانه ثبت شده در ایستگاه رشت ۱۲۵۵ میلی متر می باشد. در این منطقه حداکثر بارش به طور متوسط ۱۹۳ میلی متر در مهر رخ می دهد، حداقل بارش به طور متوسط به میزان ۲۹ میلی متر در تیر ماه قرار دارد. بیشترین میزان بارندگی در فصل پاییز حدود ۴۹۴ میلی متر است (افشاری آزاد، ۱۳۸۷).

شهر رشت به عنوان یک شهر با رطوبت میانگین سالانه بالای ۸۰ درصد است (ضابط محبوب و برنافر، ۱۳۹۲). در جدول ۱ بارندگی رشت و در جدول ۲ مقایسه دو اقلیم رشت و بندرعباس نشان داده شده است.

جدول ۱. متوسط بارندگی ماهانه ایستگاه رشت در سال های ۱۳۷۶-۱۳۸۵ (ماخذ: افشاری آزاد، ۱۳۹۲).

ماه	فروردین	اردیبهشت	خرداد	تیر	مرداد	شهریور	مهر	آبان	آذر	دی	بهمن	اسفند
مجموع بارندگی (میلی متر)	۶۳	۵۶	۴۶	۲۹	۶۲	۱۸۱	۱۹۳	۱۶۷	۱۳۴	۱۱۹	۹۸	۱۰۴

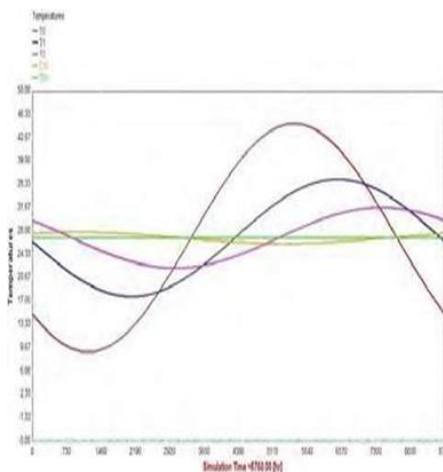
جدول ۲- مقایسه اقلیمی رشت و بندرعباس (ماخذ: نگارنده)

اقلیم رشت	اقلیم بندرعباس
متوسط درجه حرارت سالانه ۱۶ درجه سانتیگراد	متوسط دمای هوای سالانه بندرعباس ۲۵/۹ درجه سانتیگراد
رشت با میانگین سالانه بالای ۸۰ درصد	دما و رطوبت زیاد هوا در تمام طول سال
بارندگی سالانه ۱۲۵۵ میلیمتر	بارندگی کم و نامنظم سالانه با متوسطی در حدود ۱۸۰ میلیمتر

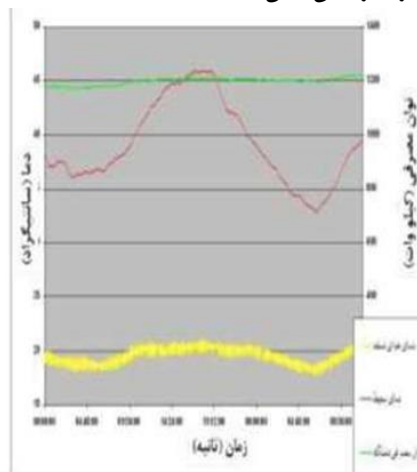
۴- انرژی زمین گرمایی در شهرهای بندرعباس و رشت

۴-۱- پمپ حرارتی زمین گرمایی در سایت بندرعباس

پنجمین پمپ حرارتی زمین گرمایی در ایران در شهر بندرعباس و در کتابخانه اداره جهاد کشاورزی استان هرمزگان نصب شده است. شهر بندرعباس بدلیل گرما و رطوبت بالا و نیز نزدیکی به دریا انتخاب گردید تا تاثیر این ویژگی های مهم بر عملکرد پمپ حرارتی زمین گرمایی نیز بررسی و مورد مطالعه قرار خواهد گرفت. کویل این سیستم بصورت افقی ماریپچ است. منحنی شماره ۲ نشان دهنده این است که در شرایطی که دمای محیط بین ۳۰ تا ۳۵ درجه سانتیگراد بوده، دستگاه پمپ حرارتی زمین گرمایی با مصرف ۱۳۰۰ وات توانسته هوایی با دمای ۱۷ تا ۲۰ درجه سانتیگراد را تامین نماید (احمدی و معرفت، ۱۳۹۲). در شکل ۵ دمای محیط در بندرعباس نشان داده شده است.



شکل ۵. منحنی دمای محیط، دمای دمنده و میزان میزان توان مصرفی پمپ حرارتی زمین گرمایی در خرداد ماه بندرعباس (احمدی و معرفت، ۱۳۹۲).



شکل ۶. دمای سطح زمین با اعماق خاک در بازه یکساله در بندرعباس (احمدی و معرفت، ۱۳۹۲).

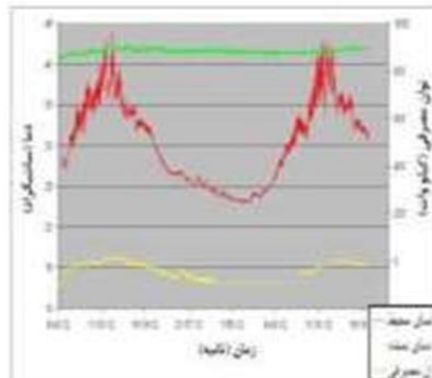
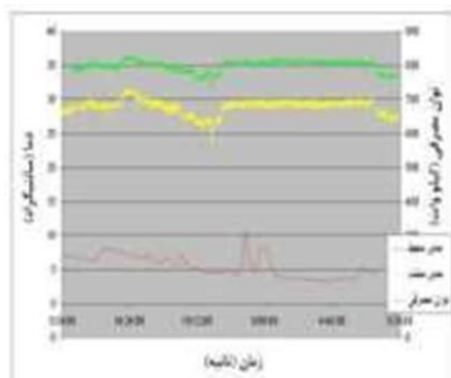
شکل ۶ نشان می دهد که با افزایش ژرفای خاک، دامنه نوسان سالانه ای دما و به ویژه دامنه ای شبانه روزی دما کاهش می یابد تا این که در عمق میرش، کما بیش اختلاف شبانه روزی دما از بین می رود. همچنین نوسان شبانه روزی هر عمق، در تابستان بیشتر فصول دیگر است. در طول یک سال هر چه اعماق زمین نزدیک تر می شویم، تغییرات دمایی نسبت به محیط کمتری باشد و از یک عمق به بعد ثابت می گردد که به این عمق، عمق میرش می گویند. از طرفی با توجه به استفاده از پمپ حرارتی و کاهش دمای خاک در طول بهره برداری، سیستم هیبریدی خورشیدی می تواند این کاهش را جبران نماید. در شهر بندرعباس در عمق میرش دما حدوداً ۲۷ درجه سانتی گراد است. اختلاف دمای سطح زمین و اعماق ۱۰ متری افزایش پیدا می کند ولی از آن به بعد کمابیش به حالت ثابت می رسد. این امر به این معنی است زمین منبع خوبی است برای تامین گرمایش در ماه های سرد سال است و می توان از حرارت زمین برای تامین گرمایش ساختمان ها استفاده نمود و پمپ حرارتی منبع زمین گرما را به زمین مبادله می کند. این بیش تر یک انرژی کار آمد (به نفع انرژی) است زیرا دمای زیرزمین نسبت به دمای هوا در طول کل سال پایدار تر است (قاسمی و جمشیدی، ۱۳۹۸).

۴-۲- پمپ حرارتی زمین گرمایی در سایت رشت

به منظور بررسی عملکرد دستگاه در شرایط شمالی کشور، ساختمان شبکه انتقال واقع در پست شهید سیادتی در شهر رشت به عنوان نمونه انتخاب و سومین پمپ حرارتی در آن نصب و راه اندازی شد. بدلیل بالا بودن سطح آب در شهر رشت و مشکلات حفر

چاه، از کویل عمودی-افقی استفاده شد. به همین منظور در پست شهید سیادتى دو آن کانال به عمق ۵ متری حفاری و در آن لوله های پلی اتیلنی با قطر ۲ اینچ به طول ۱۰۰ متر به صورت عمودی و افقی با فاصله ۳ متری و ۱/۵ متری نصب گردیده است. علاوه بر کویل عمودی افقی به منظور مطالعه کویل های مختلف از دو آرایش افقی دیگر نیز استفاده شده است که قابل انتخاب است. در این سایت برای اولین بار از یک آبگرمکن ۳۰۰ لیتری به صورت سری با کویل زمینی استفاده و مورد تست قرار گرفت. نتیجه تست عملکرد مناسبی را برای سیستم ارائه داد به گونه ای که به کمک سیستم نصب شده ضمن خنک کاری فضای اداری به وسعت ۴۵ مترمربع با ارتفاع ۴/۵ متر با مصرف برقی در حدود ۸۵۰ وات قادر به تامین آب گرم مورد نیاز مجموعه با دمای ۴۰ درجه سانتیگراد و با حجم ۳۰۰ لیتر گردید.

در سایت رشت در حالت گرمایش و در شرایطی دمای محیط ۳ تا ۹ درجه سانتی گراد بوده است دستگاه پمپ حرارتی زمین گرمائی با مصرف ۸۰۰ وات برق توانسته دمای دمنده را تا ۳۰ درجه سانتیگراد برساند (شکل ۸). این در حالی است که در حالت سرمایش نیز در محیطی با دمای بین ۲۳ تا ۴۵ درجه سانتیگراد رسیده است (شکل ۷) (احمدی و معرفت، ۱۳۹۲).



شکل ۸- منحنی دمای محیط، دمای دمنده و میزان توان مصرفی پمپ حرارتی زمین گرمائی در بهمن ماه رشت (ماخذ: احمدی و معرفت، ۱۳۹۲)

شکل ۷- منحنی دمای محیط، دمای دمنده و میزان توان مصرفی پمپ حرارتی زمین گرمائی در مردادماه رشت

جدول زیر برخی از مشخصات پمپ های حرارتی نصب شده در ایران را نشان می دهد. این جداول نشان می دهند مصرف برق سرمایشی بندرعباس نسبت به رشت زیاد است در حالی که مصرف برق گرمایشی رشت از بندرعباس بیشتر است.

جدول ۳. مشخصات پمپ های حرارتی در رشت و بندرعباس (ماخذ: سازمان انرژی زمین گرمایی).

مکان	نوع کویل	مصرف برق گرمایشی (W)	مصرف برق سرمایشی (W)	مساحت (m)
رشت	عمودی-افقی	۸۰۰	۹۰۰	۴۵
بندرعباس	افقی	-	۱۳۰۰	۴۵

جدول زیر نشان میدهد میزان کاهش مصرف برق در شهر رشت بیشتر از بندرعباس است. در هر دو شهر میزان مصرف برقی پمپ حرارتی در حالت سرمایش در مقایسه با یک کولر گازی بین ۵۰-۷۰ درصد کاهش داشته و نیز این دستگاه در حالت گرمایش در مقایسه با بخاری برقی بین ۷۰-۸۰ درصد کاهش مصرف برق داشته است. (سازمان انرژی زمین گرمایی)

جدول ۹. مشخصات پمپ های حرارتی در رشت و بندرعباس و کاهش میزان مصرف برق (ماخذ: سازمان انرژی زمین گرمایی).

نام سایت	ابعاد اتاق	توان مصرفی کولر گازی معمولی	توان مصرفی پمپ حرارتی زمین گرمایی برای سرمایش	دمای اتاق	دمای محیط	میزان کاهش مصرف برق
رشت	۵*۹*۴	۲۵۰۰	۱۰۰۰	۲۲	۳۴	۱۵۰۰
بندرعباس	۵*۳*۹	۲۵۰۰	۱۲۰۰	۲۵	۳۵	۱۳۰۰

۵- نتیجه گیری

با تحقیقات انجام شده پیرامون انرژی زمین گرمایی و با بررسی های انجام شده در اقلیم های گرم و مرطوب و معتدل و مرطوب نتایج زیر بدست آمد:

- ۱- انرژی زمین گرمایی به صورت مستقیم در استخرهای آب گرم، مراکز گلخانه‌ای، گرمایش منازل، ذوب برف و پیشگیری از یخبندان و پمپ حرارتی و به صورت غیرمستقیم در نیروگاه‌های تولید برق استفاده می شود.
- ۲- در بندرعباس متوسط دمای سالانه و رطوبت بیشتر از رشت است ولی در رشت متوسط بارندگی سالانه از بندرعباس بیشتر است.
- ۳- در شهرهای جنوبی کشور به علت گرم و شرجی بودن هوا بهتر است که پمپ حرارتی در مدت زمانی نزدیک به ۶ ماه از سال بطور مداوم در مود سرمایش کار کند، یعنی استفاده از پمپ حرارتی زمین گرمایی باعث صرفه جویی قابل ملاحظه ای در مصرف برق خواهد شد. در این شهرها همچنین احتیاجی به استفاده از سیال ضدیخ نیست. بنابراین بخشی از هزینه سرمایه گذاری اولیه حذف شده و بالطبع مدت زمان بازگشت سرمایه کاهش می یابد.
- ۴- در شهرهای شمالی نیز استفاده از آب گرمکن دارای عملکردی مناسب است. همچنین از انرژی زمین گرمایی برای خنک کاری و گرم کردن به خوبی استفاده شده است.
- ۵- میزان کاهش مصرف برق در شهر رشت بیشتر از بندرعباس است. در هر دو شهر میزان مصرف برقی پمپ حرارتی در حالت سرمایش در مقایسه با یک کولر گازی بین ۵۰-۷۰ درصد کاهش داشته و نیز این دستگاه در حالت گرمایش در مقایسه با بخاری برقی بین ۷۰-۸۰ درصد کاهش مصرف برق داشته است.

منابع

۱. احمدی، صادق و معرفت، مهدی، ۱۳۹۲، کاربرد انرژی زمین گرمایی جهت تهیه مطبوع در اقلیم های مختلف کشور، اولین کنفرانس ملی مهندسی ژئوتکنیک، اردبیل، دانشگاه محقق اردبیلی
۲. اکبری نوقابی، مهدی، حسینی، نیما، اکبری، مهدی، ۱۳۸۶، استفاده از انرژی گرمایی زمین به عنوان منبع انرژی تجدید پذیر، کنفرانس سراسری بهینه سازی مصرف انرژی، مشهد، انجمن مهندسين برق و الکترونیک ایران (شاخه خراسان)
۳. افشاری آزاد، محمدرضا، ۱۳۸۷، بررسی عناصر اقلیمی بر روی تصادفات جاده ای محور رشت - بندر انزلی، مطالعات برنامه ریزی سکونت گاه های انسانی (چشم انداز جغرافیایی)، دوره ۳، شماره ۷، صص ۹-۲۶
۴. امجدی، علی، قدمی، میثم، احمدی مسعود، نسترن، ناجی، جلیل، ۱۳۹۲، انرژی زمین گرمایی و چشم انداز آینده آن در ایران، اولین همایش ملی انرژی های نو و پاک، همدان، شرکت هم اندیشان محیط زیست فردا
۵. بهبهانی، سیدمحمد، ۱۳۹۵، مجموعه گردشگری در روستای آبگرم با رویکرد استفاده از انرژی زمین گرمایی، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، دانشکده معماری و شهرسازی
۶. حاجی آقا بابایی، ندا، بیات، زبیده، خاتمی، منا، خداکرمی، جمال، ۱۳۹۰، توسعه انرژی زمین گرمایی در معماری، اولین کنفرانس بین المللی رویکردهای نوین در نگهداشت انرژی، تهران، دانشگاه صنعتی امیرکبیر
۷. حبیبی، لیلا، ۱۳۸۶، انرژی زمین گرمایی: یک منبع قابل تجدید، کنفرانس سراسری بهینه سازی مصرف انرژی، مشهد، انجمن مهندسين برق و الکترونیک ایران (شاخه خراسان)
۸. خشه چی، مرتضی، ۱۳۹۸، انرژی زمین گرمایی بهبود یافته و جایگاه آن در جهان، دوفصلنامه انرژی های تجدید پذیر و نو (۲۶)
۹. زمانی علویچه، مسعود، ۱۳۹۵، تحلیل انرژی و آگزرژی یک سیستم هیبریدی پمپ حرارتی زمین گرمایی- خورشیدی در گرمایش یک ساختمان اداری، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه کاشان، دانشکده مهندسی مکانیک
۱۰. سازمان انرژی زمین گرمایی، برگرفته از سایت <http://www.satba.gov.ir/>
۱۱. شاهورن، اسرافیل، یوسفی، حسین، شهسواری، اردوان، ۱۳۹۸، پیش بینی سهم انرژی زمین گرمایی در سبد انرژی جهانی در سال ۲۰۳۰، دوفصلنامه انرژی های تجدید پذیر و نو (۱۶)
۱۲. ضابط محبوب، حمیدرضا، برنافر، مهدی، ۱۳۹۲، بررسی و ارزیابی ساختار شهر متناسب با شرایط اقلیمی باد و رطوبت نمونه موردی شهر رشت، همایش ملی معماری پایدار و توسعه شهری، بوکان، شرکت سازه کویر
۱۳. عبادی، هادی، فخاری، ژیلا، رمضان قمبری، غزاله، ۱۳۹۵، مدیریت راهکاری جهت توسعه انرژی زمین گرمایی، کنفرانس بین المللی مهندسی معماری و شهرسازی، تهران، دبیرخانه دایمی کنفرانس

۱۴. عرب زاده، سمیرا، شمس الدینی، نرگس، راه چمنی، مرضیه، گلکانی، فائزه، ۱۳۹۲، انرژی زمین گرمایی، دومین همایش ملی انرژی‌های نو و پاک، همدان، شرکت هم اندیشان محیط زیست فرد
۱۵. قاسمی، عبدالحسین، جمشیدی، نغمه، ۱۳۹۸، بررسی پتانسیل انرژی زمین گرمایی و شرایط آسایش حرارتی در پنج شهر نمونه ایران، بیست و هفتمین کنفرانس سالانه بین المللی انجمن مهندسان مکانیک ایران، تهران، انجمن مهندسان مکانیک ایران
۱۶. مشیری، شهریار، ۱۳۸۸، طراحی پایدار بر مبنای اقلیم گرم و مرطوب، نشریه هویت شهر، سال سوم، شماره ۴، صص ۳۹-۴۶.
۱۷. میراحمدی، سعادت، ۱۳۹۶، تهویه مطبوع با استفاده از انرژی زمین گرمایی و بهینه سازی آن، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده فنی و مهندسی گلپایگان، دانشکده مهندسی مکانیک
۱۸. ناطق پور، رسول، اشجاری، محمدعلی، ۱۳۹۲، انرژی زمین گرمایی جهت تولید برق، گرمایش و سرمایش، اولین همایش ملی انرژی‌های نو و پاک، همدان، شرکت هم اندیشان محیط زیست فردا
۱۹. هزار، محمدعلی، ۱۳۹۲، بررسی روشهای استفاده از انرژی زمین گرمایی، اولین همایش ملی انرژی‌های نو و پاک، همدان، شرکت هم اندیشان محیط زیست فردا

20. China: Status, challenges, and policy recommendations, U tilities Policy

تدوین راهکارهای مؤثر بر تجربه شهری کودکان از خیابان کوهسنگی مشهد به عنوان خیابان کامل در جهت دستیابی به شهر دوستدار کودک

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۶/۱۵

تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۷/۱۸

کد مقاله: ۹۰۱۵۷

نرگس حوراسفند^{۱*}، فرشته هاتفی فرجیان^۲

چکیده

مهم ترین دغدغه شهرهای امروز، خودرو محور بودن شهر است. خیابان ها، خودرو محور و ناکامل اند، زیرا انسان و نیازهایش، محور طراحی این خیابان ها نیستند. از سویی، شهر یک موجودیت متکثر، تشکیل شده از تمامی گروه های اجتماعی از جمله کودکان است. مسئله اصلی این پژوهش، تجربه شهری کودکان از فضا است. اگر کودک -وارث آینده شهر- تجربه شهر را نداشته باشد، در آینده هیچ حس تعلقی در سازندگی، مشارکت و نگهداری شهر نخواهد داشت و امکان خاطره سازی از شهر را از دست می دهد. هدف از این پژوهش تدوین راهکارهای مؤثر بر تجربه شهری کودکان از خیابان کوهسنگی مشهد به عنوان خیابان کامل در جهت دستیابی به شهر دوستدار کودک است. به این منظور ابتدا با مطالعه اسناد کتابخانه ای معیارهای مرتبط با موضوع استخراج شده؛ و با بهره گیری از تکنیک دلفی و نگرش سنجی از خبرگان، مولفه های خیابان کامل دوستدار کودک، زیرمجموعه پنج حوزه اجتماعی، کالبدی، عملکردی و زیست محیطی قرار گرفت. سپس با روش AHP به رتبه بندی معیارها پرداخته و در نهایت راهکارهایی جهت دستیابی به شهر دوستدار کودک در محدوده مورد مطالعه، ارائه می شود. اصول طراحی خیابان کامل به عنوان یک دستورالعمل، باعث ترغیب خانواده ها به خیابان شده و به دنبال آن با ایجاد مکان ها و موقعیت هایی برای پیوند کودکان با خانواده هایشان و دیگر افراد در یک تجربه مشترک، به کودکان توجه می گردد.

واژگان کلیدی: خیابان کامل، شهر دوستدار کودک، تجربه شهری، خیابان کوهسنگی، AHP

۱- دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری، گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه اقبال لاهوری، مشهد، ایران.
n.houresfand@yahoo.com

۲- مربی، گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه خيام، مشهد، ایران.

۱- مقدمه

خیابان‌های شهری تجلی‌گاه حیات مدنی شهر و محل رخداد وقایع و فعالیت‌های اجتماعی شهروندان در زندگی و حیات شهری است. از نظر طراحی شهری، خیابان‌ها و شبکه‌های اصلی ارتباطی مهم‌ترین و حساس‌ترین فضاهای عمومی یک شهری را تشکیل می‌دهند، زیرا درصد زیادی از سطح شهرها به این فضاها اختصاص یافته است. مهم‌ترین عنصر اصلی شکل شهر، محل اتصال و ارتباط فضاها و فعالیت‌های شهری به یکدیگر و نماد فرهنگی است. از این رو طراحی درست و گسترش آن‌ها باعث غنی‌تر شدن زندگی اجتماعی و فرهنگی می‌شود (اصلائی فرد، شکور، عبدالله زاده فرد، ۱۳۹۶: ۴۶). خیابان‌های واقع در شهرهای ما فاقد احساسات مطلوب و کیفیت زیست محیطی و روابط اجتماعی اقتصادی است. اجرای طرح خیابان کامل می‌تواند کاهش تلفات ناشی از سوانح رانندگی، ارتقای امنیت افراد پیاده و دوچرخه سواران، کاهش گازهای گلخانه‌ای، افزایش میزان مطلوبیت محیطی، کاهش تأخیرات، تشویق سفرهای پیاده و دوچرخه، بهبود کیفیت هوا، افزایش میزان دسترسی افراد ناتوان و معلول را به همراه داشته باشد (ناصری، ۱۳۹۶: ۱۰). بین گروه‌های مختلف استفاده‌کننده (عابرین و ساکنین) و اتومبیل سواران از خیابان، گروه‌های ضعیف که همان عابر پیاده بخصوص خردسالان و معلولین می‌باشند؛ بازندگان اصلی در این عرصه هستند و بیشترین آسیب را متحمل می‌شوند. در این میان کودکان به عنوان آسیب پذیرترین اعضای جامعه نیازمند مراقبت و حساسیت بیشتری هستند. خیابان‌های کامل محیط امن و خوشایندی را برای کودکان به منظور پیاده روی یا دوچرخه سواری ایجاد می‌کند و به آن‌ها امنیت و حرکت می‌دهد (ناصری، ۱۳۹۶: ۳۲). شهر باید به گونه‌ای مهیا شود که نه تنها بزرگسالان بلکه کودکان نیز در آن احساس آرامش و امنیت و مشارکت فعال همراه با احساس شادی و نشاط داشته باشند. حذف هر کدام از گروه‌های اجتماعی از فضاهای شهری به معنای عدم امکان برخورداری آن‌ها از حقوق شهروندی شان است و هرگونه تبعیض و نادیده شدن منجر به ایجاد نارضایتی و در نهایت ناامنی و عدم تعادل اجتماعی در جامعه خواهد شد (مرادی‌پور، ۱۳۹۵: ۸). برای پاسخ دادن به مشکلات موجود بایستی خیابان‌هایی طراحی شوند که از لحاظ موارد فوق پایدار و با کیفیت باشند. کودکان امروز مردان و زنان فردای جامعه می‌باشند و نقش بسیار تأثیرگذاری را در ترسیم آینده هر کشور ایفا می‌کنند. کودکان به عنوان عامل پیوند نسل‌های گذشته و آینده نقش مهمی را در انتقال سنت‌ها، فرهنگ‌ها و هویت جامعه دارا می‌باشند، علاوه بر این آن‌ها به عنوان اندیشه‌های آینده یک مملکت می‌توانند سبب پیشرفت جامعه شوند و فرهنگ جامعه را ارتقا دهند (مبهوت، یونس، حسینی، ۱۳۹۳: ۴). برای داشتن فردایی بهتر، امروزه بایستی به نیازهای این قشر توجه کرد و آن‌ها را در محیط بهتری پرورش داد. اکثر فضاها برای بچه‌ها نامانوس است و نیز می‌تواند تهدید آمیز باشد. کودکان به مثابه سرمایه‌های هر شهر یا کشور محسوب می‌شوند. سرمایه‌هایی که به مراتب گرانبه‌تر از منابع اقتصادی مطرح هستند. کودکان عامل پیوند نسل‌های گذشته و آینده در هر جامعه می‌باشند (شیعه، ۱۳۹۱: ۴۷). توجه به ایجاد محیطی مناسب برای رشد کودک و آشنایی با نیازهایی که در کودکی به آن نیازمند است، زمینه رشد درست شخصیتی و تربیتی او را به عنوان نسل سالم آینده، فراهم می‌کند. اگر کودک تجربه شهر را نداشته باشد، در آینده هیچ حس تعلقی در سازندگی، مشارکت و نگهداری شهر ندارد. ارتباط کودک با شهر، یک ارتباط تجربه‌شدنی است، نه یک ارتباط آموزش دانی از طریق کتاب. پژوهش حاضر با هدف ارتقاء تجربه شهری کودکان در کوهسنگی مشهد سعی دارد تا راهکارهایی در جهت ارتباط خیابان کامل با عوامل مؤثر بر شهر دوستدار کودک در خیابان کوهسنگی مشهد ارائه دهد. در همین راستا، سوال اصلی پژوهش این است که خیابان کوهسنگی تا چه حد پاسخگوی تجربه‌های شهری برای کودکان است.

بررسی نیازها و مشکلاتی که کودکان در محیط‌های شهری با آن مواجه‌اند و طراحی و برنامه‌ریزی‌های فضاهای شهری بگونه‌ای که آنان را به حضور فعال در شهر تشویق کند، می‌تواند موجب ارتقاء کیفیت این فضا برای همگان گردد؛ بنابراین ایجاد محیطی که مناسب و هماهنگ با نیازهای کودکان باشد، از مهم‌ترین مواردی است که طراحان و برنامه‌ریزان هر شهر و جامعه‌ای باید به آن توجه نمایند (نوری، ۱۳۹۶: ۱۵).

۲- پیشینه تحقیق

تاکنون مطالعات اندکی در زمینه خیابان کامل و دوستدار کودک صورت گرفته است. در این بخش به مطالعات و تحقیقات پیرامون پژوهش، اشاره شده است:

۱. سید مهدی معینی (۱۳۹۲) در کتاب خود «شهرهای پیاده‌مدار»، به خیابان‌های کامل پرداخته است. در این کتاب نتیجه بدست آمده این است که خیابان‌های کامل، جداسازی یا استفاده همزمان از فضای خیابان برای پیاده، دوچرخه و اتومبیل بگونه‌ای صورت می‌پذیرد که امنیت و راحتی همه کاربران را در هر سنی، با هر توانایی و یا نوع وسیله حمل و نقل را در هنگام طراحی در نظر بگیرند و تنها به حرکت سریع اتومبیل نیندیشند. یک خیابان کامل شامل پیاده‌رو، خط دوچرخه، خطوط اتوبوس، دسترسی به ایستگاه توقف حمل و نقل عمومی، محل عبور راحت و امن پیاده از عرض خیابان، جزایر میانی توقف عابر پیاده، خطوط تندرو و کندرو اتومبیل رو می‌باشد.

۲. De Stefano (۲۰۱۰) در پیش نویس COMPLETE STREETS DESIGN MANUAL، به طراحی خیابانهای شهر نیویورک پرداخته است که سعی آن بر این بوده که حداکثر توجه را به استفاده کنندگان آن مبذول نماید. لذا کلیه نیازهای افراد توسط کارگروه ها و پرسشنامه ها و برداشت های میدانی شناسایی و دسته بندی شده و ایده های طراحی بر اساس آن استخراج شده است. برای طراحی خیابان های نیویورک از سیاست هایی که انتظار می روند کلیه خیابان های شهری و جاده ها را پوشش دهد، استفاده شده است.
۳. الناز ناصری (۱۳۹۶) در گزارشی تحت عنوان امکان سنجی اجرای طرح خیابان کامل برای دستیابی به توسعه پایدار محله محور، به بررسی و طرح پیشنهادی خیابان کامل در یکی از خیابان های کلانشهر تهران (خیابان امام خمینی) با توجه به شرایط موجود زیست محیطی، اجتماعی، اقتصادی، ترافیکی و ... پرداخته است. طرح خیابان کامل از طریق افزایش شیوه های رفت و آمد، افزایش ظرفیت خیابان ها، بالا بردن ایمنی و امنیت، ارتقای سطح سلامتی، رشد اقتصادی و کاهش هزینه ها به تدریج شبکه های کامل تری از خیابان ها را شکل می دهد. همچنین از طریق ایجاد فضایی ایمن و راحت برای پیاده روی و دوچرخه سواری، محلی برای توقف، استراحت، گذران اوقات فراغت و ارتقای معاشرت و تعاملات اجتماعی به خلق اجتماعات قوی تر و افزایش کیفیت زندگی و سرزندگی در جامعه می انجامد.
۴. اسماعیل شیعه (۱۳۹۱) در کتاب آماده سازی شهر برای کودکان، به نقد مسائل کودک در شهر، در جهت دستیابی به اهدافی که در زمینه تقویت یک زندگی سالم همراه با رفاه برای او، پرداخته است. میتوان به این نتیجه رسید که به منظور تضمین، توجه، ایجاد علاقه و مشارکت کودکان در شهرها؛ یک شهر خوب باید دارای ویژگی های زیر باشد: دارای سازماندهی کالبدی اجتماعی براساس حس اعتماد و انصاف و عدالت، فرصت مشاهده در فعالیت ها و مشاغل مختلف، دارای فضاهای عمومی امن و به دور از معابر مخاطره آمیز رفت و آمد سواره برای کودکان، ایجاد عناصر شگفتی آور برای کودک و ...
۵. Broberg (۲۰۱۳) در مقاله Child-friendly urban structures: Bullerby revisited، تحت عنوان ساختارهای شهر دوستدار کودک به بررسی تعاریف مختلف محیط های دوستدار کودک و تجزیه و تحلیل ساختار محیط های ساخته شده و تاثیر آن بر محیط های دوستدار کودک در فنلاند پرداخت.
۶. داودزاده غلامی و لطفی (۱۳۹۵)، تحقیقی تحت عنوان برنامه ریزی در راستای ایجاد شهر دوستدار کودک نمونه موردی شوشتر انجام دادند. هدف این پژوهش مبانی ویژگی ها و فضاهای مورد نیاز برای ایجاد یک شهر دوست داشتنی از دیدگاه کودکان می باشد. در برنامه ریزی های شهرسازی باید به حق بازی و فراغت کودکان و به رسمیت شناختن آنان در طرح ها توجه کافی مبذول شود.

۳- ادبیات نظری تحقیق

فضاهای شهری در واقع صحنه وقوع فعالیت های عمومی و زنده شهری هستند، بنابراین خیابان ها، میدانی و پارک های یک شهر که عناصر اصلی فضاهای شهری هستند، خصوصاً خیابان ها که نقشی اساسی در تردد و جابجایی در شهر دارند، به عنوان فضاهای پویا در یک شهر تلقی می شوند (معینی، ۱۳۹۲: ۴۳). خیابان ها شامل خیابان های شهری، خیابان های دموکراتیک و خیابان های کامل می باشد. خیابان های شهری خیابان هایی هستند که در آن ها ویژگی خیابان های پیاده، خیابان قابل زندگی، خیابان خصوصی و خیابان بعنوان فضای بازی مشاهده می شود. خیابان قابل زندگی، اهمیت محیط خیابان را برای زندگی اجتماعی شهرها مورد تاکید قرار می دهد. همچنین بر تامین ایمنی و اطمینان و تماس اجتماعی در خیابان های مسکونی که ترافیک و کیفیت خیابان مستقیماً بر میزان رضایت ساکنان تاثیر دارد تاکید می کند (معینی، ۱۳۹۲: ۵۳). خیابان ها به عنوان فضایی عمومی محلی برای بازی، مکانی با اهمیت برای پیاده روی بچه هاست که معمولاً پس از مدرسه، پیاده به مکان های مورد علاقه خود می روند. از استفاده کنندگان اصلی خیابان ها در اکثر جهان، بچه ها هستند (منتظری، ۱۳۹۵: ۲۹).

خیابان های کامل:

خیابان های کامل، خیابان های کاملاً طراحی شده ای هستند که برای همه کاربران آن از جمله پیادگان، دوچرخه سواران، رانندگان و استفاده کنندگان حمل و نقل عمومی، کسبه، با در نظر گرفتن نیازهای آن ها مانند نیاز به ایمنی، آسایش، راحتی، برقراری تعاملات اجتماعی، بهبود وضعیت اقتصادی خیابان، دسترسی امن را فراهم می کند تا با خیال آسوده در امتداد و سراسر خیابان حرکت کنند (منتظری، ۱۳۹۵: ۳۲). متخصصان بهداشت عمومی، تشویق به پیاده روی و دوچرخه سواری را پاسخی به اپیدمی چاقی می دانند و این دسته از خیابان ها به فعالیت فیزیکی و استقلال کودکان نیز کمک می کند (ناصری، ۱۳۹۶: ۱۴).

طراحی خیابان‌های کامل در جاهای مختلف به شکل‌های گوناگونی در نظر گرفته می‌شود، ولی به طور کلی شامل موارد زیر می‌شوند:

- زیرساخت‌های عابر پیاده: از جمله پیاده‌روها، خط‌کشی عابر پیاده، جزایر میانی در مسیرهای اصلی و
- سیگنال‌های عابر پیاده در دسترس: از جمله نشانه‌های قابل شنیدن برای افراد مبتلا به کم بینایی، کلید فشاری قابل دسترسی برای کاربران صندلی چرخ‌دار و
- ترافیک آرام: اقدامات لازم برای کاهش سرعت رانندگی، تعریف لبه‌های مسیر حرکت خودرو، کم کردن عرض عبور خودروها، حذف مسیرهای مستقیم، پارکینگ‌های حاشیه‌ای و
- تسهیلات حرکت دوچرخه: مانند اختصاص شانه‌های پهن به حرکت دوچرخه.
- تسهیلات حمل و نقل عمومی: مانند اختصاص خطوط ویژه اتوبوس (Elements, 2011:34).

شهر دوستدار کودک:

شهر دوستدار کودک شهری است که در آن خواسته‌های کودک در اولویت قرار گرفته و شرایط اجتماعی، فرهنگی و معماری شهر همسو با نیاز آنهاست و حقوق کودکان در سیاست‌ها، قوانین، برنامه‌ها و بودجه‌ها منعکس می‌شود. رویکرد «شهر دوستدار کودک» شهر را به سمتی سوق می‌دهد که در آن کودکان نقش مؤثری در مورد شهر خود داشته و نظرات آن‌ها در تصمیمات شهری ابراز شود و خانواده‌ها و اجتماع نیز موظفند کودکان را در مسائل مهم و تصمیم‌گیری‌ها دخیل کنند. درواقع شهر دوستدار کودک، مکانی است که کودکان در آن احساس امنیت و آرامش می‌کنند و قادرند به کاوش و یادگیری در مورد فضاهای پیرامون خود بپردازند. یک شهر دوستدار کودک، یک شهر دوستدار مردم نیز می‌باشد (اسدی، ۱۳۹۵: ۱۴).

در این راستا، خیابان‌های کامل محیط امن و خوشایندی را برای کودکان به منظور پیاده‌روی یا دوچرخه‌سواری ایجاد می‌کند و به آن‌ها امنیت و حرکت می‌دهد. هنگامی که پیاده‌روها مهیا باشند، تقاطع‌های ایمن در خیابان‌ها وجود داشته باشد و محدودیت سرعت وسایل نقلیه در محیط اطراف مدرسه اعمال شود، کودکان بیشتری برای پیاده‌روی یا با دوچرخه به مدرسه رفتن ترغیب می‌شوند. خیابان‌هایی که فضاهای مخصوصی برای پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری فراهم می‌کنند، به کودکان کمک می‌کنند تا فعالیت جسمانی داشته باشند و استقلال کسب کنند. در صورت اتخاذ سیاست خیابان‌های کامل، در هر زمان که تصمیم به سرمایه‌گذاری در حمل و نقل گرفته شود، به نیازهای کودکان توجه می‌شود. خیابان‌ها و راه‌های اطراف مدارس و محلات مسکونی، به شکلی طراحی و دگرگون می‌شوند تا ایمنی را برای کودکان، به عنوان آسیب‌پذیرترین کاربران خیابان‌ها فراهم کنند (ناصری، ۱۳۹۶: ۱۷-۳۲).

در بررسی تجارب جهانی اجراشده، گری (۲۰۱۱) در طرح اجرایی خیابان‌های کامل در سیاتل در سال ۲۰۰۶، به استراتژی تشویق مردم به استفاده کمتر از خودرو شخصی می‌پردازد. شهردار سیاتل خواستار دوچرخه و پیاده‌مدارترین شهر در ایالت است. بر این اساس سازمان حمل و نقل سیاتل شروع به طراحی طرح جامع دوچرخه‌سواری کرده است. سیاتل حامی سازمان‌های عمومی گروه‌های دوچرخه‌سواری است. نقشه‌های توسعه در جهت باز آزمون وسایل راحتی روزمره برای کاربران است. یکی از اهداف مهم در این اساسنامه ایجاد یک شبکه حمل و نقل پیوسته است. این اساسنامه همچنین خیابان‌هایی که باید دسترسی محدود برای سواره داشته باشند را نیز معرفی می‌کند (منتظری، ۱۳۹۵: ۷۵). Roberge (۲۰۱۱) در پروژه بهبود بخشی به وضعیت مرکز شهر کنکورد با هدف اصلاح وضعیت خیابان اصلی و مرکزی شهر کنکورد سعی داشته با در نظر گرفتن احتیاجات کلیه افراد استفاده‌کننده از خیابان مکان دلپذیری خلق گردد. برای بهبود حرکت عابر پیاده از عرض خیابان جزیره‌های میانی در نظر گرفته شده است که عرض حرکت سواره را کاهش می‌دهد و عابر پیاده زمان کمتری را در مسیر سواره طی می‌کند. در طول مسیر با ایجاد گشودگی در بدنه‌های اصلی سعی بر ایجاد کافه‌های خیابانی و مراکز تجمع و توقف شده است. توجه به معماری ساختمان‌های اطراف و نشانه‌های موجود و ایجاد دید مطلوب به آن‌ها از جمله برج ساعت از دیگر نکاتی است که در این طرح در نظر گرفته شده است (Roberge, PE, 2011:4).

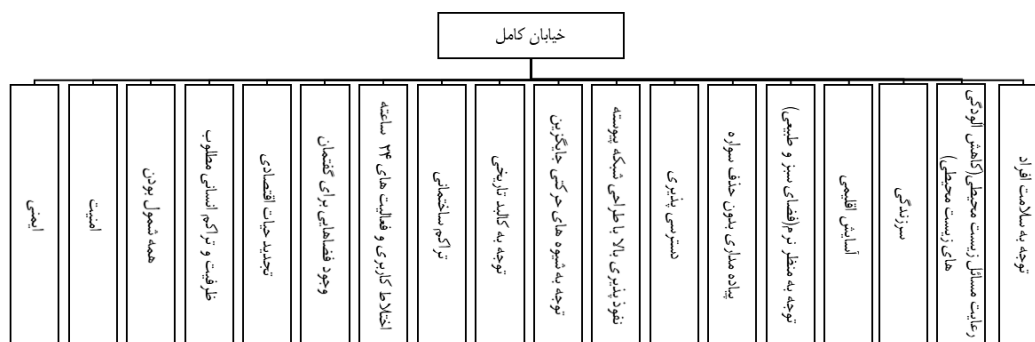
شهردار لندن، طرح راهبردی برای ارتقاء لندن به عنوان شهر دوستدار کودک در سال ۲۰۰۵ ارائه داد که در بخش نظرسنجی آن بیش از هزار کودک و نوجوان لندنی در این طرح مشارکت داشتند. در واقع این طرح نشان‌دهنده‌ی توجه سازمان‌های دولتی بالادست، به نیازها و خواسته‌های کودکان به عنوان نتیجه تصمیمات ملی برای کودکان و تأکید بر نقش آن‌ها به عنوان شهروند و برخورداری از حقوق شهروندی از طریق شهرداری قابلیت اجرا می‌یابد. این طرح در پاسخ به خواسته‌های کودکان و نوجوانان در جهت ارتقاء کیفیت شهر بعنوان "شهر دوستدار کودک" در قالب ده هدف اصلی یعنی ایجاد تغییر و امکان داشتن فرصت‌های یکسان و برابر، برای کودکان بمانند همگی ساکنین شکل گرفت (ترابی، ۱۳۹۰: ۶۸-۵۹). در سال ۲۰۰۴ سوئیس با همکاری یونیسف، سازمان‌های دولتی و غیردولتی به کشورهای مجری این طرح پیوست و فرایند تبدیل شدن به شهری که همسو با

معیارهای کودکان است را طی مراحل اجرا می نماید. کارگاهی برای اعمال نظرات و بیان خواسته های کودکان و نوجوانان تشکیل می شود و برنامه ها در راستای توسعه شهرهای دوستدار کودک برای چهار سال آینده بر اساس نتایج حاصل از پرسشنامه و نظرات کودکان، مدون می گردد. در پایان نیز شهرداری ها پس از تصویب گزارش خود، فعالیت های مؤثر در زمینه مشارکت کودکان را ارزیابی می نمایند و شهری که با معیارهای مطرح شده همخوانی داشته باشد، توسط کمیته ارزیابی این شهر به عنوان «شهر دوستدار کودک» شناخته می شود (اسدی، ۱۳۹۵: ۲۲).

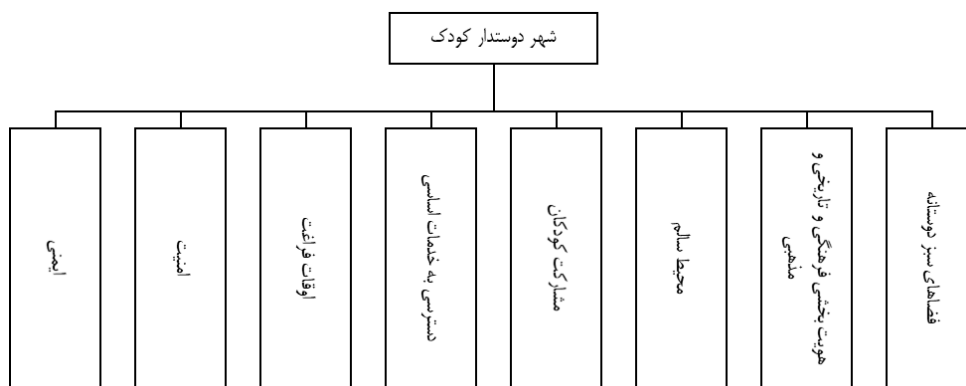
جدول ۱- تجارب جهانی و داخلی (مأخذ: نگارندگان)

شهر (کشور)	هدف اصلی	توضیحات	توضیحات
سیاتل	طرح خیابان کامل با تشویق مردم به استفاده کمتر از خودرو شخصی	- متمرکز کردن خانه های جدید، مشاغل و خدمات در نزدیکی یکدیگر در ناحیه های کوچک - طراحی طرح جامع دوچرخه سواری - ایجاد یک شبکه حمل و نقل پیوسته - سهولت حرکت عبور دوچرخه، پیاده، سواره و اتوبوس - ایجاد پارکینگ های حاشیه ای در مناطق روبروی کاربری های خدماتی - پیش بینی پوشش گیاهی خیابان به طور پیوسته بر اساس اصول زیرساخت های سبز و رعایت مسائل زیست محیطی و بهبود کیفیت سلامت افراد در هنگام عبور از خیابان - کاهش عرض خیابان جهت کاهش سرعت سواره در هنگام عبور از تقاطع ها و سهولت عبور پیاده - جانمایی نرده کشی های جدید در مناطق دارای اراضی تهدید کننده ایمنی افراد	
کنکورد	خلق خیابان به عنوان مکانی دلپذیر با ارائه حمل و نقل کارآمد منطقه ای و قابل اعتماد در جهت ایجاد ترافیک آرام و ترویج پیاده روی و دوچرخه سواری و شبکه حمل و نقل هم پیوند	- طراحی مسیر حرکت پیاده مجزا از حرکت سواره - خط سبزی ممتد - اجازه توقف به وسایل نقلیه در برخی نقاط که توسط پوشش گیاهی پوشیده شده است - خط حرکت سواره در مرکز	
نیویورک	طراحی خیابان های شهر بعنوان خیابان کامل با تاکید بر حداکثر توجه به استفاده کنندگان آن	- ایمنی و سرعت پایین وسایل نقلیه حرکتی - برقراری ارتباط - سلامت مردم - زیست پذیری - عدالت - زیبایی شناسی - توسعه اقتصادی - محیط زیست	
لندن	پاسخ به خواسته های کودکان و نوجوانان در جهت ارتقاء کیفیت شهر بعنوان "شهر دوستدار کودک"	- صدایی برای کودکان لندنی - اطلاع از نحوه زندگی کودکان در لندن - همه چیز را برای کودکان و جوانان بهتر بسازیم - لذت بردن و دست یافتن - امن بودن - ایجاد تغییر - داشتن شانس مساوی	
سوئیس	تبدیل شدن به شهری همسو با معیارهای کودکان	- شناسایی و آسیب شناسی شهر - ایجاد کارگاه هایی برای اعمال نظرات و بیان خواسته های کودکان و نوجوانان - مشارکت کودکان	
بم (ایران)	شهر دوستدار کودک با هدف مشارکت جمعی کودکان	- تشویق به درگیر شدن فعال کودکان در موضوعات مختلف - گوش دادن به نظرات آنها - به حساب آوردن آنها در فرایندهای تصمیم گیری - مشارکت کودکان	

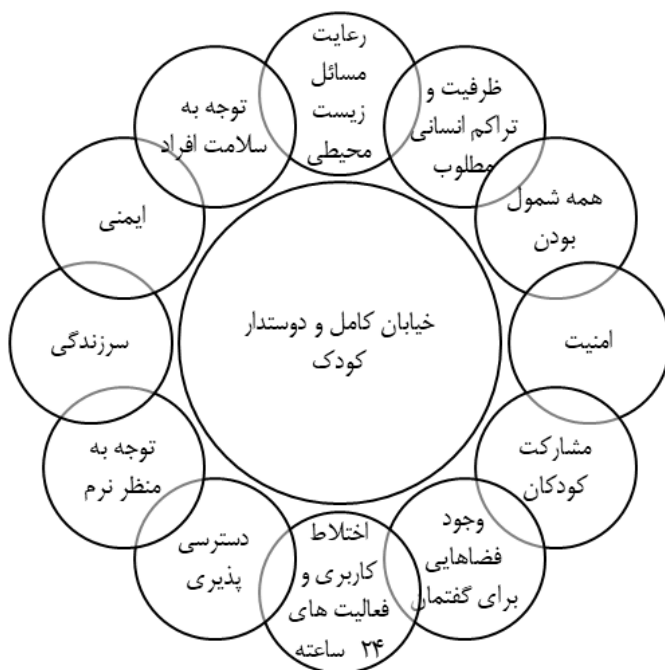
با بررسی اسناد و مقالات مرتبط با موضوع تحقیق و استخراج ادبیات موضوع، به منظور جمع بندی و بهره گیری از این مبانی بر روی نمونه مورد مطالعه، چارچوب نظری تحقیق با استخراج معیارها و زیرمعیارهای مرتبط با دو کلیدواژه اصلی: خیابان کامل و شهر دوستدار کودک و استفاده از روش تحقیق دلفی، به شرح زیر تدوین می گردد.



نمودار شماره ۱- زیرمعیارهای خیابان کامل



نمودار شماره ۲- زیرمعیارهای شهر دوستدار کودک



نمودار شماره ۳- چارچوب نظری تحقیق

به منظور تایید مولفه های بدست آمده برای خیابان کامل و دوستدار کودک، از تکنیک دلفی استفاده شده است. به روش دلفی از نظرات ۱۲ کارشناس در خصوص کلیه روابط زوجی که طبق ساختار شبکه ای تعریف شده اند استفاده کرده و در نهایت به چارچوب نظری تحقیق دست می یابیم. تمامی این مولفه ها، زیرمجموعه چهار حوزه اجتماعی، کالبدی، عملکردی و زیست محیطی قرار می گیرند:

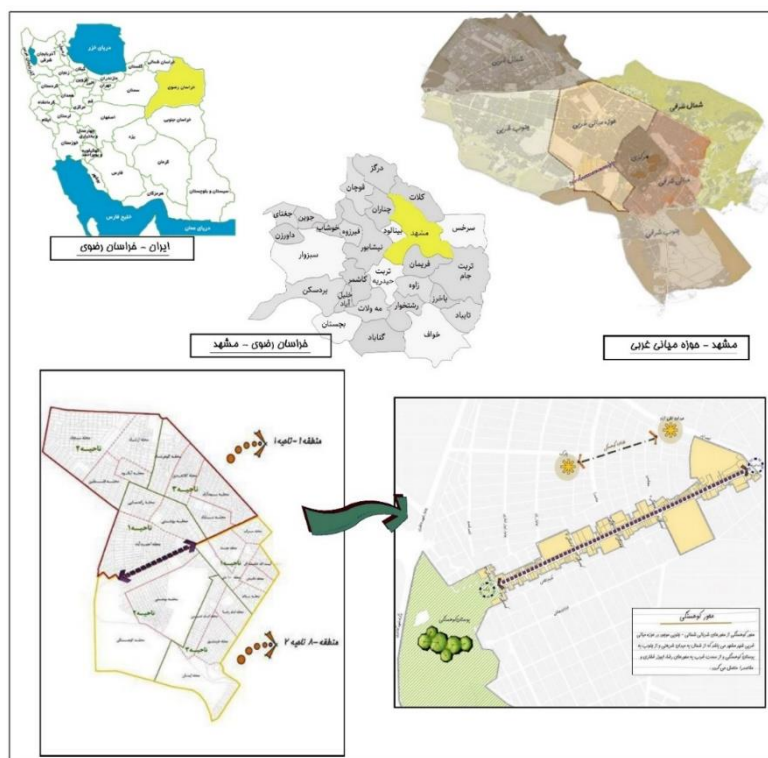
۴- داده‌ها و روش‌شناسی تحقیق

انتخاب روش تحقیق بستگی به هدف‌ها و ماهیت موضوع تحقیق و امکانات اجرایی آن دارد. در این پژوهش، با توجه به موضوع، به رابطه بین خیابان کامل و شهر دوستدار کودک می‌پردازیم که این ارتباط بصورت ترکیبی چند انضباطی در حوزه‌های حمل و نقل، جامعه‌شناسی، طراحی شهری می‌باشد. روش تحقیق مورد استفاده در این پژوهش، توصیفی-تحلیلی و مبتنی بر مطالعات کتابخانه‌ای، اسنادی و بررسی‌های میدانی می‌باشد و جنبه کاربردی دارد. بررسی‌های میدانی در برگیرنده مشاهدات پژوهش‌گر و مصاحبه با کودکان و استفاده کنندگان از فضای خیابان کوهسنگی بوده است. به منظور سنجش نمونه موردی از مدل تحلیل یکپارچه SWOT استفاده شد. از طرفی جهت شناسایی معیارهای مرتبط با پژوهش حاضر از روش دلفی و نظرات جمعی از کارشناسان و خبرگان شهرسازی بهره گرفتیم؛ دلفی رویکرد یا روشی سیستماتیک در تحقیق برای استخراج نظرات یک گروه از متخصصان در مورد یک موضوع یا پرسش است. روش دلفی مبتنی بر پیمایش‌های ساختارمند است و از اطلاعات موجود در میان مشارکت کنندگان که عمدتاً خبرگان هستند بهره می‌جوید که در دو یا چند دور انجام می‌شد و در هر دور نتایج پیمایش قبلی به عنوان بازخورد به پاسخ دهندگان ارائه می‌شود. در این تحقیق روش دلفی در ۲ دور به پاسخ دهندگان ارجاع داده شد و در نهایت با رسیدن به اجماع نظرات، به جمع بندی و تدوین چارچوب نظری تحقیق رسیدیم.

در مرحله بعد با استفاده از روش ارزیابی چند منظوره AHP، به رتبه بندی معیارهای مرتبط با موضوع پژوهش پرداخته شد.

۵- نمونه مورد مطالعه

شهر مشهد، دومین شهر کلان و پرجمعیت پس از تهران به شمار می‌رود. دارای ویژگی‌های منحصر به فرد تاریخی، فرهنگی و قومی، مذهبی، زیارتی و گردشگری، دارای کارکرد مهم وحدت بخشی و هویت بخشی ملی و مذهبی و دارای توان‌های بالقوه متنوع اقتصادی است. محور کوهسنگی مشهد (حد فاصل میدان تقی‌آباد تا بوستان کوهسنگی) به عنوان محدوده مداخله انتخاب شده است. این محور به لحاظ گردشگری، فراغت و خدمات تجاری و درمانی، محوری شاخص در شهر مشهد محسوب می‌شود. خیابان کوهسنگی در مرز منطقه ۸ و ۱ شهرداری مشهد واقع شده است. محور کوهسنگی از محورهای شریانی شمالی - جنوبی موجود در حوزه میانی غربی شهر مشهد می‌باشد که از شمال به میدان شریعتی و از جنوب به بوستان کوهسنگی و از سمت غرب به محورهای رضا، ابوذر غفاری و ملاصدرا متصل می‌گردد. مجموعه تفریحی کوهسنگی از مشهورترین، زیبا ترین و قدیمی ترین مکان‌های گردشگری و تفریحگاه‌های شهر مشهد می‌باشد و محور کوهسنگی مهم ترین دسترسی به این مجموعه تفریحی می‌باشد. در تصویر شماره ۱، موقعیت محدوده در شهر مشهد مشخص گردیده است.



نقشه شماره ۱- معرفی محدوده مطالعاتی در شهر مشهد

با استناد به مطالعات و سنجش وضعیت خیابان کوهسنگی با توجه به معیارها و زیرمعیارهای استخراج شده در چارچوب نظری تحقیق که مجال آن در این مقاله نیست، امکانات و محدودیت های این خیابان برای تبدیل شدن به یک خیابان کامل و دوستدار کودک در قالب تحلیل یکپارچه سوات (SWOT) و نقاط قوت، ضعف، تهدید و فرصت، شناسایی شده و به صورت گرافیکی در نقشه زیر مشخص شده است.



نقشه شماره ۲- تحلیل یکپارچه سوات از خیابان کوهسنگی مشهد

۶- یافته ها و بحث

در این بخش با بررسی نظرات دو گروه، به منظور جمع بندی و اولویت بندی معیارها به صورت عام با نظر کارشناسان و متخصصین شهری و دیگری، بررسی همان معیارها در خیابان کوهسنگی با نظر شهروندان، از تکنیک ارزیابی چند معیاره AHP استفاده شده است. بر این اساس ۴ معیار و ۱۲ زیرمعیار با این تکنیک رتبه بندی شده و نتایج زیر حاصل گردیده است. با توجه به ماتریس تصمیم گیری کارشناسان خبره نسبت به معیارهای پژوهش، معیار زیست محیطی بالاترین اولویت و معیار عملکردی کمترین اولویت را دارد.

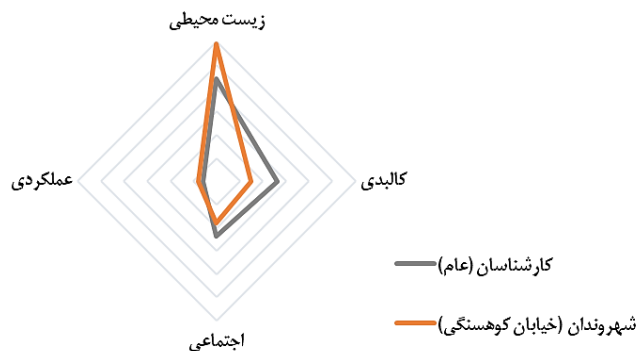


نمودار شماره ۴- اولویت بندی معیارها از دیدگاه کارشناسان خبره به طور عام

اما همین ماتریس تصمیم‌گیری، از دیدگاه شهروندان، معیار زیست محیطی بالاترین اولویت و بعد از آن معیار اجتماعی در اولویت دوم قرار می‌گیرد. معیار کالبدی در اولویت سوم و در نهایت معیار عملکردی اولویت دارد.

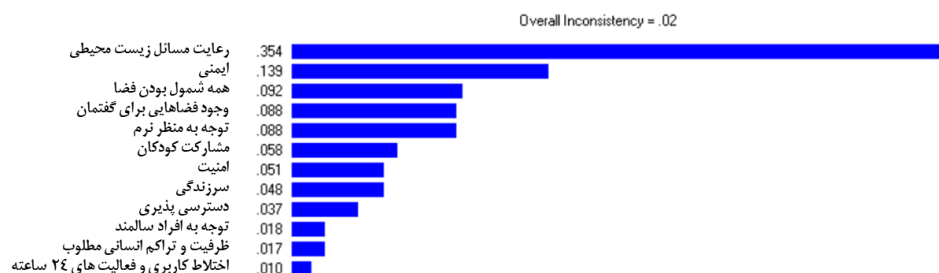


نمودار شماره ۵- اولویت بندی معیارها از دیدگاه شهروندان در خیابان کوهسنگی



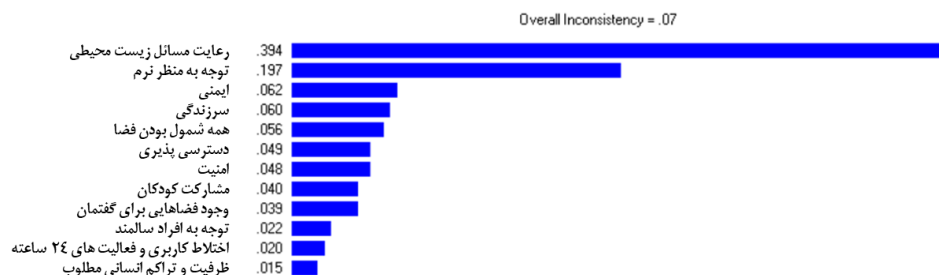
نمودار شماره ۶- مقایسه دیدگاه کارشناسان و شهروندان در ارتباط با معیارهای تحقیق

با توجه به ماتریس تصمیم گیری کارشناسان خبره نسبت به زیرمعیارهای پژوهش، از بین ۱۲ زیرمعیار ارائه شده، زیرمعیار رعایت مسائل زیست محیطی بالاترین اولویت و زیرمعیار اختلاط کاربری و فعالیت‌های ۲۴ ساعته کمترین اولویت را دارد.

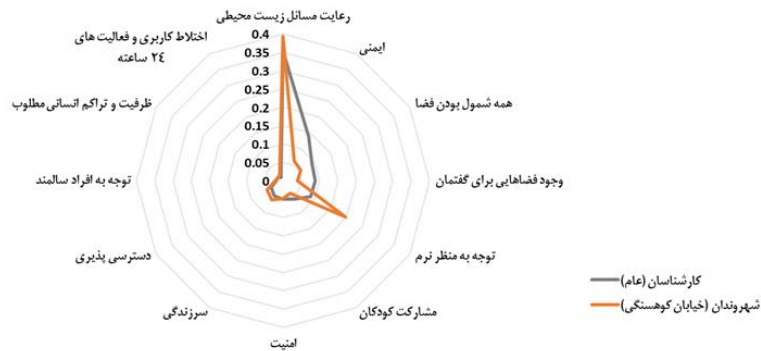


نمودار شماره ۷- اولویت بندی معیارها از دیدگاه کارشناسان خبره به طور عام

همین ماتریس تصمیم گیری، از دیدگاه شهروندان، زیرمعیار رعایت مسائل زیست محیطی بالاترین اولویت و زیرمعیار اختلاط کاربری و فعالیت‌های ۲۴ ساعته کمترین اولویت را دارد.



نمودار شماره ۸- اولویت بندی معیارها از دیدگاه شهروندان در خیابان کوهسنگی



نمودار شماره ۹- مقایسه دیدگاه کارشناسان و شهروندان در ارتباط با زیرمعیارهای تحقیق

از مقایسه وضعیت معیارها در خیابان کوهسنگی، چنین بر می آید که معیارهای تبدیل شدن به یک خیابان کامل را داراست؛ اما به لحاظ برخی زیرمعیارها نظیر ایمنی، همه شمول بودن فضا، وجود فضاهایی برای گفت‌وگو و ...، با فضای دوستدار کودک فاصله دارد و کودکان نمی توانند تجربه یک فضای شهری موفق را در این خیابان داشته باشند.

۷- نتیجه گیری

این پژوهش در راستای تدوین راهکارهای مؤثر بر تجربه شهری کودکان از خیابان کوهسنگی مشهود به عنوان خیابان کامل در جهت دستیابی به شهر دوستدار کودک صورت گرفته است. هدف کلی این پژوهش ارتقا تجربه شهری کودکان می باشد. در راستای رسیدن به این هدف مهم، پس از استخراج معیارها به بررسی آن‌ها در محور خیابان پرداخته شده است و در ادامه با استفاده از روشهای کمی و کیفی به تجزیه و تحلیل داده ها پرداخته و مطلوبیت کیفی خیابان مورد ارزیابی قرار گرفته است، سپس راهکارهایی در پی حل مشکلات خیابان و پاسخ به سؤال تحقیق ارائه شده است. سؤال اصلی مطرح شده در این پژوهش: خیابان کوهسنگی تا چه حد پاسخگوی تجربه های شهری برای کودکان می باشد. با توجه به تجزیه و تحلیل معیارها، خیابان مذکور در جهت بهبود کیفیت محیط گام برداشته و میتواند با اجرای طرح خیابان‌های کامل در صورت امکان به مطلوبیت کامل و دوستدار کودک برسد.

به منظور پیشنهاد در مورد راهکارهای مناسب برای ایجاد خیابان کامل و محیط های دوستدار کودک، علاوه بر استفاده از نتایج بدست آمده، از مصاحبه با شهروندان محدوده های مورد مطالعه نیز بهره گرفته شد. در مصاحبه انجام شده با ساکنان محدوده های مورد مطالعه، نبود نظارت پلیس در پیاده روها، تجمع ارادل در ورودی محور کوهسنگی (میدان شریعتی) و ورودی مجموعه کوهسنگی، نبود سرویس بهداشتی و آبخوری، آلودگی صوتی اتومبیل ها و ساختمان سازی در محیط، نبود امنیت برای عبور کودکان از خیابان و نبود امنیت در هنگام دوچرخه سواری از مشکلات موجود می باشند. در ادامه با توجه به معیارهای تعیین شده، راهکارهایی در راستای رسیدن به هدف ارائه خواهد شد.

- استفاده از سلايق کودکان با نظرخواهی از کودکان توسط مدیران شهری
- طراحی جداره خیابان با اصول و ضوابط استاندارد مخصوص کودکان
- نصب تابلوهای راهنمای مناسب و واضح و تصویری در محور با توجه به کودکان
- علائم راهنمایی و رانندگی متناسب برای کودکان
- ایجاد مسیرهایی برای عبور کودکان مخصوصا کودکان معلول از معابر
- طراحی و تعبیه صندلی های ویژه کودکان
- ساخت و افزایش مکان بازی و تفریح کودکان در محور
- ضمن توجه به قدیمی بودن محور، بازگرداندن حال و هوای خیابان قدیم از طریق سنگفرش کردن خیابان و استفاده از نماهای قدیمی
- افزایش و ایجاد فضاهای ورزشی و تفریحی برای تمام رده سنی کودکان
- ایجاد خطوط جداگانه برای دوچرخه سواری کودکان
- آشنایی و مشارکت دادن کودکان در برگزاری مراسم مذهبی و فرهنگی
- تعبیه و گذاشتن آبخوان های مناسب با دسترسی مناسب برای کودکان
- ایجاد مسیرهای پیاده ایمن برای پیاده روی کودکان

- تامین نور و روشنایی کافی در تمامی محور و مخصوصا فضاهای بازی کودکان
- جمع آوری زباله و تمیز نگه داشتن محل زندگی و رفت و آمد کودکان
- ایجاد مکان‌هایی دارای فعالیت‌های متنوع نقاشی، کاردستی، سفالگری، شعرخوانی، موسیقی کودکان، خمیربازی و...
- ایجاد فضاهای بازی سرپوشیده و روباز برای استفاده کودکان در تمام فصول در طول محور
- ارتباط بیشتر کودکان و عناصر طبیعی مانند آب و خاک به وسیله ایجاد شرایط آب بازی و خاک بازی در طول محور و فضاهای بازی کودکان
- طراحی فضاهایی که امکان کشف و قابلیت جستجو را دارا و برای کودکان هیجان انگیز باشد
- الزام انجام کارهای پژوهشی در مورد علائق و دیدگاه کودکان، قبل از انجام اقدامات عملی در حوزه کودکان

منابع

۱. اسدی، میلاد (۱۳۹۵)، مناسب سازی فضاهای شهری برای کودکان بر اساس اصول شهر دوستدار کودک (مورد مطالعه: محدوده هزارجریب و تخت فولاد در منطقه ۶ اصفهان)، پایان نامه کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، موسسه آموزش عالی دانش پژوهان.
۲. اصلانی فرد، فردین و علی شکور و علیرضا عبدالله زاده فرد (۱۳۹۶)، راهکارهای تبدیل گذرهای شهری به پیاده راه در راستای ارتقاء سرزندگی شهری (مطالعه موردی محور روگذر زندیه شیراز)، مطالعات محیطی هفت حصار، سال ششم، شماره ۴۳-۲۱، ۵۶.
۳. ترابی، مهسا (۱۳۹۰)، طراحی شهری دوستدار کودک (با تاکید بر گروه سنی نوجوانان، نمونه موردی محله شهرآرا)، پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه تربیت مدرس.
۴. داودزاده غلامی، مینا و کورش لطفی (۱۳۹۵)، برنامه ریزی در راستای ایجاد شهر دوستدار کودک (نمونه موردی شوشتر)، دومین کنفرانس بین المللی یافته های نوین پژوهشی در مهندسی عمران، معماری و مدیریت شهری، تهران.
۵. شیعه، اسماعیل (۱۳۹۱)، آماده سازی شهر برای کودکان، موسسه نشر شهر، چاپ سوم.
۶. مبهوت، محمدرضا و زهرا یونسی و محمد حسینی (۱۳۹۳)، شهر ایده آل کودکان ایرانی (نمونه موردی مشهد مقدس)، اولین همایش ملی در جستجوی فردا، تهران.
۷. مرادپور، ملیحه (۱۳۹۵)، ارزیابی برنامه ریزی و طراحی شهر جدید گلپهر با تاکید بر معیارهای شهر دوستدار کودک، پایان نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه حکیم سبزواری.
۸. معینی، سید مهدی (۱۳۹۲)، شهرهای پیاده مدار، انتشارات آذرخش، چاپ سوم.
۹. منتظری، مریم (۱۳۹۵)، خیابان‌های کامل بررسی ارتقا کیفیت محیطی در خیابان امام رضا (ع) مشهد، پایان نامه کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، دانشگاه بین المللی امام رضا (ع).
۱۰. ناصری، الناز (۱۳۹۶)، امکان سنجی اجرای طرح خیابان کامل برای دستیابی به توسعه پایدار محله محور، مرکز مطالعات و برنامه ریزی شهر تهران، گزارش ۴۲۴.
۱۱. نوری، فاطمه (۱۳۹۶)، مطالعه ی مقایسه ای ویژگی های شهر دوستدار کودک از دیدگاه کودکان شمال، مرکز و حاشیه (شهر همدان)، پایان نامه کارشناسی ارشد پژوهش علوم اجتماعی، همدان: دانشگاه بوعلی سینا.
12. Broberg, A., Kyttä, M., & Fagerho, N (2013). "Child-friendly urban structures: Bullerby revisited". Journal of Environmental Psychology, Vol.35, pp.110-120.
13. DeStefano Jr, J. (2010). Complete Streets Design Manual. city of New Haven Jacobs, A. B. (1993). Great streets. ACCESS Magazine, 1(3).
14. Policy Elements(2011), National Complete Streets Coalition, accessed February 16.
15. Roberge, PE, Edward L(2011), Concord Downtown Complete Streets Improvement Project, US Department of Transportation, National Infrastructure Investment Appropriation, Transportation Investment Generating Economic Recovery.

بررسی مشکلات عبوری معلولین جسمی و حرکتی در پیاده‌روها و پارک‌ها شهر کرج با تاکید بر ضوابط و مقررات معلولین

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۴/۳۱

تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۶/۰۸

کد مقاله: ۱۳۷۱۵

محمد بهزادپور^۱، محمد صفردوخت اصل^{۲*}

چکیده

با توجه به نیاز همه اقشار جامعه به عبور و مرور در سطح شهرها و استفاده از پارک‌ها در شهرهای کشورهای توسعه یافته طراحی‌های بسیار زیبا و مناسبی بر پایه ضوابط طراحی صحیحی جهت استفاده معلولین جسمی و حرکتی در کنار قشر سالم جامعه صورت گرفته است تا جهت استفاده از موارد مذکور و ایجاد بهتر امکان حضور معلولین در فضاها و سطح شهر تسهیل صورت گیرد. علیرغم وجود ضوابط طراحی برای استفاده معلولین تدوین شده و در کشورهای توسعه یافته از آن‌ها به خوبی استفاده می‌شود، در برخی شهرها به این ضوابط توجهی نمی‌شود. از جمله می‌توان به کلان شهر کرج در مرکزیت استان البرز اشاره کرد که با وجود طراحی‌های خوب، زیبا و قابل توجهی که توسط طراحان معماری، شهرسازی و شهرداری‌ها صورت گرفته است، متأسفانه در اکثر این طرح‌ها از ضوابط و استانداردهای کافی استفاده نشده و همچنین توجه کاملی به استفاده قشر معلولین جامعه از آن نیز نشده است. هدف این تحقیق توضیح ضرورت نیاز به طراحی مناسب پیاده‌روها و پارک‌های سطح شهر جهت استفاده قشر آسیب‌پذیر جامعه و توضیح ضوابط و استانداردهای مورد نیاز معلولین است. که با روش تحقیق میدانی و مطالعه موردی شهر کرج پیاده‌روها و پارک‌های اصلی این شهر را مورد بررسی قرار داده و در نتیجه پژوهش مشخص شد گذرها، پیاده‌روها و پارک‌های شهری جهت استفاده معلولین به جهت عدم رعایت ضوابط و استانداردها و در نظر نگرفتن نیازهای معلولین جسمی و حرکتی، مناسب نبوده و موجب عدم حضور معلولین در این اماکن می‌شود.

واژگان کلیدی: معلولین جسمی و حرکتی، ضوابط معلولین، طراحی برای معلولین

۱- استادیار و عضو هیات علمی گروه معماری دانشکده فنی و مهندسی، واحد هشتگرد، دانشگاه آزاد اسلامی، هشتگرد، البرز، ایران
۲- دانشجوی کارشناسی ارشد، مهندسی معماری، دانشگاه رجا، قزوین، ایران (نویسنده مسئول) m.safardokht73@gmail.com

۱- مقدمه

انسان موجودی اجتماعی است که همواره در صدد ایجاد ارتباط با فضای پیرامون خود می‌کوشد و این ارتباط از طرق مختلفی چون: حضور در محیط، دسترسی به فضاهای پیرامون و انجام فعالیت‌های مورد نیاز خود میسر می‌شود. در حقیقت دسترسی شرط لازم جهت تامین و برآورد فعالیت‌های انسانی بوده و در صورت تحقق این امر، انسان قادر به فعالیت در عرصه‌های مختلف زندگی و دارای بازده اجتماعی و اقتصادی مناسب خواهد بود. عدم حضور انسان در محیط از دو علت نامناسب بودن محیط شهری و ناتوانی فیزیکی انسان ناشی می‌شود. بنابراین شرط لازم و کافی به منظور حضور انسان در محیط و انجام فعالیت‌های حیاتی، مناسب بودن محیط شهری و دارا بودن حداقل توانایی از جنبه استقلال حرکتی است. موضوع بهینه‌سازی محیط شهری، با توجه به تعداد زیاد معلولین پس از پایان جنگ جهانی دوم و آغاز دوران بازسازی در شهرهای مختلف اروپا بطور جدی مورد توجه ویژه قرار گرفت و در سال‌های اخیر در آمریکا و کشورهای اروپایی اقدامات زیادی در جهت بهینه‌سازی محیط شهری و همچنین تدوین قوانین و مقررات مربوطه با عنایت به برنامه‌ریزی‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت در قالب اهداف مشخص به عمل آمده است. در کشور ما نیز این مقوله، پس از پایان جنگ تحمیلی هشت ساله مورد توجه قرار گرفته است. بنابراین موضوعی جدید و نو بشمار می‌آید. به همین دلیل است که تفکر و فرهنگ مناسب‌سازی تا کنون در جامعه حرفه‌ای کشورمان تعمیم نیافته است (صالحی و بهمنی، ۱۳۹۳). طبق آمار سازمان بهداشت جهانی حدود ۱۰ درصد جمعیت دنیا به طریقی دچار معلولیت جسمی هستند (صالحی و بهمنی، ۱۳۹۳). این نقص عضو می‌تواند ناشی از حوادث محیطی مانند جنگ، سیل، زلزله و ... یا ناشی از معلولیت‌های مادرزادی یا وراثتی، سوءتغذیه، کهولت سن و ... باشد. متأسفانه طراحی مبلمان شهری در ایران به حقوق معلولین کمتر بها داده و معلولین حتی در بخش‌های تازه ساز دچار مشکلات عدیده‌ای می‌باشند. معلولیت با وجود محدودیتی که برای فرد ایجاد می‌کند به خودی خود مشکل آفرین است. حال طراحی نامناسب مبلمان شهری عرصه را برای معلولین تنگ‌تر کرده و این افراد باید علاوه بر رنج محدودیت خود، رنجی روحی را نیز به دلیل نامناسب بودن محیط و فضای شهری برای فعالیت و برآورده کردن نیازهای به حق روزمره خود بر دوش کشند (صالحی و بهمنی، ۱۳۹۳).

۲- مبانی نظری

تاریخچه معلولیت نشان می‌دهد که در هر دوره‌ای از تاریخ افرادی وجود داشته‌اند که بدلیل عملکردی پایین‌تر نیازمند توجهات ویژه‌ای بوده‌اند، اما با این وجود به خواسته‌ها و امور و حقوق اجتماعی و رفتارهای انسانی این گونه افراد توجهی نمی‌شد. بررسی‌ها نشان می‌دهد که در سال‌های نخست، هیچ قانون دولتی برای حمایت از معلولین وجود نداشت. تنها حقوقی که برای معلولین در نظر گرفته شد، پذیرش آن‌ها در نوانخانه‌ها، موسسات خیریه و مراکز نگهداری از آنان بود که هیچ برنامه‌ای جهت آموزش، تفریح و ... برای ایشان وجود نداشت. در ایران از سال ۱۳۲۰ به بعد به تدریج موسسات مختلفی برای حمایت از معلولین تشکیل شد که بیشتر خدماتشان جنبه رفاهی و آموزشی داشت. در مورد روند شکل‌گیری فرآیند مناسب‌سازی در ایران می‌توان نشست مسئولان و کارشناسان مرکز تحقیقات ساختمان و مسکن در سال ۱۳۶۵ در خصوص مناسب‌سازی محیط شهری را نقطه عطفی در آغاز این فرآیند در کشور دانست.

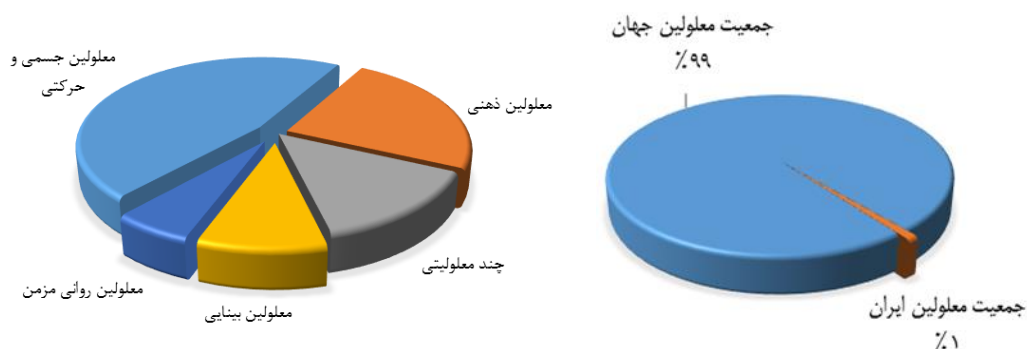
درحال حاضر به دلیل تعداد قابل توجه معلولین جسمی، مناسب‌سازی فضاهای خصوصی و عمومی موجود و معرفی استانداردهای طراحی این فضاهای خصوصی و عمومی موجود و معرفی استانداردهای طراحی این فضاها برای دسترسی راحت و مشارکت این قشر از شهروندان در جامعه بسیار پراهمیت بوده و غیر قابل چشم‌پوشی است. لذا برای دستیابی به این هدف باید گذرهایی مناسب برای حرکت معلولین جسمی و حرکتی طراحی شده و سیستم‌های بوری داخلی و شبکه معابر شهری شامل کوچه‌ها، شبکه پیاده، شبکه ارتباطی پیاده و سواره و ... طبق راهکارهای ارائه شده مناسب‌سازی شوند. این اقدام برای کم کردن مشکلات روزمره معلولین بوده و این امر می‌تواند در خودباوری و بهبود روانی معلول و در بازگرداندن او به زندگی نقشی مهم ایفا کند.

قوانین استاندارد سازمان ملل متحد برای افراد معلول با تکیه بر ناتوانی، به عنوان یک مسئله حقوق بشر به شمار رفته و با هدف تامین دسترسی به فضاهای عمومی و عبوری برای همه افراد به ویژه ناتوانان حرکتی به وجود آمده است. برای رسیدن به این منظور ابتدا باید تمامی موانعی که باعث اختلال حرکتی معلولین می‌شوند را حذف کرده و بعد از آن به مناسب‌سازی فضاها برای قابل دسترسی شدنشان پرداخت (ونبرگ، ۱۳۸۹). معیار حرکت معلولین در یک منطقه، متناسب بودن محیط اطراف با نیازهای حرکتی و قابل استفاده بودن آن برای این افراد است.

طبق آمار سازمان بهداشت جهانی، ده درصد جمعیت جهان به نوعی دچار معلولیت جسمی هستند. (سازمان ملل متحد) پس از جنگ‌های جهانی اول و دوم با توجه به کثرت جمعیت معلول، موضوع مناسب‌سازی مورد توجه قرار گرفت.

در سال ۱۹۸۲ درسی و هفتمین اجلاس مجمع عمومی سازمان ملل متحد سند ارزشمندی تحت عنوان برنامه اقدام جهانی برای معلولان به تصویب رسید و دهه ۱۹۸۳ تا ۱۹۹۲ دهه معلولان نامیده شد. در بند ۲۱ این بیانیه آمده است که محیط عمده تاثیرات اختلال یا معلولیت را بر زندگی فرد تامین می کند.

براساس اعلام سازمان بهداشت جهانی (w.h.o %80) افراد دارای معلولیت در کشورهای در حال توسعه زندگی می کنند با احتساب اینه جمعیت کشورمان از مرز ۷۵ میلیون نفر گذشته در واقع بیش از ۱۱ میلیون نفر از هموطنان از نوعی معلولیت (جسمی و حرکتی %۳۹، ذهنی %۲۰، چند معلولیتی %۱۲، بینایی %۸، روانی مزمن %۵) رنج می برند. تحت پوشش هستند (سلامتی و دودپور، ۱۳۹۴).



نمودار ۲- میزان معلولیت در ایران

نمودار ۱- نسبت معلولین ایران به معلولین جهان

۳- روش تحقیق

این تحقیق با روش مطالعات میدانی و کتابخانه ای و باتوجه به قوانین و مقررات شهرسازی و معماری برای افراد معلول جسمی حرکتی بوده است.

۴- پیشینه تحقیق

جدول ۱ - پیشینه تحقیق

عنوان	مؤلف	تاریخ	نتیجه
۱ حضور معلولین در شهر با تاکید بر ضوابط و مقررات معلولین	چایچی و داودپور	۱۳۹۴	واقعیت های زندگی روزمره نشان می دهد که افراد معلول با تصویری که از خود دارند، نمی توانند روابط عادی اجتماعی با دیگران برقرار کنند و در نتیجه گوشه گیری می کنند. فضاهای ویژه معلولین و نابینایان، آن ها را به دور از افراد جوان و سالم محصور کرده و از جامعه متمایز می کند. اما معلولان به هیچ وجه خواستار خاص شدن و متمایز دیده شدن نیستند بلکه خواستار رابطه ای بسیار عادی و معمولی، درست همانند افراد سالم در روابط اجتماعی هستند. با کمال تاسف میلمان شهری، معابر شهری در ایران در طراحی خود چه در قدیم که اطلاعات و آگاهی نسبت به حقوق معلولین کمتر بوده و چه در بخش هایی که به تازگی ساخته شده اند دچار مشکلات عدیده ای می باشد. معلولیت به مثابه پدیده ای زیستی و اجتماعی واقعیتی است که تمام جوامع صرف نظر از میزان توسعه یافتگی اعم از کشورهای صنعتی و غیر صنعتی با آن مواجه هستند.
۲ ورزش معلولین در شهر	رجالی	۱۳۸۵	معلولیت عارضه ای اجتماعی و طبیعی است. در جامعه های گوناگون به صورت های متفاوت پدیدار می شود. آمار نشان می دهد که در اکثر کشورهای جهان، حداقل یک دهم از جمعیت به نوعی از عارضه معلولیت رنج می برند. ورزش به عنوان وسیله ای حرکتی - درمانی می تواند نقش ارزنده ای در بهبودی و استقلال معلولان ایفا کند. امروزه فعالیت های ورزشی برای معلولین نقش تعیین کننده ای به خود گرفته و از یک وسیله تفریحی و درمانی پا فراتر گذاشته و به عنوان عاملی در جهت تکامل نارسایی های جسمانی روانی آن ها مدنظر قرار گرفته است. در شرایط کنونی، معلولین به دلیل کوشش خارق العاده در فعالیت های ورزشی توانسته اند حقارت های ناشی از معلولیت را از بین برده و به عنوان افراد برجسته در اجتماع نمایان شوند. ورزش اعتماد به نفس معلولان را افزایش می دهد به طوری که آنان می توانند بر افراد دیگر اجتماع اثر بگذارند. فراهم کردن بستر مناسب در زمینه ورزش جهت استفاده معلولین بهترین عامل جذب معلولین در جوامع می باشد.

۳	جایگاه حقوق معلولین در حوزه حقوق شهری	گرچی و شیرزاد	۱۳۹۷	در حوزه شهرسازی و توجه به وضعیت خاص قشر معلول از شهروندان ذیل مقررات حقوق شهری در امر اجرای ضوابط خلأ ملموسی وجود دارد. توجه حقوق شهری به حقوق افراد معلول از باب توجه به حقوق شهروندی آنان و لزوم دسترسی برابر شهروندان به تسهیلات شهری، امری ضروری است و نیازمند توجه دستگاه‌های ذی‌مدخل است.
۴	میزان انطباق معابر شهری با نیاز جامعه معلولین و جانبازان	صفدرزاده	۱۳۹۲	طراحی شهری بخشی از طراحی فضای کالبدی است که با رشته‌های مختلف علمی و هنری سرو کار دارد و بخش بسیار مهم و حساسی از هویت شهروندان یک شهر محسوب میشود. در طراحی شهری باید حداقل خدمات و امکانات شهری بصورت یکسان در اختیار تمام اقشار (بویژه معلولین) قرارگیرد و در عین حال تنوع و امکان انتخاب متفاوت را برای گروه‌های مختلف جامعه فراهم سازد. شهری ایده آل و مناسب باید که تمامی تعاریف فوق را در طراحی شهری خود داشته و نیز به گونه ای طراحی شود که فعالیت تمامی افراد جامعه از هر قشر و با هر محدودیتی رافراهم نماید.

۵- ضوابط شهرسازی برای افراد معلول جسمی و حرکتی

۵-۱- پیاده‌رو

حداقل عرض مفید پیاده رو باید ۱۲۱ سانتیمتر باشد. در هر صورت در طراحی پیاده‌روها، رعایت بخش ۱۲ آیین نامه طراحی راه‌های شهری مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران الزامیست.

ضوابط پیش‌آمدگی در پیاده‌رو:

در پیاده‌روهایی که به هر علت مانعی نصب می‌گردد، رعایت حداقل عرض مفید عبوری ۱۲۱ سانتی‌متر اجباری است. پیش‌آمدگی اشیای نصب شده تا ارتفاع ۷۲ سانتی‌متر، ضمن رعایت موارد مذکور تابع سایر، مقررات شهرسازی و معماری است. پیش‌آمدگی اشیای نصب شده بر روی دیوار پیاده‌رو مانند "تلفن‌ها" که لبه‌های خارجی آن‌ها در ارتفاع بین ۷۲ تا ۲۲۲ سانتی‌متر از کف تمام شده قرار داشته باشند، نباید از ۱۲ سانتی‌متر بیشتر باشد.

پیش‌آمدگی اشیای نصب شده روی پایه یا ستون در ارتفاع بین ۷۲ تا ۲۲۲ سانتی‌متر از کف تمام شده که در جهت حرکت فرد پیاده باشد، تا ۸۲ سانتی‌متر مجاز است.

پیاده‌روهایی مسقف باید حداقل ۲۱۰ سانتی‌متر ارتفاع آزاد داشته باشند. در صوتی که در قسمت‌هایی از مسیر پیاده‌رو و ارتفاع از ۲۱۰ سانتی‌متر کمتر باشد، باید رنگ آن متضاد با محیط بوده و جهت اشخاص نابینا یک آگاهی دهنده قابل لمس تامین گردد.

حداکثر شیب عرضی پیاده رو دو درصد باشد.

حداکثر شیب طولی پیاده‌رو ۵ درصد باشد. پیاده‌روهایی با شیب بیش از ۵ درصد ملزم به اجرای ضوابط سطح شیبدار خواهند بود. در صورت لزوم، وجود اختلاف سطح در پیاده‌رو تا ۲/۵ سانتی‌متر مجاز است و بیش از آن مشمول رعایت ضوابط سطح شیبدار خواهد بود.

قسمت اتصال دو پیاده‌رو که نسبت به هم اختلاف سطح دارند، باید به شکل مسطح و با ابعاد حداقل ۱۲۵*۱۲۵ سانتی‌متر طراحی گردد. (اختلاف سطح باید با تعبیه سطوح شیبدار در محلی غیر از محل اتصال انجام گیرد).

در محل تقاطع دو پیاده رو، لازم است کفسازی محل تقاطع با بافت و رنگ متفاوتی اجرا گردد تا برای اشخاص نابینا و نیمه بینا قابل تشخیص باشد.

ایجاد جدول به ارتفاع حداقل ۵ سانتیمتر به رنگ متضاد با محیط اطراف، بین پیاده‌رو و سواره رو و همچنین بین پیاده‌رو و باغچه یا جوی کنار پیاده‌رو الزامی است.

هر گونه درپوش با پیاده‌رو هم سطح باشد.

حتی الا مکان از نصب هرگونه شبکه در سطح پیاده رو جلوگیری شود. در صورت لزوم شبکه باید عمود بر جهت حرکت و فضای باز آن از ۲ سانتیمتر کمتر باشد.

در حریم معابر، باید از کاشت گیاهانی که میوه یا صمغ آن‌ها موجب لغزندگی سطح معبر را فراهم خواهند ساخت یا گستردگی شاخ و برگ آن‌ها مانع حرکتی ایجاد خواهند کرد، خودداری شود.

۵-۲- پل‌های ارتباطی بین پیاده‌رو و سواره‌رو

پیش بینی پل ارتباطی بین پیاده‌رو و خیابان در تقاطع‌ها و امتداد کلیه خط‌کشی‌های عابر پیاده ضروری است.

اتصال پل‌های ارتباطی و پیاده‌رو باید بدون اختلاف سطح باشد. در صورت وجود اختلاف سطح، رعایت ضوابط ذکر شده مربوط به سطح شیبدار الزامی است.

عرض پل‌های ارتباطی که در امتداد مسیر پیاده‌رو نصب می‌شوند، برابر عرض پیاده‌رو باشد. حداقل عرض پل‌های ارتباطی عمود بر مسیر پیاده‌رو ۱۵۰ سانتی‌متر باشد.

محل ارتباط پیاده‌رو با سواره رو باید دارای علائم حسی قابل تشخیص برای نابینایان و کم‌بینایان باشد.

سطح پل‌های ارتباطی باید از مصالح سخت، ثابت، غیرلغزنده و صاف باشد.

در کناره‌های عرضی پل ارتباطی، تعبیه لبه مخصوص به ارتفاع حداقل ۵ سانتی‌متر با رنگ متضاد با محیط الزامی است.

۵-۳- رامپ جدول

حداکثر شیب رامپ جدول‌هایی با طول کمتر از ۱ متر، ۱۵ درصد است و رامپ جدول‌های با بیش از یک متر طول تابع مقررات سطوح شیبدار خواهند بود. در رامپ جدول‌هایی که دارای بریدگی در دو طرف هستند حداکثر شیب بریدگی‌ها باید ده درصد باشد.

رامپ جدول نباید در مسیر حرکت و توقف اتومبیل پیشروی داشته باشد.

حداقل عرض رامپ جدول به استثنا بریدگی‌های کناری آن ۹۰ سانتی‌متر باشد.

در صورتی که رامپ جدول به صورت قطری و یا گوش‌های در محل تقاطع‌ها قرار گیرد، باید دارای فضای آزاد ۱۲۰ سانتی‌متر در داخل خط‌کشی عابر پیاده باشد.

در صورتی که رامپ جدول‌ها در امتداد خط‌کشی عابر پیاده قرار داشته باشند، باید حداقل ۱۲۰ سانتی‌متر فضای آزاد در داخل خط‌کشی عابر پیاده قرار بگیرد.

در صورتی که رامپ جدول‌های قطری دارای بریدگی کناری باشد، این بریدگی‌ها باید ۶۱ سانتی‌متر و به صورت خط مستقیم، در هر دو طرف جدول در داخل خط‌کشی عابر پیاده قرار داشته باشند.

محل عبور عابر پیاده در سواره‌رو ایجاد خط‌کشی عابر پیاده در سواره‌رو در کلیه تقاطع‌ها و حداکثر در هر ۵۰۰ متر ضمن فراهم آوردن تمهیدات ایمنی پیاده الزامی است.

در محل تردد افراد معلول و در مکان‌های خاص آن‌ها ایجاد خط‌کشی عابر پیاده با علامت بین‌المللی افراد معلول الزامی است.

ساختن پل‌های ارتباطی بین پیاده‌رو و سواره‌رو در امتداد خط‌کشی عابر پیاده الزامی است.

در مسیر خط‌کشی عابر پیاده حذف جدول و جزیره‌های وسط خیابان الزامی است.

کفسازی محل خط‌کشی عابر پیاده باید با بافت و رنگ متفاوتی اجرا گردد تا برای اشخاص نابینا و نیمه‌بینا قابل تشخیص باشد.

۵-۴- توقفگاه

به منظور پیاده شدن افراد معلول از وسیله نقلیه سواری و نیز سوار شدن آنان در خیابانهای اصلی شهر، ایجاد خلیج (پیشرفتگی سواره‌رو در پیاده‌رو) به عمق حداقل ۳/۵ متر و به طول حداقل ۱۲ متر با ارتباط مناسب با پیاده‌رو الزامی است.

اختصاص دو پارکینگ ویژه افراد معلول با نصب علامت مخصوص در کنار خیابان‌های اصلی، در هر ۵۰۰ متر فاصله و در محدوده ساختمان‌های عمومی الزامی است.

توقفگاه افراد معلول، در هر سمت نباید بیش از ۲ درصد شیب داشته باشد.

۵-۵- کوچه‌ها

برای بررسی حرکت راحت و بدون مانع معلولین در کوچه‌ها، باید جنس کف، شیب، عرض کوچه، عرض پیاده‌رو آن و نحوه ارتباط کوچه با خیابان مورد توجه قرار گرفته و سطح کوچه و ورودی آن باید از موانع موجود خالی گردد و برای پوشش کف سواره‌رو و پیاده‌رو کوچه باید از مصالح سخت و غیرلغزنده مانند بتن و آسفالت استفاده نمود (قائم، ۱۳۶۷).

۵-۶- پارک‌ها

برای اصلاح دسترسی معلولین به پارک‌ها باید حداقل یکی از ورودی‌های پارک بدون مانع، همسطح و قابل استفاده برای معلولین با صندلی چرخدار باشد. در هر پارک مسیری بدون پله با شیب مناسب برای معلولین باید ساخته شود و در صورت عدم

امکان باید در کنار هر پله، رامپ مناسب برای معلولین تعبیه شود (قائم، ۱۳۶۹)، همچنین مسر باید هموار بوده و از هرگونه مانعی که باعث نیاز حرکتی معلول به کمک دیگران می‌شود، خالی باشد. (سیلند و نیکول، ۱۳۸۵).

مولفه‌های مزبور در این پروژه مطالعاتی مورد بررسی نظری، تحلیلی و میدانی قرار گرفتند که نتایج آن ارائه می‌شود.

۵-۷- دسترسی معلولین به فضاهای عبوری

فضاهای عبوری ایمن، نه تنها برای معلولین بلکه برای تمامی افراد لازم بوده و همه شهروندان باید بتوانند بدون هیچ مانعی به این فضاها دسترسی داشته باشند. تمامی تغییراتی که بتواند موجبات این دسترسی را فراهم کند، باید در طراحی‌ها لحاظ شده و تمامی فضاهای با آگاهی از نیازها و مشکلات حرکتی معلولین مناسب‌سازی شوند تا کیفیت زندگی این عزیزان بهبود یابد (گانت، ۱۳۷۶).

مواعی که در تحرک بین قسمت‌های مختلف محیط خارج از خانه مشکل ایجاد می‌کند با خواسته‌های جهت‌یابی و دسترسی معلولین تعارض بوجود می‌آورد. مشکلاتی که ایجاد می‌شوند غالباً از حرکت میان بناها در خیابان‌ها، گذرگاه‌ها، پیاده‌روها و امثال آن‌ها ناشی می‌شود. هر آنچه که شبکه مسیر عابر پیاده را قطع کند، مزاحم و خطرناک است. بویژه در جاهایی که عابر ناچار باشد از مسیر وسایل نقلیه عبور کند. برای اشخاصی که به استفاده از صندلی چرخدار یا سایر وسایل کمکی وابسته‌اند، گذرگاه‌های معیوب عابر پیاده، تحرک را بدون کمک اساسی بسیار مشکل می‌سازد.

باید در هر محله مسائل و موانع محیطی شناسایی شده و بر طبق آن راهکارهایی ارائه شود. ساختمان‌ها و محیط شهری باید بگونه‌ای طراحی شوند که علاوه بر انسان‌های معمولی، کم‌توانان از جمله معلولین جسمی حرکتی نیز بتوانند به آن‌ها دسترسی داشته و بدون نیاز به کمک دیگران از آن‌ها استفاده کنند.

گذرگاه‌های عابر پیاده در بناها و فضای شهری باید چنان طراحی شود که امکان استفاده آن‌ها را از درب‌های ورودی امکان پذیر سازد، بدین معنی که راه‌های ارتباطی باید طوری طراحی شوند که یافتن و استفاده از آن‌ها آسان، تداوم آن‌ها حفظ، از هر نوع مانع غیر منتظره عاری باشد و دارای سطحی محکم و ابعادی مناسب باشد (عبدی دانشپور، ۱۳۸۵).

با مطالعه نیازهای جسمی معلولین حرکتی و چگونگی مناسب‌سازی نتیجه گرفته می‌شود که محدودیت‌های معلول استفاده کننده از صندلی چرخدار عبارتند از:

- ۱- در سطحی پایین‌تر از دیگران قرار می‌گیرند (محدودیت ارتفاع).
 - ۲- از دیگران پهن‌تر هستند (محدودیت در عرض).
 - ۳- فقط جاهایی می‌توانند بروند که برای صندلی ممکن باشد (محدودیت تحرک و عبور از اختلاف سطح).
- بطور کلی برای اطمینان از دسترسی کامل، توجه به جزئیات محوطه‌های داخل ساختمان، دقت بیشتری را در مقایسه با محوطه‌های اطراف ساختمان طلب می‌کند زیرا معلول رابطه بیشتری با محیط نزدیک اطراف خود دارد. اطمینان از دسترسی به فضاهای مختلف داخل ساختمان، با ایجاد رابطه‌ای هماهنگ بین شخص و محیط اطراف او، باید طرح ریزی شود، معلول بایستی خود را برای عبور از میان، اطراف، داخل، زیر و بالای موانع مختلف و عناصر ساختمانی آماده سازد.
- در فضاهای عبوری، بایستی جای کافی برای حرکت فرد معلول به تنهایی و فضای آزاد بدون مانع برای گذشت دو وسیله از کنار هم، وجود داشته باشد. در مسیرهای عبوری داخل ساختمان باید دقت شود تا عناصر خطرناک به صورت مانعی در سر راه قرار نگیرد. پلکان باز در نزدیکی یا کنار مسیرهای عبور، باید به نحوی کار گذاشته شود که برای معلولین مشکلی ایجاد نکند (هلم سرشت و دلپیش، ۱۳۷۱).

بطور کلی مشکلاتی که مانع حضور و عبور معلولین در این فضاها می‌شود، عبارتند از:

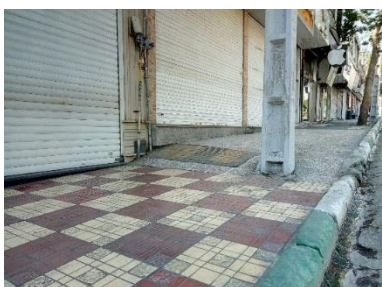
- ۱- پیاده‌روهای بسیار شلوغ که باعث اختلال در حرکت معلولین شده و از ورود و خروج آن‌ها به مغازه‌ها جلوگیری می‌کند.
 - ۲- وجود پیاده‌روهای ناهموار و باریک با ابعاد غیر استاندارد برای عبور معلولین.
 - ۳- نا امن بودن فضاهای عبوری برای معلولین. (بروملی، متیو و توماس، ۱۳۸۶)
- شبکه عبور عابر پیاده فقط باید در نقاط راهبردی معینی با شبکه جاده‌ها تلاقی کند تا معلولین بتوانند از این گذرگاه‌ها مستقیماً وارد وسایل نقلیه یا از آن‌ها پیاده شوند. پیاده‌روها و گذرهای عابر پیاده باید بین نقاط اصلی منطقه شهری شبکه‌ای برای رفت و آمد عابران پیاده به وجود آورند. باید توجه شود تا شبکه عابر پیاده به بهترین نحو به پایانه‌های اتوبوس یا راه‌آهن، همچنین نقاط اتصال وسایل همگانی مانند ایستگاه‌های اتوبوس، پارکینگ‌های اتومبیل و ... متصل شود (عبدی دانشپور، ۱۳۸۵). براساس مطالب ذکر شده اعتبار شاخص‌های مزبور به معرفی و بررسی موارد مطالعاتی جهت اصلاح دسترسی معلولین پرداخته می‌شود.

بررسی الگوهای رفتاری نشان می‌دهد که حالات بحرانی هنگامی پدید می‌آید که رابطه معقول بین فرم، فضا و عملکردهای معقول وجود نداشته باشد. در این بخش از تحقیق به بررسی چند نمونه از حالات بحرانی و معایب گذرها در چند مورد مطالعاتی پراخته می‌شود.

۶- یافته‌ها

مورد مطالعاتی ۱: خیابان آزادی کرج (خیابان اصلی گوهردشت).

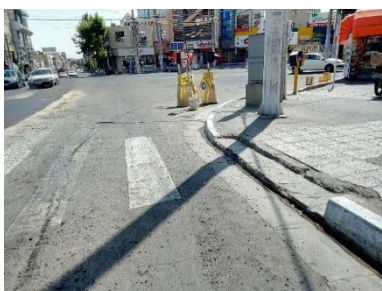
خیابان آزادی کرج جزو خیابان‌های بسیار پر تردد و عبور و مرور است که همه روزه و در اکثر ساعات روز مردم جهت خریدهای گوناگون از آن عبور می‌کنند. اما علیرغم این میزان عبور و مرور و ترافیک انسانی، عملاً به معلولین توجهی نشده است و با وجود شیدار بودن خیابان این پیاده‌رو دارای اشکالات قابل توجهی است که در ادامه اشکالات پیاده رو و گذرهای این خیابان را مورد بررسی قرار می‌دهیم.



تصویر ۲ - شیب رامپ نامناسب با توجه به اینکه پیاده‌رو خود دارای شیب زیادی است.



تصویر ۱- تعبیه شدن رامپ از پیاده‌رو به خیابان که بجای خیابان به جدول ختم شده و موجب ایجاد یک پله شده است.



تصویر ۴ - پله بدون رامپ جهت ارتباط پیاده‌رو و خیابان



تصویر ۳ - علاوه بر منتهی شدن رامپ به جدول، در تقاطع خیابان از هیچگونه خط‌کشی استفاده نشده است.



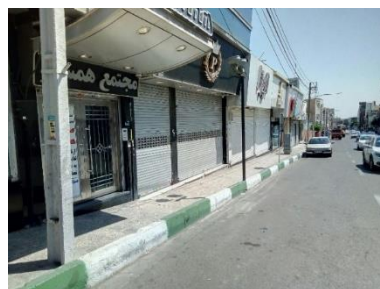
تصویر ۶ - قطع ارتباط پیاده‌رو و خیابان توسط جدول



تصویر ۵ - کفسازی بسیار نامناسب



تصویر ۸ - کفسازی نامناسب پیاده‌رو که با وجود شیب پیاده‌رو بسیار سر بوده و در صورت خیس شدن موجب سر خوردن می‌شود.



تصویر ۷ - مبلمان شهری بسیار نامناسب و عدم وجود جایگاه استراحت برای معلولین در پیاده‌رو

مورد مطالعاتی ۲: پارک خانواده کرج

یکی از بهترین و بزرگترین پارک‌های شهر کرج، پارک خانواده است که مساحتی بالغ بر ۱۱۲۲۰۰ متر مربع دارد. این پارک از شلوغ‌ترین پارک‌های کرج است.



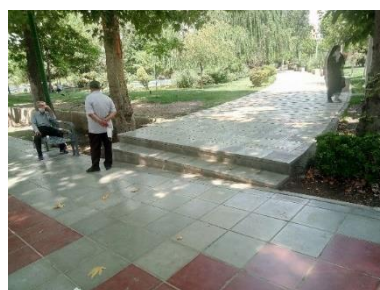
تصویر ۱۰ - کفسازی و اختلاف ارتفاع نامناسب



تصویر ۹- تعبیه نشدن رامپ در هیچ یک از قسمت‌های ورودی جهت ورود معلولین به داخل پارک



تصویر ۱۲ - کفسازی نامناسب و عدم وجود ارتباط مناسب با ضوابط معلولین در ارتباط با خیابان



تصویر ۱۱- نبود رامپ جهت استفاده معلولین در محیط پارک



تصویر ۱۳ - رامپ فاقد دستگیره

این پارک از نظر دسترسی برای استفاده از معلولین بسیار ضعیف بوده و تقریباً هیچ امکاناتی جهت استفاده معلولین در آن تعبیه نشده است.

مورد مطالعاتی ۳: خیابان طالقانی کرج

پر ترددترین خیابان کرج که هم از نظر سواره و هم از نظر پیاده بشدت شلوغ و پر ترافیک است. این خیابان دارای یک تقاطع اصلی به نام چهارراه طالقانی است. و عمده فعالیت صورت گرفته در این خیابان و چهار راه، پزشکی است.



تصویر ۱۵ - عدم ارتباط مناسب بین پیاده رو و خیابان



تصویر ۱۴ - پل عابر پیاده فاقد آسانسور یا رامپ



تصویر ۱۷ - جایگاه نامناسب دستفروشان



تصویر ۱۶ - چینش نامناسب مبلمان



تصویر ۱۹ - وجود داربست های مزاحم

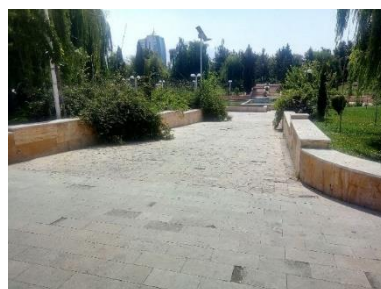


تصویر ۱۸ - چینش مبلمان نامناسب

در این پیاده‌روها هیچ رامپی جهت ارتباط میان خیابان و پیاده رو وجود ندارد و مبلمان این پیاده‌روها در جایگاه بسیار نامناسبی قرار دارند. همچنین داربست‌های مزاحم و جایگاه نامناسب دستفروش ها همه روزه مانع تردد مناسب معلولین در این پیاده‌روها می‌شود.

مورد مطالعاتی ۴: بوستان چهارصد دستگاه

واقع در چهارراه طالقانی کرج که یکی از بزرگترین پارک های کرج است که در مجاورت آن یک سالن و آمفی تئاتر به نام نژاد فلاح قرار دارد. این پارک بسیار پر تردد است.



تصویر ۲۱ - کفسازی نامناسب



تصویر ۲۰ - وجود مانع در ورودی پارک



تصویر ۲۳- عدم وجود رامپ



تصویر ۲۲- عدم وجود رامپ

در این پارک سرویس بهداشتی مناسب معلولین تعبیه نشده است.

۷- تجزیه و تحلیل یافته ها

بررسی یافته ها نشان دهنده مناسب نبودن پیاده‌روها و پارک‌های شهر کرج جهت استفاده قشر معلول جامعه است چرا که در اکثر موارد به حقوق و ضوابط طراحی معلولین توجهی نشده و صرفاً جهت استفاده قشر سالم جامعه طراحی و ساخته شده است. اکثریت اختلاف ارتفاع ها تنها بوسیله پله ارتباط یافته و هیچ رامپی وجود ندارد و در قسمت هایی که از رامپ استفاده شده نیز آن را غیر اصولی، با کفسازی نامناسب، شیب نامناسب و فاقد دستگیره اجرا کرده‌اند. همچنین کفسازی پیاده‌روها و پارک‌ها نیز مناسب معلولین نبوده و در کنار پیاده‌روها از جدول مناسب استفاده نشده و این امر موجب کم‌رنگ‌تر شدن حضور آنان در سطوح مختلف شهری می‌شود.

نتیجه‌گیری

بررسی موارد مطالعاتی و تحقیقات میدانی انجام شده نشان دهنده این است که طراحی شهری و پارک‌ها بصورت مناسب انجام نشده و علیرغم اینکه در طراحی شهری باید حداقل خدمات و امکانات شهری بصورت یکسان در اختیار تمام اقشار بویژه معلولین قرارگیرد، در موارد مطالعاتی که جزئی از مهمترین اماکن شهر کرج هستند هیچگونه توجهی به حقوق معلولین نشده یک شهروند جانباز و معلول، از حقوق اجتماعی برابری با سایر شهروندان برخوردار است و این حق و حقوق برابر، شامل امکان دسترسی آسان به اماکن مختلف شهری و معابر مناسب برای رفت و آمد این قشر جامعه می‌باشد. اما در شرایط کنونی این امر صورت نمی‌گیرد و پیشنهاد می‌گردد متولیان طراحی و ساخت اماکن مختلف شهری از جمله پارک ها و پیاده‌روها، در طراحی‌های خود به مقررات و ضوابط طراحی برای معلولین توجهی ویژه داشته باشند.

منابع

۱. مجیدی و تیموری. مطالعه موردی خیابان چهارباغ جهت اصلاح دسترسی جانبازان و معلولین، مجله‌ی علمی پژوهشی طب جانباز بهار ۱۳۹۰
۲. صالحی و بهمنی. بررسی مشکلات و موانع معلولین در معماری و شهرسازی معاصر ایران، اولین همایش ملی افق‌های نوین در توانمند سازی و توسعه پایدار معماری، عمران، گردشگری، انرژی و محیط زیست شهری و روستایی، مرداد ۱۳۹۳
۳. چاپچی و داودپور، حضور معلولین در شهر با تاکید بر ضوابط و مقررات معلولین، کنفرانس بین المللی مهندسی عمران و معماری، تبریز. ۱۳۹۴
۴. صفدرزاده، میزان انطباق معابر شهری با نیاز جامعه معلولین و جانبازان (مطالعه موردی شهر شیروان)، فصلنامه جغرافیایی چشم انداز زاگرس، دوره ۵، شماره ۱۵، بهار ۱۳۹۲
۵. گرجی شیرزاد، جایگاه حقوق معلولین در حوزه حقوق شهری، فصلنامه مطالعات راهبردی سیاستگذاری عمومی، دوره ۸، شماره ۲۶، بهار ۱۳۹۷
۶. رجالی، ورزش معلولین در شهر، اولین همایش ملی شهر و ورزش، ۱۳۸۵
7. Wennberg H, Hyde'n C, St°ahl A. Barrier-free outdoor environments: Older peoples' perceptions before and after implementation of legislative directives, Transport Policy, 2010, 17, PP: 464-474
8. Ghaem G. Housing and the Handicapped, FirstPrinting, Tehran, Publishing Organization Ministry of Culture and Islamic Guidance, 1371, P: 38
9. Seeland K, Nicole S. Public green space and disabled users, Urban Forestry & Urban Greening, 2006, 5, pp: 29-34

تأثیر گردشگری شهری بر اقتصاد شهری با تأکید بر سیستم حمل و نقل عمومی

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۷/۱۳

تاریخ پذیرش: ۹۹/۰۸/۰۴

کد مقاله: ۹۹۴۴۳

ساناز تقی زاد فرهمند^۱

چکیده

مهم ترین فضاهایی که مورد بازدید و اقامت گردشگران قرار می گیرند فضاهای شهری هستند که از دیرباز جذاب ترین فضاها را تشکیل می داده اند، زیرا پیشرفته ترین و کامل ترین قرارگاه های انسانی را تشکیل می دهند. یکی از بزرگ ترین منافع حاصل از صنعت گردشگری تأثیر اقتصادی گردشگری و افزایش درآمد برای ساکنان آن مناطق گردشگری است که می تواند به صورت فردی یا عمومی برای این مناطق به وجود آید. تأثیر مثبت دیگر گردشگری می تواند ایجاد فرصت های شغلی جدید و نیز افزایش اشتغال در فعالیتهای مرتبط با این صنعت باشد. در اغلب مناطق توسعه یافته گردشگری، شبکه حمل و نقل وسیع و مناسب وجود دارد. ساختار حمل و نقل و دسترسی راحت و با کیفیت بالا برای گردشگران یکی از مهم ترین ملزومات ایجاد در هر منطقه گردشگری است. حمل و نقل دارای یک سری متغیرهای مکانی است که بر روی هزینه ها و تولید در سایر فعالیتهای اقتصادی و اجتماعی تأثیرگذار است. از این منظر حمل و نقل به عنوان عامل تسهیل کننده جابه جایی است که دارای هزینه های اقتصادی و بودجه ای می باشد. در تحقیق حاضر به تبیین و بررسی نقش مقوله گردشگری در اقتصاد شهر و تعاریف مرتبط با آن ها پرداخته شده و تأثیری که حمل و نقل و امکانات ترابری و جابجایی می تواند بر رونق و رشد صنعت گردشگری شهری و به تبع آن اقتصاد شهر داشته باشد مورد تحقیق قرار گرفته است.

واژگان کلیدی: شهر، گردشگری، گردشگری شهری، حمل و نقل، اقتصاد شهری

۱- فوق لیسانس، مدیریت اجرایی - استراتژیک، کارشناس اداره پایش و ارزیابی عملکرد معاونت برنامه ریزی و توسعه شهری
شهرداری منطقه ۶

۱- مقدمه

توسعه شامل اضلاع و رشته‌های متعدد می‌باشد که شاخص‌ترین آن‌ها عبارتند از: توسعه اجتماعی، فرهنگی، سیاسی، اقتصادی و ... کوشش مدیران و برنامه ریزان ملی و منطقه‌ای در جهت رسیدن به توسعه در همه ابعاد و زمینه‌های آن می‌باشد. در این میان یکی از شاخه‌های مهم و اصلی که مورد توجه غالب مسئولین و برنامه ریزان در امر توسعه می‌باشد، توسعه اقتصادی و در مقیاس خرد آن توسعه اقتصاد شهری می‌باشد.

در حال حاضر اقتصاد شهری به عوامل گوناگون و متعددی وابسته می‌باشد؛ که از آن‌ها می‌توان به صنعت توریسم (گردشگری) یکی از کم هزینه ترین و و زود بازده ترین عوامل رشد و ترقی در اقتصاد اشاره داشت.

امروزه گردشگری به‌عنوان پدیده‌ای اجتماعی است که به جهت اجتماعی اقتصادی اثرات بسیاری در جوامع مقصد به جای می‌گذارد و مورد مطالعه محققین از رشته‌های علمی مختلف قرار می‌گیرد. آنچه که از مطالعات و مشاهدات محققین رشته‌های جامعه شناسی، روان شناسی اجتماعی و مردم شناسی در زمینه گردشگری بر می‌آید، نقش محوری و اساسی آن در عرصه اقتصادی و سایر زمینه‌هاست. با توجه به رشد و اهمیت اقتصادی گردشگری در عصر جهانی شدن می‌توان این صنعت را ابزاری مناسب برای توسعه اجتماعی و اقتصادی در مقصدها برشمرد. رایج ترین دلیل توسعه گردشگری به ویژه در میان کشورهای در حال توسعه نیز همین است و به‌عنوان راهبرد توسعه محسوب می‌گردد.

توریسم با نزدیک کردن مردم و فرهنگ‌های مختلف به یکدیگر، نقش مهمی در اقتصاد جهانی ایفا می‌کند. با افزایش دسترسی و سهولت حرکت در کشورها و آشنا شدن با فرهنگ‌ها، بازار توریسم برای برآورده کردن درخواست فزاینده پذیرش انواع مختلف مسافران توسعه یافته است. (کریمیان بستانی، لطیفی پور، ۱۳۹۷)

محیط‌های شهری هم به‌عنوان مبدأ و هم به‌عنوان مقصد حرکت‌های گردشگری از اهمیت زیادی برخوردار هستند و مبدأ و مقصد بودن آن بستگی به میزان جاذبه‌های موجود در آن‌ها دارد، به علت وجود جاذبه‌های مختلف تاریخی، باستانی، فرهنگی، مذهبی و موزه‌ای و ایجاد امکانات رفاهی، فرهنگی، بازرگانی، ارتباطی و ... به‌عنوان مقصدی برای حرکت‌های گردشگری در اولویت هستند تا اینکه به‌عنوان مبدأ در نظر گرفته شوند. در شهرهای سنتی گردشگری خودش را در ساختار اقتصادی محکمی پایه‌گذاری می‌کند. در شهرهای گردشگری پذیر، گردشگری ترقی دهنده رشد و توسعه‌های شهری است و در شهرهای غیرتوریستی، این صنعت به‌عنوان یک فرصت مطرح است و برنامه ریزان و مدیران شهری به ایجاد تصویرهای جدید از شهرها و افزایش جاذبه‌های مقاصد نیازمند هستند. (رنجبر، جرفی، ۱۳۹۰)

فضای گردشگری شهری، فضایی است که منابع گردشگری در آن وجود دارد. شهرهای توریستی ترکیب منسجمی از کاربری‌های مرتبط را ارائه می‌دهند و از نظر اقتصادی تأکید آن‌ها بر فعالیت‌های تفریحی است. به عبارتی شهرهای توریستی به علت تجمع زیر ساخت‌ها و نهادهای مدنی می‌توانند مکان ایده‌آلی جهت جذب گردشگران داخلی و خارجی به حساب آیند. شهرها در آینده گردشگری، دارای نقشی محوری هستند (موحد، ۱۳۸۶)

از طرفی یکی از بخش‌هایی که به موازات توسعه گردشگری در جهان به شدت در حال گسترش مشابه و مرتبط با آن بوده، بخش حمل‌ونقل است. یکی از مهمترین بخشهای جامعه و زمینه‌های تحقق توسعه در جوامع امروزی حمل‌ونقل می‌باشد که در گذشته مجموعه‌ای از خدمات بوده اما در حال حاضر به‌عنوان یک صنعت شناخته می‌شود. گردشگری نیز نسبت به گذشته تغییرات و رشد بسیار زیادی داشته است و به‌عنوان یک صنعت پربازده شناخته می‌شود. یکی از مهمترین بخش‌های صنعت گردشگری نیز حمل‌ونقل و شیوه‌های آن می‌باشد. (شاد، کدخدایی و کدخدایی، ۱۳۹۶)

پیشرفت تکنولوژی حمل‌ونقل در سالهای اخیر مخصوصاً در زمینه رشد مسافرت و افزایش مالکیت خودرو باعث گسترده شدن جغرافیای گردشگری و انعطاف پذیری بیشتر مسافرت‌ها شده است. به طوری که بعضاً گردشگری بین المللی وابستگی شدیدی به تعداد فرودگاه‌ها و فراوانی پروازها دارد. به طور کلی در عصر حاضر صنعت حمل‌ونقل نقشی مهم در گردشگری و صنعت توریسم داشته و به همین ترتیب اقتصاد شهری را از خود متأثر می‌کند. (شاد، کدخدایی و کدخدایی، ۱۳۹۶)

گردشگری می‌تواند با ایجاد و رشد و توسعه اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی و ثبات بخشیدن به کارکردهای شهری و نظم بخشیدن به کارکرد آن‌ها، موجب فراهم آمدن فضای اعتماد و مشارکت کلیه شهروندان در امور شهر را به‌همراه داشته باشد و که نتیجه آن افزایش و ارتقاء سرمایه‌های اجتماعی شهری خواهد بود.

۲- پیشینه پژوهش

صیدایی و همکار (۱۳۹۱) در پژوهشی پیامدها و اثرات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی حاصل از توسعه گردشگری را در شهر کرمانشاه مورد بررسی قرار داده‌اند.

ضرابی و همکار (۱۳۹۰)، در پژوهش خود با عنوان؛ سنجش تاثیرات اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و زیست محیطی توسعه گردشگری از دیدگاه ساکنان، به بررسی گردشگری بر توسعه شهری شهرستان مشکین شهر پرداخته اند. شهبایان (۱۳۹۰)، در پژوهش خود تحت عنوان؛ بررسی نقش و اثرات گردشگری در توسعه پایدار شهر؛ با تاکید بر ادراک ساکنان به بررسی نقش و اثرات گردشگری در توسعه پایدار شهری را مورد بررسی قرار داده اند. روزبه شاد، مسعود کدخدایی و محسن کدخدایی (۱۳۹۶) در مقاله ای با عنوان؛ نقش حمل و نقل در صنعت توریسم و گردشگری به روابط متقابل این دو صنعت و اثرات آن ها بر یکدیگر مورد بررسی قرار میگیرد. جاذبه های مدهای مختلف حمل و نقل در صنعت گردشگری نیز به طور خلاصه ذکر شده و مزایای استفاده از مد حمل و نقل هوایی برای گردشگران نیز بر شمرده میشوند.

۳- روش انجام پژوهش

روش تحقیق به کار رفته در این پژوهش تحلیلی -توصیفی با تمرکز بر داده ها و اطلاعات و منابع کتابخانه ای است که از طریق مطالعه و فیش برداری و اخذ مستندات و تدوین که اطلاعات جامع آن ها به تفصیل در بخش منابع و ماخذ نگاشته شده صورت پذیرفته است.

۴- تعاریف و مفاهیم نظری

۴-۱- شهر

شهر به مثابه بخشی از سلسله مراتب سیستم فضایی و تقسیمات سیاسی - جغرافیایی هر کشور براساس شاخصه های مختلفی مانند؛ نوع، کاربری، فرهنگ، حکومت، مدیریت، سطح آگاهی، علاقه مندی اجتماعی و مشارکت مردم در نظام تصمیم گیری و... شکل می گیرد. از نظر تعریف شهر و مکان شهری، تفاوت زیادی بین کشورها وجود دارد. در حال حاضر، تعاریف مختلفی از مکان شهری شده است که هیچ کدام به تنهایی رضایت بخش نیست. گاهی اوقات، شهر بر اساس فرهنگ شهری (تعریف فرهنگی)، گاهی بر اساس کارکرد اداری (تعریف سیاسی- اداری)، گاهی بر اساس افراد شاغل در بخش غیر کشاورزی (شاخص اقتصادی) و گاهی بر اساس تعداد جمعیت (شاخص جمعیت شناختی) تعریف می شود. (شارع پور، ۱۳۹۱) شهرها کامل ترین اشکال ممکن آبادی انسانی اند. آن ها همچون مشعلی فروزان انوار خود را فرا راه انسانیت و تمدن پاشیده اند. آن ها همچون موج شکن برپهنه گیتی ایستاده، امواج تعدی را درهم شکسته و بدین ترتیب به حیطه امنیت بدل گردیده اند. آن ها آدمی را در وصول به نقطه اعلاای فرهنگ یاری رسانیده اند. آن ها درپناه دیوارهای خود محیطی مناسب را برای پرورش اصلی ترین دستاوردهای علمی و هنری فراهم آورده اند (یاراحمدی، ۱۳۷۸)

۴-۲- گردشگری و گردشگری شهری

واژه گردشگری نخستین بار در سال ۱۸۱۱ در مجله انگلیسی به نام اسپورتینگ ماگازین آمد. در آن زمان این لغت به معنای مسافرت به منظور تماشای آثار تاریخی و بازدید از مناظر طبیعت برای کسب لذت به کار می رفت. (محلاتی، ۱۳۸۱)، گردشگری فعالیتی است با آثار اقتصادی بی شمار که تبعات زیست محیطی و اجتماعی فراوانی به همراه دارد و توجه کامل به هر کدام از اجزاء این پدیده حیاتی است.

گردشگری از جریان های جهانی و بیانگر ترکیب امور اقتصادی و اجتماعی و فرهنگی است و می تواند به کشورهای در حال توسعه در حل مشکلات بیکاری و فقر کمک کند. گردشگری در یک کلیت در برگیرنده جریانی از سرمایه انسان، فرهنگ و کنش متقابل میان آنهاست که در فضاهای جغرافیایی آثار مختلفی بر جای می نهد. ایجاد درآمد و اشتغال برای ساکنان محلی در عرضه فضا برای استفاده گردشگران یکی از این آثار است. (فنی و همکاران ۱۳۹۲)

گردشگری به سفرهایی گفته می شود که توسط گردشگر بین مبدأ و مقصد به شرط عدم اشتغال و اقامت بیشتر از شش ماه و کمتر از یک روز نباشد (رضوانی، ۱۳۸۶) براساس گفته مکینتاژ و گولدرن (۱۹۸۶) توریسم جمعی از پدیده ها و روابط ناشی شده از روابط متقابل گردشگران، تامین کنندگان تجاری، حکومت ها و جوامع میزبان در فرآیند جذب و میزبانی گردشگران و توریست است. امروزه، افزایش جمعیت، افزایش رفاه عمومی، پیشرفت علوم و فنون، افزایش زمان آزاد و فراغت، تفکیک مقوله کار و فراغت و ... همه و همه باعث رشد روزافزون سفر و جهانگردی شده است و کشورهای جهان به این واقعیت دست یافته اند که توجه ویژه به صنعت جهانگردی و تلاش در جهت توسعه این صنعت باعث کسب درآمدهای هنگفت و منفعت های اضافی برای جوامع بومی و اقتصاد محلی به همراه داشته باشد (پاپلی یزدی و سقایی، ۱۳۹۳)

یکی از مهم‌ترین مقاصد که روندهای گردشگری جهان را در دهه‌های گذشته تحت تأثیر قرار داده، مراکز شهری است. رشد سفرهای کوتاه مدت این مقاصد را به یکی از اصلی‌ترین مراکز گردشگری تبدیل نموده که تا حدودی تغییر سبک زندگی را در سال‌های اخیر نشان می‌دهد. مردم مقاصد گردشگری را می‌خواهند که به راحتی و به سرعت قابل دسترسی باشند. این شرایط برای مقاصد نزدیک و قابل دسترسی بسیار سودمند بوده و باعث توسعه گردشگری شهری شده است. (رهنمایی، ۱۳۸۷)

و دربردارنده مراکز مهم اقتصادی، علمی، تفریحی، پزشکی و غیره هستند. در سراسر جهان شهرهای بزرگ مهم‌ترین مقاصد توریستی را تشکیل می‌دهند. امروزه صنعت گردشگری بویژه شاخه شهری آن، جایگاه خاصی در اقتصاد کشورها دارد و نقش فعال و موثر در ارتقاء ساختار اقتصادی- اجتماعی و محیطی کشورها بازی میکند. (فنی، علیزاده طولی و زحمتکش، ۱۳۹۲)

گردشگری شهری در کشورهای پیشرفته پردرآمدترین نوع گردشگری است و در زمینه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، اکولوژیکی و غیره تأثیرات انکارناپذیری دارد.

گردشگری شهری صنعتی است که روز به روز بر اهمیت آن افزون می‌شود و آن بنا به دلایلی چون:

- پرسودترین فعالیت است؛
- در شرایط صحیح نه تنها فاقد عواقب اکولوژیک است، بلکه به احیای محیط منجر می‌شود؛
- اشتغال‌زا است و باعث افزایش درآمد می‌شود. (مؤذنی، ۱۳۸۶)

۴-۳- اقتصاد شهری

علم اقتصاد شهری به مطالعه ی اقتصادی مناطق شهری می‌پردازد. در این رشته، از ابزارهای علم اقتصاد برای تجزیه و تحلیل مسائل مربوط به مکان‌یابی بنگاه‌ها و خانوارها در شهر (کاربری اراضی شهری)، مسکن شهری، ترابری شهری، زیرساخت‌ها و تسهیلات شهری، مالیه شهری و فقر و حاشیه نشینی در شهر استفاده می‌شود. به عبارت دقیق‌تر، علم اقتصاد شهری شاخه‌ای از اقتصاد خرد است که در آن ساختار فضایی شهر و مکان‌گزینی خانوارها و مؤسسات اقتصادی مطالعه می‌شود. از حوزه‌های مهم اقتصاد شهری بررسی بازارهای مشخص شهری است؛ مانند: بازار مسکن، بازار گردشگری، حمل‌ونقل و ترابری شهری و ... (هادی زنوز، ۱۳۸۸)

از مسائلی که توجه اقتصاددانان شهری، جامعه‌شناسان و برنامه‌ریزان شهری را بیش از پیش به خود جلب کرده است، رودررویی با مسائل اجتماعی مهمی مانند: تأمین زیرساخت‌های شهری، حمل‌ونقل، تأسیسات و تسهیلات شهری، مسکن، فقر و حاشیه نشینی شهری و نوسازی بافت‌های فرسوده شهری می‌باشد. (هادی زنوز، ۱۳۸۸)

امروزه مالیه شهری یکی از شاخه‌های مهم اقتصاد شهری است که در دهه اخیر ادبیات گسترده‌ای درباره آن تولید و انتشار یافته است. مباحثی همچون فدرالیسم مالی، تخصیص انواع وظایف و مالیات‌ها به سطوح مختلف دولت، قیمت‌گذاری خدمات شهری و وصول آن، پرداخت‌های انتقالی دولت به شهرداریها و قواعد حاکم بر آن و آسان‌سازی دسترسی دولت‌های محلی به بازار سرمایه و مشارکت با بخش خصوصی در این حوزه به تفصیل بررسی شده است. در فرایند تدوین برنامه توسعه اقتصاد شهری، مسئولان بخش عمومی، صاحبان کسب و کار و سازمان‌های غیردولتی به طور جمعی کار می‌کنند تا شرایط بهتری برای رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال فراهم کنند. علت توجه به این موضوع نیز آن است که شهرها بیش از هر زمان دیگری از رقابت بین المللی، ملی و منطقه‌ای تأثیر می‌پذیرند (هادی زنوز، ۱۳۸۸).

صنعت گردشگری دارای آثار اقتصادی و اجتماعی قابل ملاحظه‌ای می‌باشد. ایجاد اشتغال و دستیابی به درآمد ارزی پایدار و مناسب و همچنین شناخت متقابل فرهنگی در راستای صلح و وفاق بین المللی از آثار اقتصادی و اجتماعی این صنعت است. ایجاد اشتغال، کسب درآمد ارزی برای کشور، منطقه و شهر میزبان و بهبود تراز پرداخت‌ها، افزایش درآمدهای مالیاتی از محل فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با گردشگری، ایجاد تعادل منطقه‌ای، تعدیل ثروت، دگرگون ساختن فعالیت‌های اقتصادی و سوق دادن درآمد به مناطق شهری از اثرات اقتصادی گردشگری شهری محسوب می‌شود. (یزدانی و همکاران، ۱۳۹۷)

۴-۴- عوامل موثر بر توسعه و رونق گردشگری

در صنعت گردشگری پروژه‌های حمل‌ونقل مرتبط با گردشگری اشتغال و درآمد ایجاد شده برای اقتصاد محلی حایز اهمیت است. گسترش جهانگردی و دستیابی به این درآمدهای کم‌نظیر، بدون توجه به زیرساخت‌های مورد نیاز این صنعت امکان‌پذیر نیست. در صنعت گردشگری بخش دولتی و خصوصی مکمل همدیگر هستند و نبود یکی از آن‌ها باعث ناکارآمدی وجود دیگری می‌شود. لذا باید بخش دولتی و بخش خصوصی هر یک در جایگاه خود قرار بگیرند تا شاهد رشد و شکوفایی این صنعت باشیم. بخش دولتی با ایجاد زیرساخت‌ها می‌تواند نقش اساسی را در توسعه این صنعت داشته باشد. یکی از مهمترین وظایف بخش دولتی، مدیریت کلان و تعیین سیاست‌های کلی در این صنعت می‌باشد؛ که با مطالعه پتانسیل‌های موجود و با تخصیص بودجه

زیرساخت های لازم برای سرمایه گذاری بخش خصوصی را مهیا کنند و با گسترش جاده ها، تجهیز فرودگاه ها و ترمیم و اصلاح سیستم های حمل و نقل زمینه های امنیت و آرامش خاطر گردشگران را ایجاد نمایند.

همچنین با وضع قوانین و مقررات بسترسازی جهت ایجاد امنیت روانی و اجتماعی برای گردشگران و جهانگردان که فاکتور مکمل و بسیار مهمی در راستای توسعه صنعت گردشگری است صورت گیرد و به توسعه منابع انسانی و ایجاد مراکز آموزشی تخصصی پرداخته. با تدوین قوانین حمایتی از سرمایه گذاری در این صنعت راه را برای سرمایه گذاران داخلی و خارجی هموار سازند و با تبلیغات و اطلاع رسانی زمینه های لازم را برای سفر گردشگران به کشور ایجاد کنند.

به طور کلی گردشگری دارای سه جنبه است: حفاظت از محیط زیست، حفظ منابع و میراث فرهنگی و حرمت و احترام به جوامع، که در بعد فرهنگی نهادهای محلی می توانند از این ظرفیت خود استفاده نمایند و با جلب و حضور مشارکتی مردم، جوانان، و نوجوان، در جشن ها، انواع گردهم آیی های اجتماعی، برپایی نمایش ها و معرفی فرهنگ های گوناگون، اشکال گوناگون، تعاملات اجتماعی و فرهنگی و هر آنچه مظهر تنوع فرهنگی و قومی یک ملت است می توانند در چنین فضاهایی زمینه های جلب گردشگران، داخلی و خارجی را فراهم سازند. نهادهای مردمی به عنوان، جایگزینی مناسب برای دولت می توانند نقش حفاظتی از میراث فرهنگی و جاذبه های گردشگری را برعهده بگیرند. آن ها می توانند از ظرفیت اعتمادسازی، مشارکتی و تعاملی خود استفاده نمایند و سرمایه گذاری کلانی را در راستای توسعه گردشگری به سمت عناصر و جاذبه های گردشگری شهری سوق دهند. تشکل های مردم نهاد در بسیاری از زمینه ها در حوزه محیط زیست، میراث فرهنگی و گردشگری گامی جلوتر از دستگاه های دولتی در حفظ میراث قدیمی و کهن برداشته اند. از طرف دیگر نهادهای محلی با توجه به ظرفیت و از طرفی همکاری با دولت قادر خواهند بود تا در حوزه هایی مانند میراث فرهنگی و گردشگری فعالیت های بسیار خوبی صورت گیرد به نحوی که فعالیت این تشکل ها می تواند از وارد آمدن گزند و آسیب به بافت های تاریخی شهری ممانعت نمایند؛ که این امر به دنیا خود گردشگری پایدار شهری را به ارمغان، می آورد. (کلانتری و همکاران، ۱۳۹۵)

ایجاد امکانات رفاهی، فرهنگی، بازرگانی، ارتباطی، ترابری و حمل و نقل و... برای مقصد حرکت های گردشگری در اولویت هستند، تا اینکه به عنوان مبدأ در نظر گرفته شوند. در شهرهای سنتی گردشگری خودش را در ساختار اقتصادی محکمی پایه گذاری می کند. در شهرهای گردشگری پذیر، گردشگری ترقی دهنده رشد و توسعه های شهری است و در شهرهای غیرتوریستی، این صنعت به عنوان یک فرصت مطرح است و برنامه ریزان و مدیران شهری به ایجاد تصویرهای جدید از شهرها و افزایش جاذبه ها ی مقاصد نیازمند هستند (رنجبر، جرفی، ۱۳۹۰).

با توجه به آنچه که بیان شد، می توان به این نتیجه رسید که مدیریت کلان و متخصص در صنعت گردشگری حرف اول را میزند. برنامه ریزی بلند مدت و کوتاه مدت به همراه مدیریت استراتژیک می تواند زمینه های لازم جهت توسعه و گسترش این صنعت در پیش داشته باشد. بخش خصوصی با احساس امنیت اقدام به سرمایه گذاری می کند و با در نظر گرفتن طرح جامع گردشگری که توسط مدیریت کلان تدوین شده است باید طرح های خود را به اجرا بگذارند. ساخت هتل ها، سیستم حمل و نقل و جابجایی مطلوب و تاسیسات گردشگری و ایجاد دفاتر خدمات مسافرتی و ارائه تورهای گردشگری و اطلاعات به گردشگران جهت سفر به شهرهای مختلف کشور دامنه توسعه صنعت توریسم و گردشگری را گسترش می دهند و منجر به پویایی گردشگری در کشور خواهند شد. (یزدانی و همکاران، ۱۳۹۷)

۴-۵- اهمیت حمل و نقل در گردشگری شهری

حمل و نقل از ارکان اصلی صنعت توریسم می باشد و صنعت توریسم به عنوان یکی از مهم ترین و پردرآمدترین منابع جهان در آغاز هزاره سوم به شمار می رود. حمل و نقل در لغت به معنی جا به جا کردن و بردن است. در اقتصاد آنرا جا به جایی انسان و کالا از یک نقطه به نقطه دیگر تعریف کرده اند. کلمه حمل و نقل که خود ترجمه کلمه ترنسپورتیشن^۱ است را تحت عنوان " ترابری، حمل و نقل" به کار می برند. فراهم بودن امکانات حمل و نقل مناسب، مطمئن، راحت و سریع و ارزان پیش شرط توسعه گردشگری است. زیرا گردشگران در تصمیمات خود دو عامل هزینه و زمان را مد نظر قرار می دهند؛ و برای دسترسی به مقاصد گردشگری انتخاب نوع سیستم حمل و نقل و یا فراهم بودن سیستم مناسب بر این دو عامل تاثیر می گذارد. (نظریان و همکاران، ۱۳۸۹)

جایگاه و نقش حمل و نقل در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی و اجتماعی جوامع امروزی بر کسی پوشیده نیست. به عبارتی امروزه حمل و نقل را به عنوان یکی از پایه های اساسی توسعه متوازن و پایدار کشورها می دانند؛ و در کارآمدی و توانمندی آن را « به نیروی محرکه یا موتور توسعه تعبیر می نمایند» اهمیت نظام حمل و نقل کارآمد زمینه ساز توسعه پایدار و عدالت محور می دانند. صنعت حمل و نقل که به موازات پیشرفت های علم و تکنولوژی، همراه با نیازهای اجتماعی و اقتصادی و سیاسی حرکت می کند. در پهنای جهانی جایگاهی عظیم به دست آورده است. یکی از ویژگی های اقتصادی حمل و نقل تاثیرگذاری آن روی صنایع دیگر است.

در این راستا صنعت گردشگری را می‌توان نام برد. گردشگری و حمل‌ونقل به میزان خیلی زیادی به هم وابسته هستند. (نظریان و همکاران، ۱۳۸۹)

سیستم حمل‌ونقل یکی از عمده ترین عناصر تشکیل دهنده صنعت گردشگری می‌باشد که بخشی از هزینه های گردشگران را به خود اختصاص می‌دهد. اساساً گردشگری با جا به جایی و حرکت از مبدا و محل زندگی دایمی افراد به نقاط دور دست تحقق پیدا می‌کند. توسعه و گسترش صنعت توریسم منوط به توسعه امکانات حمل‌ونقل می‌باشد. (نظریان و همکاران، ۱۳۸۹)

نحوه هزینه گردشگران، یکی از مباحث مورد توجه در فرایند اقتصاد گردشگری است. به طور کلی هزینه های یک گردشگر در مقصد شامل: هزینه غذا و خوراک، اقامت، تفریحات، بازدید، تردد و حمل‌ونقل، گشت و گذار، خدمات ترابری و مانند آن است. (بدری، طیبی، ۱۳۹۱)

صنعت گردشگری به سرعت در حال گسترش است و این صنعت به یکی از بزرگ ترین زمینه‌های کسب و کار در جهان مبدل شده است. افق های روشن، مقاصد جدید، گروه های تازه گردشگران و انواع رو به تکامل گردشگری همگی نوید دهنده گسترش این صنعت هستند. هم چنین صنعت گردشگری حاصل مسافرت و اقامت مردم در خارج از محیط متعارف خود می‌باشد. در گردشگری زیر ساخت ها به خصوص حمل و نقل در توسعه گردشگری دارای اهمیت است. توسعه حمل و نقل تأثیر عمده ای بر رشد و هدایت این صنعت داشته است. فراهم بودن امکانات حمل و نقل مناسب، مطمئن راحت، سریع و ارزان شرط لازم توسعه گردشگری است. بسط و گسترش ارتباطات و وسایل مدرن حمل و نقل، توسعه خدمات هواپیمایی و فرودگاهی و بهره برداری از راه های ارتباطی و مواصلاتی براستقبال گردشگران بر مقصد های گردشگری خواهد افزود. (دهگانی، ۱۳۸۹)

۴-۶- نقش گردشگری در توسعه اقتصاد شهری

صنعت گردشگری در جهان توسعه فراوانی یافته است و بسیاری از کشورها از این راه توانسته اند وضعیت خود را بهبود بخشند و از مشکلاتی مانند بیکاری، پایین بودن سطح درآمد سرانه و کمبود درآمد ارزی خویش بکاهند. صنعت گردشگری امروزه به قدری در توسعه اقتصادی و اجتماعی کشورها اهمیت دارد که اقتصاد دانان آن را صادرات نامرئی نیز می‌نامند.

گردشگری جدیدترین صنعت دنیاست که با ویژگی خاص خود صنعتی پویا با آینده ای روشن تلقی می‌شود؛ بنابراین سرمایه گذاری در این صنعت در تمام کشورهای دارای جاذبه های جهانگردی رو به افزایش است. امروزه جذب گردشگران به رقابتی فزاینده در بین نهادهای درگیر در صنعت گردشگری تبدیل شده است زیرا این صنعت نه تنها در پیشبرد اقتصاد ملی و درآمدهای ارزی نقش دارد بلکه صنعتی است پاکیزه و عاری از آلودگی و در عین حال ایجاد کننده مشاغل جدید است و برای کشورهای دارای پتانسیل در این زمینه، می‌تواند به مهمترین منبع کسب درآمد ارزی تبدیل شود مشروط بر اینکه برنامه ریزی صحیح و همه جانبه توأم با آینده نگری برای آن تنظیم و اجرا شود. (ویسی، ۱۳۹۳)

توریسم جمعی از پدیده ها و روابط ناشی شده از روابط متقابل گردشگران، تامین کنندگان تجاری، حکومت ها و جوامع میزبان در فرآیند جذب و میزبانی گردشگران و توریست است. امروزه، افزایش جمعیت، افزایش رفاه عمومی، پیشرفت علوم و فنون، افزایش زمان آزاد، تفکیک مقوله کار و فراغت و ... همه و همه باعث رشد روزافزون سفر و جهانگردی شده است و کشورهای جهان به این واقعیت دست یافته اند که توجه ویژه به صنعت جهانگردی و تلاش در جهت توسعه این صنعت باعث کسب درآمدهای هنگفت و منفعت های اضافی برای جوامع بومی و اقتصاد محلی به همراه داشته باشد. (پاپلی یزدی و سقایی، ۱۳۹۳)

صنعت گردشگری به عنوان یکی از منابع درآمد و ایجاد اشتغال در سطح ملی و منطقه ای می‌تواند رهیافتی برای توسعه اقتصادی و اجتماعی در قلمرو ملی باشد، گردشگری به خصوص در زمانی که سود فعالیت های دیگر بخش های اقتصادی در حال کاهش می‌باشد، جایگزین مناسبی برای آن ها و راهبردی برای توسعه است امروزه گردشگری به عنوان پدیده ای اجتماعی که به جهت توسعه اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی اثرات بسیاری در جوامع مقصد به جای می‌گذارد، مورد مطالعه محققین از رشته های علمی مختلف قرار می‌گیرد. آنچه که از مطالعات و مشاهدات محققین رشته های جامعه شناسی، روان شناسی اجتماعی و مردم شناسی در زمینه گردشگری بر می‌آید، نقش محوری و اساسی آن در عرصه اقتصادی و سایر زمینه هاست. (پاپلی یزدی و سقایی، ۱۳۹۳)

در مجموع اثرات اقتصادی مستقیم و غیرمستقیم گردشگری در توسعه شهری را می‌توان در موارد زیر خلاصه کرد:

- ایجاد اشتغال و افزایش درآمد عمومی در سطح جامعه
- ورود سرمایه ها و سرمایه گذاری های خارجی به شهرها
- معرفی شهر به عنوان یک قطب گردشگری
- افزایش تعداد شاغل در امور مرتبط با گردشگری
- رشد ساخت و ساز و نوسازی در سطح شهرها

نتیجه

توسعه گردشگری برای رشد اقتصادی و اجتماعی اهمیت ویژه ای دارد که می توان آن را به منزله نیروی محرکه توسعه اقتصادی در تمام کشورها به حساب آورد. هیچ کشوری نیست که فاقد مواد اولیه لازم برای توسعه گردشگری باشد. آنچه که کشورها را از همدیگر متمایز می سازد خود به تنهایی جاذبه گردشگری به شمار می رود؛ بنابراین هر کشور با کوشش درخور و سرمایه گذاری مناسب در زمینه گردشگری می تواند وارد کننده جهانگرد و گردشگر بوده و از این راه به رشد اقتصادی خود کمک نماید. گردشگری پول و جمعیت را از مرکز ثقل صنعتی به سوی شهرها و روستاها و نقاط طبیعی و فرهنگی می کشاند و یا تعداد زیادی را به سوی مراکز شهری روانه می سازد و این حرکت آن ها باعث بازده مضاعف در اقتصاد کشورهای جهانگردپذیر می شود. بسیاری از کشورهای پیشرفته، گردشگری را بهترین راه اعتلای فرهنگ، ایجاد تفاهم بین المللی و دستیابی به درآمدهای سرشار اقتصادی می دانند. در واقع مهم ترین هدف توسعه گردشگری داخلی و خارجی، توسعه اقتصادی و اجتماعی نواحی مقصد است. (فنی، عزیززاده طولی و زحمتکش، ۱۳۹۲)

تردیدی نیست که رشد سیستم گردشگری مدیون توسعه سیستم حمل و نقل می باشد. امروزه یکی از معیارهای سنجش سطح توسعه یافتگی هر سرزمینی، نظام حمل و نقل آن سرزمین است. حمل و نقل به مثابه بال های پرنده و جهانگردی خود پرنده است. که در صورت ضعف یا نبود بال ها هیچ پرنده ای قادر به پرواز نخواهد بود. امروزه مهم ترین موضوع در گردشگری، خصوصاً در جهانگردی بین المللی حمل و نقل است. به همین جهت عدم توسعه و پیشرفت در حمل و نقل یکی از مشکلات کشورهای درحال توسعه در زمینه جهانگردی بین المللی است.

با عنایت به آنچه ذکر گردید؛ هر جامعه ای علی الخصوص جوامع در حال پیشرفت و توسعه، سعی بر حرکت در مسیر تعالی داشته و هدف و مقصود مدیران و برنامه ریزان این جوامع نیز تلاش در جهت نیل به این هدف است که توسعه اقتصادی و در ابعاد کوچکتر و البته مهم آن اقتصاد شهری یکی از مولفه های آن می باشد.

یکی از ارکان و پیش نیاز های نیل به رشد و توسعه اقتصاد شهری، توجه و گسترش صنعت گردشگری می باشد که با کمترین هزینه می تواند بیشترین بازده را در کوتاه ترین بازه زمانی برای شهر در ابعاد اقتصادی به همراه داشته باشد. چراکه گردشگری علاوه بر تاثیرات مستقیم اقتصادی که شامل اشتغال در بخش های مختلف، خدمات، اسکان، حمل و نقل و تفریح و بازدید و گشت و گذار می باشد و به صورت غیر مستقیم نیز بر بسیاری از بخش ها در شهر شامل؛ تاسیسات شهری، ساختمان، فرهنگ، بهداشت و درمان و امنیت و... نیز تأثیر گذار بوده و عامل مهمی در توسعه شهری باشد.

یکی از بخش هایی که تأثیر مهم بر صنعت گردشگری داشته و می تواند بر وزن رقابتی جاذبه مقصد نسبت به سایر رقبای تأثیر گذار باشد بخش صنعت و حمل و نقل می باشد.

برابر آنچه ذکر گردید؛ حمل و نقل و امکانات جابجایی شهری دارای نقشی متمایز در صنعت گردشگری و رونق توریسم در شهرها می باشد که توجه به این بخش و گسترش توسعه آن می تواند اثر قابل توجهی در صنعت گردشگری داشته باشد.

به طور کلی باتوجه به رونق و پیشرفت در صنعت حمل و نقل و تأثیری که می تواند بر توسعه صنعت گردشگری شهر داشته باشد و از طرفی اهمیت صنعت توریسم در اقتصاد شهری و توسعه آن می توان به این نتیجه رسید که توجه و رونق در صنعت حمل و نقل و به روزآوری و پیشرفت آن قادر خواهد بود در توسعه و رشد اقتصاد شهری تأثیر گذار باشد و در نتیجه زمینه ساز و یکی از عوامل دستیابی به توسعه پایدار و همه جانبه گردد.

منابع

۱. کریمیان بستانی، مریم، لطیفی پور، محمد، (۱۳۹۷)، واکاوی اثرات جهانی شدن بر توسعه اقتصاد شهری با تأکید بر توریسم (مطالعه موردی: شهر شیراز)، فصلنامه مطالعات علوم اجتماعی دوره ۴، شماره ۳، ص: ۱۱-۲۰
۲. رنجبر، محسن، جرفی، احمد، (۱۳۹۰)، ارزیابی پیامدهای گردشگران شهری در اقتصاد شهریه روش آماری نمونه موردی: شهر اهواز، فصل نامه جغرافیا و برنامه ریزی شهری چشم انداز زاگرس، سال چهارم، شماره ۱۱، ص: ۴۶-۶۶
۳. موحد، علی، (۱۳۸۶)، گردشگری شهری، چاپ اول، انتشارات دانشگاه چمران اهواز، انتشارات مهکامه
۴. شاد، روزبه، کدخدایی، مسعود، کدخدایی، محسن، (۱۳۹۶)، نقش حمل و نقل در صنعت توریسم و گردشگری، کنفرانس بین المللی برنامه ریزی و مدیریت شهری، مشهد
۵. شارع پور، محمود، (۱۳۹۱)، جامعه شناسی شهری. چاپ پنجم. تهران: انتشارات سمت.
۶. یاراحمدی، امیرمحمود، (۱۳۷۸)، به سوی شهرسازی انسان گرا، تهران: شرکت پردازش و برنامه ریزی شهری

۷. فنی، زهره، علیزاده طولی، محمد، زحمتکش، زینب، (۱۳۹۲)، تاثیرات گردشگری بر توسعه پایدار شهری از نظر ساکنان (مورد مطالعه: جزیره قشم)
۸. رضوانی، علی اصغر (۱۳۸۶)، جغرافیا و صنعت توریسم انتشارات دانشگاه پیام نور، چاپ اول
۹. پاپلی یزدی، محمدحسین؛ سقایی، مهدی (۱۳۹۳) گردشگری ماهیت و مفاهیم، تهران: انتشارات سمت، چاپ هشتم
۱۰. رهنمایی، محمد تقی وهمکاران، (۱۳۸۷)، بررسی ظرفیت حوزه مقصدگردشگری باتاکید بر جامعه میزبان: کلاهدشت، پژوهش های جغرافیایی انسانی، تهران، شماره ۶۶
۱۱. موذنی، کیمیا، (۱۳۸۶)، معیارها و شاخص های گردشگری شهری پایدار، ماهنامه شهرداریها، سال هفتم، شماره ۷۸
۱۲. هادی نوز، بهروز، (۱۳۸۸)، درآمدی بر اقتصاد شهری، مجله اقتصاد شهر/ شماره اول، ص: ۵-۱۵
۱۳. یزدانی، محمدحسن، علیپور، ابراهیم، دشتی، امیرحسام، بیوته، احد، (۱۳۹۷)، بررسی و ارزیابی نقش رسانه ها بر توسعه گردشگری شهری با استفاده از تکنیک تحلیل مسیر، مطالعات رسانه ای، سال سیزدهم، ص: ۲۱-۳۸
۱۴. کلانتری خلیل آباد، حسین، پوراحمد، احمد، قاسمی، ایرج، موسوی، سیدرفیع، (۱۳۹۵)، نهادهای محلی و ظرفیت آن‌ها در توسعه گردشگری پایدار شهری، فصلنامه میراث و گردشگری، ص: ۲-۱۹
۱۵. نظریان، اصغر، قادری، اسماعیل، حقیقی، عبدالرضا، (۱۳۸۹)، نقش حمل و نقل در توسعه صنعت توریسم باتاکید بر فرودگاه بین المللی ارومیه، نگرش های نو در جغرافیای انسانی (جغرافیای انسانی)، دوره ۲، شماره ۳، ص: ۲۵-۴۴
۱۶. بدری، سیدعلی، طیبی، صدراله، (۱۳۹۱)، بررسی عوامل موثر بر هزینه های گردشگری مذهبی مطالعه ی موردی: شهر مشهد مقدس
۱۷. دهگانی، زهرا، (۱۳۸۹)، بررسی سیستم حمل و نقل و تاثیرات آن بر صنعت گردشگری، همایش منطقه‌ای توریسم و توسعه، یاسوج، دانشگاه آزاد اسلامی واحد یاسوج
۱۸. ویسی، هادی؛ مهماندوست، خدیجه (۱۳۹۳). بررسی موانع توسعه صنعت گردشگری بین المللی در ایران با تأکید برگردشگری ورودی، فصلنامه ژئوپولیتیک، سال یازدهم، شماره اول، صص: ۱۳۵-۱۵۶
۱۹. نوربخش، مرتضی؛ اکبرپور، محمد (۱۳۸۹)، نقش گردشگری شهری در اقتصاد کلان شهرها، ویژه نامه اقتصاد گردشگری

**Journal of
Urban Design Studies
and Urban Research**

ISSN: 2645-4424

www.UDSJ.ir

مطالعات طراحی شهری
و پژوهش‌های شهری

نشانی: کرج، بلوار امام خمینی (باغستان)، بین
خیابان پنجم و ششم، روبروی مجموعه ورزشی
انقلاب، پلاک ۷۳۵، ساختمان پرنده، واحد ۱



۰۲۱ ۳۳ ۲۰ ۲۴ ۸۷



۰۲۶ ۳۴ ۴۳ ۶۹ ۵۹



۰۲۱ ۴۳ ۸۵ ۷۱ ۲۴