

# مدیریت شهری

نشریه علمی - پژوهشی مدیریت شهری و روستایی،  
پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی  
سال هفتم، پاییز و زمستان ۱۳۸۸

سال هفتم - پاییز و زمستان ۱۳۸۸

- استفاده از سامانه پشتیبان تصمیم‌گیری در تعیین راهبردهای مدیریت پردازش و دفع پسماند با رویکرد اصلاح الگوی مصرف (مورد مطالعاتی شهر مشهد)  
علی نجفی، علی آدینه نیا باجگیران، ابوالفضل کریمیان، رضا عبدالله زاده، محمدسهرابی
- چگونگی شکل‌گیری شهر شهروند مدار؛ بررسی نقش مشارکت در نهادهای آموزشی و تاثیر آن بر تکوین مشارکت مدنی در بزرگسالی  
محمد امیرپناهی، غلامرضا غفاری
- بررسی عملکرد شوراهای اسلامی در توسعه روستایی (مطالعه موردی: دهستان حکیم‌آباد شهرستان زرندیه)  
محمد رضا رضوانی، علی احمدی
- بررسی شاخص‌های تعیین‌کننده مفاهیم فضایی و عملکردی پارک‌های درون شهری در مقیاس محلی با تأکید بر پارک شفق  
محمد رضا بمانیان، احمد رضا کشتکار قلاتی، فرنوش ظرفچی شیرازی، یاسمن موزیسین
- ارزیابی محیط زیست شهری در قالب قوانین و ضوابط «با تأکید بر آلودگی هوا»  
زهره فنی، جمشید مولودی
- خوانش تاثیر ساماندهی محورهای بصری بر ارتقا کیفیت محیط فضاهای عمومی شهری (نمونه موردی: خیابان آزادی تهران)  
محمد رضا پورجعفر، علی رضا صادقی
- بررسی «الگوی عرضه زمین» در محدوده‌های اطراف ایستگاه مترو با استفاده از دیدگاه مخاطب محور، نمونه موردی ایستگاه صادقیه  
مجتبی رفیعیان، حدیثه عسگری تفرشی

- مقالات باید نتیجه تحقیقات شخصی نویسنده (ها) بوده و قبلاً در نشریات داخلی و یا خارجی منتشر نشده باشد. در مورد مقالات ارائه شده در مجامع علمی، مشخصات کامل مجمع باید با مقالات همراه گردد و مقاله‌های تحقیقی که به تائید هیات تحریریه رسیده و از کیفیت خوبی برخوردار باشند نیز پذیرفته می‌شود.
- مقالات باید سلیس، روان و از نظر دستور زبان صحیح باشد و در انتخاب واژه‌ها دقت لازم مبذول گردد.
- مقالات می‌تواند به زبان فارسی یا انگلیسی باشد.
- در متن فارسی باید حد امکان از معادل فارسی کلمات لاتین استفاده شود و چنانچه معادل فارسی به اندازه کافی رسا نباشد می‌توان با ذکر شماره در بالای معادل، عین کلمات لاتین در زیرنویس آورده شود.
- مقالات باید فقط بر یک روی صفحه کاغذ استاندارد (۳۰-۳۱ سانتیمتر) با دو فاصله ماشین تحریر و از هر طرف سه سانتیمتر حاشیه، در سه نسخه خوانا تهیه و ارسال شود.
- صفحه اول باید شامل نام و نشانی کامل و شماره تلفن نویسنده (ها) و منابع مالی تحقیق (در صورت لزوم) باشد.
- متن مقاله باید به ترتیب شامل عنوان (بدون نام نویسنده)، سه تا پنج کلمه کلیدی در مورد زمینه تحقیق، خلاصه، مقدمه، روش بررسی، نتایج بحث و نتیجه‌گیری، تشکر، خلاصه انگلیسی و فهرست منابع باشد.
- خلاصه انگلیسی باید بر روی یک صفحه جداگانه، به ترتیب شامل عنوان مقاله، نام نویسنده (ها)، کلمات کلیدی، متن، نشانی کامل (به صورت زیر نویس) باشد. مقالات خارجی باید همراه با یک خلاصه فارسی و یک خلاصه انگلیسی باشند.
- جدول‌ها به تعداد محدود با شماره و عنوان ماشین شده در بالا و توضیحات و منبع جدول در زیر آن تمیز و بدون خط خوردگی، هرکدام بر روی یک صفحه جداگانه آورده شود.
- شکل‌ها و نمودارها فقط در موارد بسیار ضروری و به تعداد محدود با کیفیت خوب، بر روی کاغذ براق کشیده و یا چاپ شده با شماره عنوان، توضیح و منبع در زیر آن هرکدام بر روی یک صفحه جداگانه آورده شود.
- محل قرار دادن جدول‌ها، نمودارها و شکل‌ها در متن باید با علامتی در حاشیه مقاله تعیین شود.
- تنها منابعی باید در پایان مقاله ذکر شود که در متن نیز مورد استفاده قرار گرفته باشد و از ذکر منابع مشابه و کم اهمیت خوداری شود.
- منابع مورد استفاده باید بر روی صفحه (ها) جداگانه، با شماره ردیف، به ترتیب الفبایی حروف اول نام خانوادگی نویسنده (ها)، سال انتشار داخل دو نقطه، عنوان کامل مقاله، نام انحصاری مجله، شماره دوره و یا جلد، شماره صفحات (اول تا آخر مقاله) آورده شود و در متن مقاله فقط به نام نویسنده و سال انتشار (داخل پرانتز و شماره صفحه) اشاره شود.
- در صورت استفاده از منابع فارسی و خارجی، باید ابتدا کلیه منابع فارسی و سپس منابع خارجی به ترتیب یاد شده در بالا یا شماره مسلسل آورده شود.
- در مورد کتاب، مشخصات کامل کتاب، ناشر و محل نشر ذکر شود.
- هیات تحریریه در رد و قبول مقالات رسیده مجاز است.
- نویسندگان مسئول محتوی و پاسخگویی نظریات ارائه شده در مقالات و نوشته‌های خود می‌باشند.
- جهت تهیه مقالات به زبان‌های خارجی، به راهنمای انگلیسی مندرج در صفحه داخل جلد طرف دیگر مجله مراجعه شود.



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



صاحب امتیاز: سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور

مدیر مسئول: محمدرضا ارشادمش

سرمدیر: محمدرضا بمانیان

هیئت تحریریه به ترتیب حروف الفبا:

- دکتر ایرج اعتصام، استاد دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران (بازنشسته).
- دکتر بهناز امین زاده، دانشیار دانشکده محیط زیست، دانشگاه تهران.
- دکتر محمدرضا بمانیان، دانشیار دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس.
- دکتر مصطفی بهزادفر، دانشیار دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت.
- دکتر محمدرضا پورجعفر، دانشیار دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس.
- دکتر داراب دیبا، استاد دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران (بازنشسته).
- دکتر رحمت ا... صدیق سروستانی، استاد دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه تهران.
- دکتر محمود طاووسی، استاد دانشکده هنر و معماری، دانشگاه تربیت مدرس (بازنشسته).
- دکتر محمدمهدی عزیزی، دانشیار دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.
- دکتر علی عسگری، دانشیار برنامه ریزی مخاطرات محیطی، دانشگاه یورک (تورنتو) کانادا.
- دکتر علی غفاری، استاد دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی.
- دکتر علی اکبر فرهنگی، استاد دانشکده مدیریت، دانشگاه تهران.
- دکتر محمود گلابچی، استاد دانشکده هنرهای زیبا، دانشگاه تهران.
- دکتر غلامرضا لطیفی، استادیار دانشکده علوم اجتماعی، دانشگاه علامه طباطبائی.
- دکتر ناصر میرسپاسی، استاد دانشکده مدیریت و اقتصاد، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران.
- دکتر محمدنقی زاده، استادیار دانشکده هنر و معماری، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران.

مدیر داخلی: مهندس هادی محمودی نژاد، پژوهشگر دکتری معماری دانشگاه تربیت مدرس.

ویراستار انگلیسی: حمید هشترودی

کمیته اجرایی: فاطمه کمندی، احسان طاهری مهر، میثم حیدر اولاد، نیما متین فر، مهدی شهریاری

درجه علمی - پژوهشی نشریه «مدیریت شهری» طی شماره ۳/۱۱/۳۷۷۸ مورخ ۱۳۸۹/۳/۱۷ دبیرخانه «کمیسیون بررسی نشریات علمی کشور» وزارت علوم، تحقیقات و فناوری ابلاغ گردیده است.

این نشریه در پایگاه‌ها و درگاه‌های زیر نمایه می‌شود:

«پایگاه استنادی علوم جهان اسلام (ISC)» ([www.ISC.gov.ir](http://www.ISC.gov.ir))

«پایگاه اطلاعات علمی جهاد دانشگاهی (SID)» ([www.SID.ir](http://www.SID.ir))

«بانک اطلاعات نشریات کشور» ([www.Magiran.com](http://www.Magiran.com))

«درگاه پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی» ([www.IMO.org.ir](http://www.IMO.org.ir))

مدیریت شهری

دوفصلنامه مدیریت شهری

Urban management

شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸

No.24 Autumn & Winter



پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی

شمارگان: ۵۰۰۰ نسخه

آدرس: تهران، بلوار کشاورز، ابتدای خیابان نادری،  
پلاک ۱۷، انتشارات سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های  
کشور

تلفن: ۸۸۹۶۶۳۳۹-۸۸۹۸۶۳۸۲-۸۸۹۷۶۶۵۱

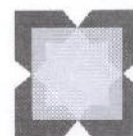
دورنگار: ۸۸۹۷۷۹۱۸

کد پستی: ۱۴۱۶۶۳۳۶۶۱

آدرس پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی: نشانی

فوق، طبقه چهارم شمالی

وزارت کشور



سازمان شهرداری‌ها و دهیاری‌های کشور  
پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی

Site: [www.imo.org.ir](http://www.imo.org.ir)



# مدیریت شهری

دوفصلنامه مدیریت شهری شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
Urban Management No.24 Autumn & Winter

## فهرست مطالب

- ۷..... استفاده از سامانه پشتیبان تصمیم‌گیری در تعیین راهبردهای مدیریت پردازش و دفع پسماند با رویکرد اصلاح الگوی مصرف (مورد مطالعاتی شهر مشهد)  
علی نجفی، علی آدینه نیا باجگیران، ابوالفضل کریمیان، رضا عبدالله زاده، محمدسهرابی
- ۱۷..... چگونگی شکل‌گیری شهر شهروند مدار؛ بررسی نقش مشارکت در نهادهای آموزشی و تاثیر آن بر تکوین مشارکت مدنی در بزرگسالی  
محمد امیرپناهی، غلامرضا غفاری
- ۲۷..... بررسی عملکرد شوراهای اسلامی در توسعه روستایی (مطالعه موردی: دهستان حکیم‌آباد شهرستان زرنديه)  
محمد رضا رضوانی، علی احمدی
- ۳۷..... بررسی شاخص‌های تعیین‌کننده مفاهیم فضایی و عملکردی پارک‌های درون شهری در مقیاس محلی با تأکید بر پارک شفق  
محمد رضا بمانیان، احمد رضا کشتکار قلاتی، فرنوش ظرفچی شیرازی، یاسمن موزیسین
- ۵۱..... ارزیابی محیط زیست شهری در قالب قوانین و ضوابط «با تأکید بر آلودگی هوا»  
زهره فنی، جمشید مولودی
- ۶۵..... خوانش تاثیر ساماندهی محورهای بصری بر ارتقا کیفیت محیط فضاهای عمومی شهری (نمونه موردی: خیابان آزادی تهران)  
محمد رضا پورجعفر، علی رضا صادقی
- ۸۱..... بررسی «الگوی عرضه زمین» در محدوده‌های اطراف ایستگاه مترو با استفاده از دیدگاه مخاطب محور، نمونه موردی ایستگاه صادقیه  
مجتبی رفیعیان، حدیثه عسگری تفرشی



## استفاده از سامانه پشتیبان تصمیم‌گیری در تعیین راهبردهای مدیریت پردازش و دفع پسماند با رویکرد اصلاح الگوی مصرف (مورد مطالعاتی شهر مشهد)

علی نجفی\* - مدیر عامل سازمان خدمات شهری شهرداری مشهد، مشهد، ایران.  
علی آدینه نیا باجگیران - قائم مقام سازمان خدمات شهری شهرداری مشهد، مشهد، ایران.  
رضا عبدالله زاده - کارشناس پژوهش سازمان خدمات شهری شهرداری مشهد، مشهد، ایران.  
محمد سهرابی - مشاور علمی سازمان خدمات شهری شهرداری مشهد، مشهد، ایران.  
سمیه واسعی - کارشناس پژوهش سازمان خدمات شهری شهرداری مشهد، مشهد، ایران.

### Using the system of decision making support in determination of waste and management process guidelines with consumption pattern revision approach

#### Abstract:

Considering the growth and development in Iran and the change in life pattern from a producing society to a consuming one, waste and its type has changed, on the other hand consuming culture and using plastic materials in society has caused an enormous decrease in energy and natural resources. Considering the fact that consumption pattern revision needs its own culture and time to change a social habit, one of the most suitable methods of reduction in material and natural resources usage and its negative effects on economics can be waste management with the approach of recycling industry development. In this study it is attempted to introduce a suitable and effective ways about recycling industry development considering the existing condition of waste management in Mashhad.

**Keywords:** consumption pattern revision, recycle, waste recycling, energy production, added value.

#### چکیده

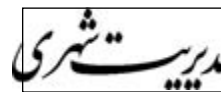
با توجه به رشد و توسعه کشور و تغییر در الگوی زندگی مردم از جامعه تولیدکننده به یک جامعه مصرف‌کننده میزان تولید پسماند و نوع آن دستخوش تغییرات شده است. از سوی دیگر رواج فرهنگ مصرف‌گرایی و استفاده از مواد یکبار مصرف در جامعه باعث کاهش بیش از پیش منابع طبیعی و انرژی شده است. با توجه به اینکه اصلاح الگوی مصرف نیاز به فرهنگ سازی داشته و زمان طولانی نیاز است تا یک رفتار اجتماعی تغییر کند. یکی از مناسب‌ترین روشهای کاهش مصرف مواد و حفظ منابع طبیعی و کنترل اثرات منفی آن بر اقتصاد می‌تواند مدیریت پسماند با رویکرد و توسعه صنایع بازیافت و استحصال انرژی از زباله باشد. در این مطالعه سعی شده تا ضمن بررسی شرایط موجود در مدیریت پسماند شهر مشهد راهکارهای مناسب و موثر در زمینه توسعه صنایع بازیافت و استحصال انرژی از پسماند معرفی گردد.  
واژگان کلیدی: اصلاح الگوی مصرف، بازیافت، بازیابی، پسماند، استحصال انرژی، ارزش افزوده.

## مقدمه

امروزه حفظ منابع طبیعی به یکی از مهمترین دغدغه‌های بشر تبدیل گردیده است. در این راستا مصرف رو به رشد منابع طبیعی اعم از مواد و انرژی یکی از چالش‌های مهم روبروی بشر است. چراکه یک سوم مصرف بی رویه منابع طبیعی این ذخایر خدادادی را در معرض نابودی قرار داده و از سوی دیگر آلودگی‌های ناشی از مصرف این منابع به تهدیدی جدی برای محیط زیست و سلامت انسان تبدیل گردیده است. لذا بشر با نگاهی جدید به محیط اطراف خود در پی کشف منابع یا روش‌های جدیدی برای رفع نیازهای خود است که آلودگی زیست محیطی کمتری در پی داشته باشد. یکی از منابع جدید بدست آوردن مواد و انرژی، پسماند می‌باشد این روش از دو جنبه حائز اهمیت است. اول، با استحصال انرژی و بازیافت مواد از پسماند بخشی از نیازهای بشر مرتفع می‌شود و دوم مشکلات بهداشتی و زیست محیطی ناشی از تولید پسماند کاهش می‌یابد. همچنین این فرآیند به حفظ منابع طبیعی نیز کمک می‌نماید.

## سابقه موضوع

فرآیند بازیافت مواد از پسماند یک روش قدیمی است. از گذشته‌های دور بشر اقدام به تولید کود آلی از زباله خود کرده است. اما شکل علمی و صنعتی تاکنون به رشد و توسعه خود ادامه داده است. اما نظریه استحصال انرژی از زباله به دهه‌های اخیر باز می‌گردد. استحصال انرژی از پسماند در دهه ۷۰ میلادی مطرح شد و تاکنون به دلیل کاهش منابع انرژی رایج (سوخت فسیلی) رشد و توسعه چشمگیری یافته است. از سوی دیگر یکی از روش‌های بسیار موثر برای برنامه ریزی در فضاهای چند معیاره سامانه‌های پشتیبان تصمیم‌گیری می‌باشد که در دهه ۱۹۶۰ پایه‌گذاری شد. در دهه ۷۰ میلادی این روش وارد برنامه ریزی‌های کلان و بنیادی در صنایع به ویژه صنایع الکترونیک شد و در دهه ۸۰ با ایجاد بانک اطلاعات و از سوی دیگر یکی از روش‌های بسیار موثر برای برنامه ریزی در فضاهای چند معیاره سامانه‌های پشتیبان تصمیم‌گیری می‌باشد که در دهه ۱۹۶۰ پایه‌گذاری شد. در دهه ۷۰ میلادی این روش وارد برنامه ریزی‌های کلان و بنیادی در



صنایع به ویژه صنایع الکترونیک شد و در دهه ۸۰ با ایجاد بانک اطلاعات و تشکیل گروه‌های پشتیبان تصمیم‌گیری در سیستم‌های رایانه‌ای گسترش بسیار یافت. در دهه ۹۰ میلادی سامانه‌هایی با قابلیت انطباق بر شبکه اینترنت مورد بهره‌برداری قرار گرفت. سابقه استفاده از سامانه‌های پشتیبان تصمیم‌گیری در محیط زیست به مدیریت یکپارچه سواحل بر می‌گردد. دلیل استفاده از این روش، چند معیاره بودن و تنوع بالای اکوسیستم‌های چنین مناطقی بود که به شکل‌های مختلف و با اثرات متفاوتی در محیط ایفای نقش می‌کردند. برای رسیدن به این هدف بکارگیری یک الگوی جامع که شامل معیارها و اثرات توسعه‌ای باشد، ضروری است.

در سال ۱۹۹۸ در مقاله‌ای روش‌های پشتیبان تصمیم‌گیری در مناطقی که دارای تلاقی دو اکوسیستم آبی و خشکی هستند، مورد بررسی و تحلیل قرار گرفت. فابری مدیریت این مناطق را به صورت یکپارچه مورد بررسی قرار داد. برای رسیدن به این منظور در این مقاله روش‌هایی برای رسیدن به اطلاعات و ساخت یک پایگاه داده در منطقه به کمک ابزار GIS و سنجش از دور ارائه گردید. همچنین در پایان رسیدن به یک الگوی مناسب و یکپارچه برای چنین مناطقی مورد بحث و گفتگو قرار گرفت. در کشورهای جنوب اروپا از سامانه‌های پشتیبان تصمیم‌گیری برای کنترل آلودگی سواحل به ویژه آلودگی‌های نفتی استفاده بسیاری شده است که از آن جمله می‌توان به مدیریت سواحل کاتالونیا توسط ساردا و مورا اشاره نمود. در سال ۲۰۰۳ دانشگاه هلند با کمک این روش طرحی برای برنامه ریزی و مدیریت محیط زیست سواحل در اروپا ارائه نمود. در ایران هراتی و عبدالله زاده (۱۳۸۷) با استفاده از همین روش مدیریت یکپارچه پسماند در سه استان شمالی ایران را مورد بررسی قرار دادند و در آن به یک استراتژی چندگانه برای مدیریت پسماند در این مناطق دست یافتند. ضمناً برای بهبود کارایی روش فوق از ابزارهای مرسوم در مدیریت استراتژیک همانند آنالیز SWOT استفاده نموده، نهایتاً با تلفیق آنالیز چند معیاره و مدیریت استراتژیک به یک مدل پشتیبان تصمیم‌گیری دست یافتند که نتایج، صحت راهبرد بدست آمده را تایید می‌نمود.



## ۲. مواد و روشها

### ۱-۲- بررسی استراتژی مدیریت پسماند

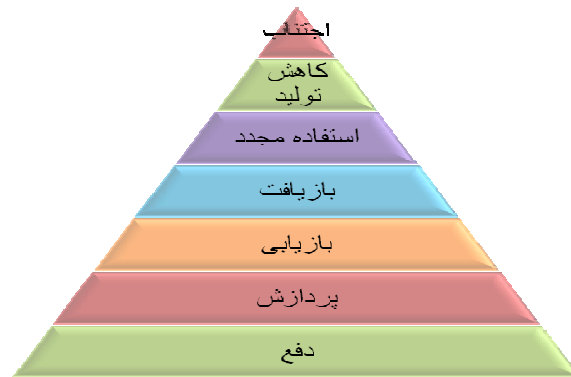
برای مدیریت پسماند در جوامع پس از مطالعات وسیع و تحقیقات گسترده در نهایت هرم مدیریت پسماند به عنوان استراتژی برگزیده شد. شکل ۱، آنچه در این هرم مشخص است بهترین گزینه عدم تولید پسماند است و اگر تولید شد، میزان آن کم باشد. ضمناً تولید کنندگان بیشترین میزان تفکیک را انجام دهند و با تمهیداتی، بخش قابل استفاده مجدد به چرخه مصرف باز گردد. پسماند جمع آوری شده با پردازش مناسب و در خور دارای ارزش افزوده گردد و آن بخش از پسماند که قابل استفاده نمی باشد به شکل مناسبی دفع و یا دفن گردد. در سال ۲۰۰۷ هرم مذکور با تغییراتی روبرو شد. در هرم مدیریت پسماندها هر چند همه جوانب فنی، اقتصادی

زیست محیطی و اجرایی به شکلی لحاظ شده بود ولی در بخش پردازش دارای نواقصی بود. از اینرو در سال ۲۰۰۷ این هرم با تغییراتی اصلاح شد و در آن نقش اقتصاد پر رنگ تر از نظریه قبلی گردید. بدین صورت که در بخش پردازش، دفع و دفن، در صورت رعایت اصول محیط زیست و توسعه پایدار، این اقتصاد است که تعیین می کند که آیا کمپوست انتخاب شود یا زباله سوز یا بازیافت و یا دفن در واقع این هرم برای هر منطقه کشور و یا حتی شهر بر اساس الگوی مصرف نوع و میزان پسماند تولیدی و نیاز به منابع و انرژی منحصر به فرد خواهد بود. (شکل ۲) به عنوان مثال شاید در یک شهر گزینه دفن حتی از بازیافت پسماند نیز گزینه مناسبتری باشد و در محل دیگری عکس این موضوع صدق کند.

## مدیریت شهری

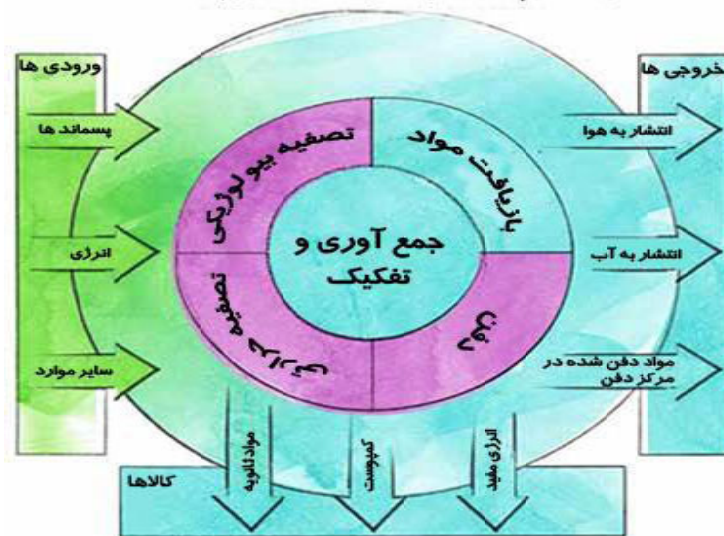
دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

■ ۹ ■



شکل ۱- هرم مدیریت استراتژیک پسماند

محدوده سیستم برای سیکل زندگی زیست محیطی پسماند های جامد

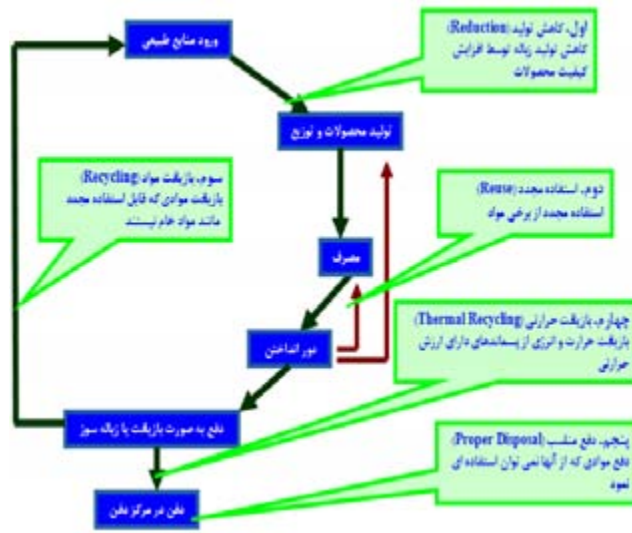


شکل ۲- چارت امروزی مدیریت استراتژیک پسماند

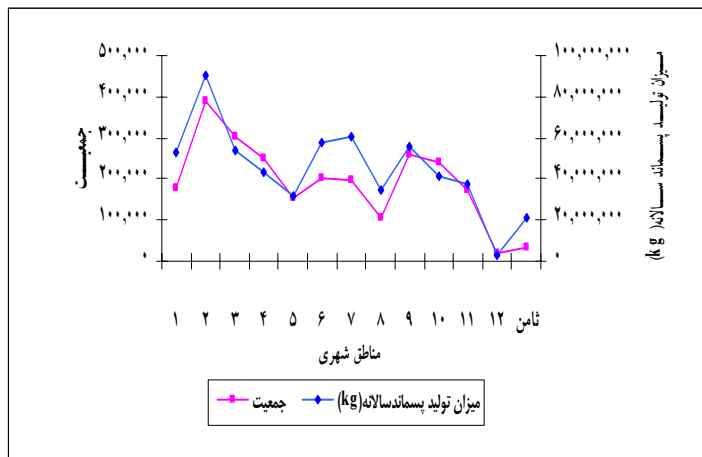
جمعیتی در حدود ۲/۴ میلیون نفر، روزانه بطور متوسط ۱۶۰۰ تا ۱۸۰۰ تن تولید پسماند دارد. در مشهد پسماندها به ۷ بخش پسماند خانگی، اداری و آموزشی، تجاری و اصناف، خاک و نخاله، معابر، صنعتی و بیمارستانی تقسیم می‌شود. با توجه به موارد قانونی مدیریت پسماندهای شهری به عهده شهرداری می‌باشد بر اساس داده‌ها موجود در شهر مشهد در یک دوره ۸ ساله، سرانه تولید پسماند به صورت روزانه در حدود ۶۴۲ گرم برای هر نفر است. نسبت تولید زباله با جمعیت شهر مشهد در نمودار ۲ به نمایش درآمده است. همچنین سرانه تولید پسماند در شهر مشهد به صورت نمودار ۳ می‌باشد.

مهمترین مزیت اجرای این استراتژی در یک سیستم مدیریت پسماند، کاهش هزینه‌ها، کاهش اثرات منفی زیست محیطی، افزایش ارزش افزوده از محل بازیابی مواد و انرژی می‌باشد. بر این اساس مناسب‌ترین فرآیند در چرخه تولید محصولات تا دفع یا بازیافت به شرح نمودار ۱ می‌باشد. این نمودار به 3R معروف می‌باشد که شامل اصول کلی کاهش مصرف مواد، استفاده مجدد و بازیافت است.

۲-۲- بررسی مدیریت سیستم مدیریت پسماند شهر مشهد  
شهر مشهد با وسعتی بالغ بر ۲۰۰ کیلومتر مربع و با

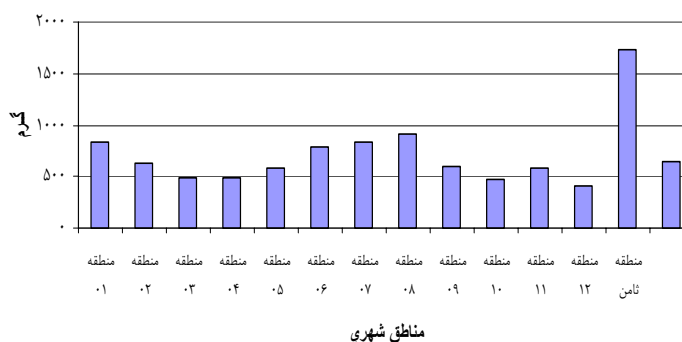


نمودار ۱. چرخه تولید محصولات تا بازیافت و دفع مواد (3R)



نمودار ۲. آمار ثبتی تولید پسماند سالانه و مقایسه آن با جمعیت به تفکیک مناطق

سراانه پسماند روزانه سال ۱۳۸۶



نمودار ۳. سراانه تولید پسماند شهر مشهد به تفکیک مناطق شهری [۸]

فعال باز یافت بخش خصوصی در مشهد فعال می باشد که ۲۳ واحد باز یافت کاغذ و مقوا، ۳۱ واحد باز یافت پلاستیک، ۸ واحد باز یافت شیشه و ۴۷ واحد باز یافت فلز می باشد. همچنین چهار واحد باز یافت کاغذ و مقوا، پلاستیک، پت (PET) و یک واحد تولید کمپوست تحت نظارت سازمان فعال می باشد. وضعیت این واحدها به شرح جداول ۲ و ۳ می باشد. همچنین ظرفیت موجود و میزان تولید پسماند نیز در جدول ۴ قابل مشاهده می باشد.

#### ۲-۴- تعیین معیارهای حاکم بر سیستم

به منظور تعیین معیارهای حاکم بر مدیریت پردازش و دفع پسماند شهر مشهد با استفاده از روش DSS بررسی معیارهای مختلف به انجام رسید و در نهایت هفت معیار به عنوان معیارهای اصلی تاثیر گذار در سیستم شناسایی شد. این معیارها به شرح زیر می باشند:

جدول ۲. واحدهای باز یافت تحت نظارت سازمان باز یافت مشهد

| واحد صنایع تبدیلی و باز یافت | تعداد | ظرفیت روزانه (تن) |
|------------------------------|-------|-------------------|
| باز یافت کاغذ و مقوا         | ۱     | ۱۵                |
| باز یافت پلاستیک             | ۱     | ۶                 |
| باز یافت PET                 | ۱     | ۱۲                |
| تولید کمپوست                 | ۱     | ۵۰۰               |
| جمع کل                       | ۴     | ۵۳۳               |

بر اساس داده های موجود میزان پسماندهای تولیدی شهر مشهد در سال ۱۳۸۷ بطور متوسط معادل ۱۶۴۴ تن در روز بوده است که با توجه به اینکه شهر مشهد یک شهر مذهبی بوده و سالانه پذیرای حدود ۱۵ تا ۲۰ میلیون زائر و گردشگر است. این مقدار تا ۲۰۰۰ تن در روز نیز می رسد. با توجه به آنالیز فیزیکی پسماند مشهد (جدول ۱) مشاهده میشود که بیشترین میزان پسماند مربوط به پسماندهای آلی می باشد. بر اساس برآوردهای صورت گرفته بطور متوسط روزانه ۱۲۲۸/۱۵ تن در روز پسماند آلی در شهر مشهد تولید می شود. این میزان پسماند پس از مدیریتهای درون شهری یعنی ذخیره سازی، جمع آوری و انتقال به مرکز پردازش و یا دو مرکز دفن مشهد منتقل می شود. همچنین بخشی از پسماند مشهد در حدود ۵/۰ درصد آن از طریق طرح تفکیک به صورت تفکیک شده جمع آوری و به مراکز باز یافت منتقل می گردد.

#### ۲-۳- بررسی وضعیت پردازش و باز یافت پسماندهای

شهر مشهد

به منظور بررسی وضعیت موجود در مدیریت پردازش و باز یافت در شهر مشهد نیاز است تا دو مقوله اصلی مد نظر باشد اول شناسایی کلیه صنایع فعال در این زمینه و دوم، ظرفیت سنجی صنایع موجود و تعیین نیاز آتی صنایع در راستای توسعه صنایع باز یافت که بر این اساس صنایع موجود به دو گروه تحت نظارت سازمان و بخش خصوصی تقسیم گردیده و بر این اساس طبق بررسیهای به عمل آمده و آمار برداری انجام شده مجموعاً ۱۰۹ واحد



جدول ۳. واحدهای بازیافت بخش خصوصی شهر مشهد

| واحد بازیافت | تعداد | ظرفیت روزانه (تن) |
|--------------|-------|-------------------|
| کاغذ و مقوا  | ۲۳    | ۹۳/۴۵             |
| پلاستیک      | ۳۱    | ۳۲/۱۹۹            |
| شیشه         | ۸     | ۱۶/۶              |
| فلزات        | ۴۷    | ۳۶/۸              |
| جمع کل       | ۱۰۹   | ۱۷۹/۰۵            |

پسماند با توجه به نظر کارشناسی وزن دهی شده است.

جدول ۴. وزنهای به دست آمده برای هر معیار

| وزن | معیار                              |
|-----|------------------------------------|
| ٪۲۵ | کنترل آلودگی آبهای سطحی و زیرزمینی |
| ٪۲۰ | کنترل آلودگی هوا و انتشار بو       |
| ٪۱۰ | کنترل آلودگی خاک و تخریب زمین      |
| ٪۵  | کاهش تخریب منظر                    |
| ٪۱۵ | صرفه جویی در مصرف انرژی و تولید آن |
| ٪۱۵ | کاهش هزینه‌های سرمایه‌ای           |
| ٪۱۰ | کاهش هزینه‌های راهبری              |

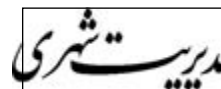
- کنترل آلودگی آبهای سطحی و زیرزمینی
- کنترل آلودگی هوا و انتشار بو
- کنترل آلودگی خاک و تخریب زمین
- کاهش تخریب منظر
- صرفه جویی در مصرف انرژی و تولید آن
- کاهش هزینه‌های سرمایه‌ای
- کاهش هزینه‌های راهبری

۳. بررسی نتایج

با عنایت به مطالب عنوان شده در بخش بررسی وضعیت پردازش و بازیافت پسماندهای شهر مشهد مشاهده می‌شود که در شهر مشهد ۱۱۲ واحد بازیافت و یک کارخانه کمپوست فعال است که مجموع ظرفیت بازیافت آنها ۷۱۲/۰۵ تن در روز و ظرفیت پذیرش کارخانه کمپوست ۵۰۰ تن در روز است. با توجه به داده‌های موجود میزان تولید پسماندهای قابل بازیافت و قابل کمپوست در مناطق شهری مشهد به ترتیب ۲۶۳/۳۸ و ۱۲۲۸/۱۵ تن در روز می‌باشند. در جدول ۵ میزان ظرفیت صنایع بازیافت و کمپوست مشهد با میزان تولید این گروه پسماندها مقایسه گردیده است.

۲-۵- وزن دهی معیارها

معیارهای تعیین شده در خصوص سیستم مدیریت پردازش و دفع پسماند شهر مشهد معیارهای کیفی هستند و نمی‌توان از آنها به عنوان یک شاخص در سیستم استفاده نمود بنابراین با استفاده از روشهای علمی معیارها به صورت درصدی وزن دهی شدند که نتایج آن در جدول ۴ آورده شده است. این معیارها بر اساس شدت اثر در محیط زیست و سیستم مدیریت



جدول ۵. میزان تولید پسماند قابل بازیافت و ظرفیت صنایع موجود در شهر مشهد

| ظرفیت صنایع موجود (تن/روز) | میزان تولید (تن/روز) | نوع پسماند قابل تبدیل | ظرفیت صنایع موجود (تن/روز) | میزان تولید (تن/روز) | نوع پسماند قابل بازیافت |
|----------------------------|----------------------|-----------------------|----------------------------|----------------------|-------------------------|
| ۵۰۰                        | ۱۲۲۸/۱۵              | پسماند آلی            | ۱۰۸/۴۵                     | ۷۸/۱۶                | کاغذ و مقوا             |
|                            |                      |                       | ۳۸/۱۹۹                     | ۱۰۸                  | پلاستیک                 |
|                            |                      |                       | ۱۲                         | ۴/۵                  | پت (PET)                |
|                            |                      |                       | ۱۶/۶                       | ۲۷/۱۲                | شیشه                    |
|                            |                      |                       | ۳۶/۸                       | ۳۵                   | فلزات                   |
|                            |                      |                       | ۰                          | ۱۰/۶                 | لاستیک                  |
| ۵۰۰                        | ۱۲۲۸/۱۵              |                       | ۲۱۲/۰۵                     | ۲۶۳/۳۸               | جمع کل                  |

با توجه به جدول فوق به نظر می‌رسد که احداث کارخانه تولید کمپوست با وجود منابع اولیه (پسماند آلی) و تقاضا برای مصرف کود کاملاً توجیه پذیر است. همانطور که در جدول مشخص است برای بازیافت کاغذ و مقوا پت مازاد ظرفیت موجود است. اما برای بازیافت پلاستیک و شیشه نیاز است به ترتیب ۶۹/۸ و ۱۰/۵۲ تن در روز به ظرفیت صنایع شهر افزوده شود. از سوی دیگر میزان زائدات لاستیک تولید در مشهد روزانه ۱۰/۶ تن می‌باشد که در حال حاضر هیچ واحد صنعتی در زمینه بازیافت لاستیک در مشهد فعال نیست.

اما مهمترین بخش پسماند شهر مشهد یعنی مواد آلی دارای ظرفیت مناسبی برای ایجاد کارخانه کود آلی است با توجه به ظرفیت کارخانه موجود که ۵۰۰ تن در روز می‌باشد و با توجه افزایش نرخ تولید پسماند در مشهد احداث یک کارخانه کمپوست دیگر کاملاً توجیه پذیر است. بنابراین با توجه به مطالب ذکر شده توسعه صنایع بازیافت کمپوست و بازیافت لاستیک در اولویت اول قرار دارند و توسعه صنایع بازیافت پلاستیک و شیشه در الویتهای بعد قرار می‌گیرند با توجه به توسعه صنایع بازیافت پلاستیک و شیشه به نظر می‌رسد بخش خصوصی توانایی سرمایه‌گذاری را در این دو بخش به صورت مستقل دارا باشد.

اما یکی از عمده‌ترین کاربردهای پسماند استحصال انرژی از آن می‌باشد. برای این منظور روشهای مختلفی از جمله استفاده از روشهای هاضم بی‌هوازی<sup>۱</sup>، زباله سوزهای مختلف، تولید سوخت جایگزین از زباله<sup>۲</sup> (RDF)، استحصال گاز متان مرکز دفن<sup>۳</sup> و استفاده از سیستمهای پلاسما<sup>۴</sup> وجود دارد که در این زمینه با توجه به اینکه بخش اعظم پسماند شهر مشهد از مواد آلی تشکیل شد و این مواد دارای ارزش حرارتی کمی هستند نمی‌توان از پسماند مشهد را بدون پردازش و تفکیک مواد مستقیماً وارد سیستمهای زباله سوزی نمود. از اینرو می‌توان با توجه به روشهای استحصال انرژی از پسماند سه روش سازگار را معرفی نمود که شامل سیستمهای

هاضم بی‌هوازی، تولید سوخت جایگزین و استحصال گاز متان می‌باشد.

بدین منظور می‌توان همراه احداث کارخانه جدید کمپوست از یک سیستم هاضم برای تولید گاز متان از مواد آلی استفاده نمود. همچنین بین ۸ تا ۱۲ درصد پسماند شهر مشهد دارای ارزش حرارتی می‌باشد که می‌توان در مرحله پردازش ضمن جداسازی مواد آلی و قابل بازیافت، مواد غیر قابل استفاده (مواد ریجکت) را برای تولید سوخت جایگزین فرآوری نمود. با توجه وجود دو مرکز دفن در شهر مشهد و وجود سیستمهای جمع‌آوری گاز این مراکز دفن می‌توان با استفاده از موتورهای با توان سوزاندن گازهای با ارزش حرارتی پایین<sup>۵</sup> تولید انرژی برق نمود.

با توجه به اینکه منبع انرژی حاصل از سیستمهای هاضم و مرکز دفن به صورت گاز متان می‌باشد می‌توان از آن انرژی برق تولید نمود که این انرژی دارای ارزش مالی بوده و همچنین قابلیت استفاده در صنایع جهت تامین بخشی از انرژی مورد نیاز را دارا می‌باشد. از سوی دیگر RDF تولیدی نیز قابلیت ذخیره‌سازی و فروش به بخشهای نیروگاهی و صنایع سیمان را دارند.

#### ۴. تعیین استراتژیها برای سیستم پردازش و دفع

##### مدیریت پسماند مشهد

با توجه به بررسی‌های به عمل آمده از سیستم پردازش شهر مشهد چند استراتژی به شرح جدول ۶ در نظر گرفته شد که کلیه این گزینه‌ها با توجه به معیارهای کمی شده، ارزش‌گذاری شده و مورد بررسی قرار گرفتند که در نهایت بر اساس مدل پشتیبان تصمیم‌گیری استراتژی برتر مشخص و به عنوان استراتژی سازمان برای توسعه آتی سیستم مدیریت پسماند انتخاب گردید. نتایج این بررسی در جدول ۷ آورده شده است.

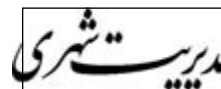


1. Anaerobic Digestion  
2. Refuse Derived Fuel  
3. landfill Gas

4. Plasma  
5. Low BTU

جدول ۶. راهبردهای پیشنهادی برای مدیریت پردازش و دفع پسماند مشهد

| فرآیند<br>استراتژی | بازیابی مواد                                            | باز یافت مواد                          | استحصال انرژی                                                         |
|--------------------|---------------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| S1                 | احداث کارخانه کمپوست                                    | احداث کارخانه باز یافت<br>لاستیک + RDF | استحصال گاز مرکز دفن +<br>نیروگاه گاز مرکز دفن                        |
| S2                 | احداث کمپوست با هاضم                                    | احداث کارخانه لاستیک                   | استحصال گاز مرکز دفن + نیروگاه گاز مرکز<br>دفن و سیستم هاضم           |
| S3                 | احداث کارخانه کمپوست                                    | احداث کارخانه باز یافت لاستیک          | استحصال گاز مرکز دفن و سوزاندن همراه<br>دفن مواد ریجکت کارخانه کمپوست |
| S4                 | احداث کارخانه کمپوست                                    | احداث لاستیک + RDF                     | استحصال گاز مرکز دفن +<br>نیروگاه مرکز دفن                            |
| S5                 | احداث کارخانه کمپوست<br>همراه با سیستم هاضم             | احداث کارخانه باز یافت<br>لاستیک + RDF | استحصال گاز متان مرکز دفن نیروگاه گاز<br>مرکز دفن و سیستم هاضم        |
| S6                 | دفن کلیه پسماندها                                       |                                        |                                                                       |
| S7                 | استفاده از زباله سوز برای کلیه پسماندها و دفن خاکستر آن |                                        |                                                                       |



#### ۴-۱- ارزشگذاری استراتژیها و انتخاب استراتژی برتر

از آنجائیکه مدیریت و اولویت های سیستم مدیریت پردازش و دفع از پیچیدگیهای خاصی برخوردار است و نمی توان با یک روش واحد به گزینه مناسب دست یافت، در نتیجه با انتخاب استراتژی برتر در اولویت بندی بدست آمده و نتیجه نهایی در قالب یک سناریوی چندگانه ارائه می گردد که مبنای استراتژی سازمان در مدیریت پردازش و دفع می باشد.

این بخش به دلیل اینکه عوامل مختلفی بر روی یک استراتژی تاثیر می گذارد از اهمیت خاصی برخوردار است و نیاز به یک تحلیل چند معیاره دارد. در این مطالعه استراتژی های تعیین شده بر اساس روش خطی بین ۱ تا ۴ ارزشگذاری شده است. این امر موجب می شود تا بر اساس روش سامانه پشتیبان تصمیم گیری بتوان بهترین سناریو را بر اساس کمیتهای بدست آمده تعیین نمود.

جدول ۷. انتخاب استراتژی برتر برای مدیریت پردازش و دفن پسماند با مدل سامانه پشتیبان تصمیم گیری

| سناریو                              | S1   |        | S2   |        | S3   |        | S4   |        | S5   |        | S6   |        | S7   |        | DSS  |
|-------------------------------------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|--------|------|
|                                     | ارزش | امتیاز | ارزش | امتیاز | ارزش | امتیاز | ارزش | امتیاز | ارزش | امتیاز | ارزش | امتیاز | ارزش | امتیاز |      |
| کنترل آلودگی آبهای سطحی و زیر زمینی | ۴    | ۱      | ۳    | ۱      | ۳    | ۱      | ۳    | ۱      | ۳    | ۱      | ۳    | ۱      | ۳    | ۱      | ۰,۱۵ |
| کنترل آلودگی هوا و انتشار بر        | ۳    | ۱      | ۲    | ۱      | ۳    | ۱      | ۲    | ۱      | ۳    | ۱      | ۲    | ۱      | ۳    | ۱      | ۰,۱۵ |
| کنترل آلودگی خاک و تخریب زمین       | ۴    | ۱      | ۳    | ۱      | ۲    | ۱      | ۲    | ۱      | ۳    | ۱      | ۲    | ۱      | ۳    | ۱      | ۰,۱۵ |
| کاهش تخریب منظر                     | ۳    | ۱      | ۱    | ۱      | ۲    | ۱      | ۲    | ۱      | ۳    | ۱      | ۲    | ۱      | ۳    | ۱      | ۰,۱۵ |
| صرفه جویی در مصرف انرژی و تولید آن  | ۳    | ۱      | ۳    | ۱      | ۲    | ۱      | ۲    | ۱      | ۳    | ۱      | ۲    | ۱      | ۳    | ۱      | ۰,۱۵ |
| کاهش هزینه های سرمایه ای            | ۳    | ۱      | ۳    | ۱      | ۲    | ۱      | ۲    | ۱      | ۳    | ۱      | ۲    | ۱      | ۳    | ۱      | ۰,۱۵ |
| کاهش هزینه های راهبری               | ۳    | ۱      | ۳    | ۱      | ۲    | ۱      | ۲    | ۱      | ۳    | ۱      | ۲    | ۱      | ۳    | ۱      | ۰,۱۵ |
| جمع امتیازات                        | ۳,۴  |        | ۲,۷۵ |        | ۲,۴  |        | ۲,۵  |        | ۳,۷  |        | ۱,۵۵ |        | ۱,۸۵ |        |      |
| رتبه                                | ۲    |        | ۳    |        | ۵    |        | ۴    |        | ۱    |        | ۷    |        | ۶    |        |      |



## ۵. نتیجه گیری

با عنایت به وضع موجود مدیریت پسماند شهر مشهد تعیین راهکارهای مدیریتی برای بخشهای مختلف اعمال می شود و در واقع سیستم برنامه ریزی به صورت بخشی است. این امر موجب نارسایی، بین بخشهای مختلف سیستم مدیریت پسماند می شود از این رو به منظور رفع این معضل گزینه مناسب داشتن نگاهی سیستمی و یک برنامه ریزی به صورت یکپارچه است. با توجه به رعایت این موازین در طرح جامع مدیریت پسماند شهر مشهد، برنامه عملیاتی سالهای آتی مدیریت پسماند مشهد تدوین گردیده است و در این برنامه ریزی سیستم مدیریت پسماند به صورت یکپارچه دیده شده است. از این رو نیاز بود تا یک استراتژی مشخص برای بخش پردازش و دفع پسماندها با توجه به سیستم طراحی شده تعیین گردد تا با توجه به شناخت نیازها و ظرفیتهای موجود در سیستم استراتژی مناسب و سازگاری با سایر بخشها تعیین گردد.

تعیین استراتژیها و رتبه بندی آنها و رسیدن به یک راهبرد واحد، یکی از پیچیده ترین بخشهای مدیریت یکپارچه در سیستم مدیریت پسماند می باشد. چراکه این سیستم، یک سیستم بسته نمی باشد و با سایر سیستمهای مدیریت شهری در تماس می باشد. همچنین در تماس مستقیم با الگوی مصرف و زندگی مردم می باشد.

هدف از این مطالعه ایجاد یک روند سیستماتیک جهت اولویت بندی استراتژیهای مدیریت پردازش و دفع پسماندها با در نظر گرفتن معیارهای زیست محیطی و با هدف اصلاح الگوی مصرف می باشد. تا با توجه به سایر فرآیندهای فرهنگ سازی در جامعه میزان هدررفت مواد و انرژی را کاهش دهد همچنین با استحصال انرژی و بازگرداندن مواد به چرخه مصرف در حفظ منابع طبیعی، کاهش آلودگیها و رفع نیازهای جامعه موثر واقع شود.

نتایج جدول ۷ نشانگر آن است که برای رسیدن به یک استراتژی سازگار با سیستم یکپارچه مدیریت پسماند و با هدف حفظ محیط زیست، کاهش هدررفت مواد و انرژی و تولید منابع جدید مواد و انرژی، استراتژی مناسب در شهر مشهد برای پردازش و دفع پسماند، احداث کارخانه

کمپوست به همراه یک سیستم هاضم بی هوازی برای تولید انرژی، احداث یک کارخانه تولید RDF برای تولید سوخت جایگزین از مواد دارای ارزش حرارتی موجود در زباله مشهد، توسعه سیستم استحصال گاز مراکز دفن و احداث نیروگاه با سیستم LOW BTU برای تولید برق از گاز حاصل از سیستم هاضم بی هوازی و استحصال گاز مرکز دفن می باشد. همچنین به جهت ایجاد ارزش افزوده با توجه به نبود ظرفیت بازیافت لاستیک احداث کارخانه بازیافت لاستیک نیز در این راهبرد دیده شده است.

اما نکته حائز اهمیت در اجرایی شدن یک راهبرد در سیستمهای مدیریت شهری در نظر گرفتن مسائلی همچون هزینه های احداث و وجود فناوری مطمئن در خصوص یک سیستم است. با توجه به بالا بودن هزینه های اجرای چنین استراتژی و همچنین نیاز آن به فناوریهای پیشرفته دنیا، گزینه مناسب برای اجرا در شهر مشهد، اولویت دوم مد نظر قرار گرفت؛ چراکه اجرای یک سیستم هاضم بی هوازی برای جدای از هزینه های سنگین مسائل فنی زیادی، از جمله نبود یک فناوری بومی قابل اعتماد، وابستگی به کشورهای دیگر در زمینه اجرا و راهبری سیستم دارد. لذا گزینه S1 یعنی احداث کارخانه کمپوست همراه تولید RDF از مواد غیر قابل کمپوست به همراه احداث کارخانه بازیافت لاستیک و تولید انرژی الکتریکی از گاز مرکز دفن در اولویت کار سازمان قرار گرفت.

## منابع

1. Power. D. J., (2007) A Brief History of Decision Support Systems, version 4.0 or see version 2.8, Editor, DSSResources.COM
2. Fabbri. P. karan, (1998), A Methodology for supporting decision making in integrated costal zone manegment, (JRC) European commission Italy
3. Rafael Sarda, Conxita Avila, Joan Mora. (2005), A methodological approach to be used in integrated coastal zone management processes: the case of the Catalan Coast (Catalonia, Spain) Centre d'Estudis Avancxats de Blanes (CSIC), Carrer d'Acce's a la Cala Sant Francesc, 14, 17300-Blanes, Girona, Spain



4. Kai W. Wirtz a, Xin Liu b, (2002), Integrating economy, ecology and uncertainty in an oil-spill DSS: The Prestige accident in Spain, a GKSS Research Centre, Institute for Coastal Research, Max-Planck-Strasse 1, 21501 Geesthacht, Germany  
5. Harati.S.A.N, Abdolahzadeh.R, Vafae.F, (2008) Strategic Management and Decision Support System in Coastal Zone Case Study of solid Waste management in north of Iran, Journal of science & technology Iran- 2008

۶. عبدلی. علی (۱۳۷۴) مدیریت مواد زائد جامد، جلد

دوم، انتشارات شهرداری تهران

۷. هراتی. امیر ناصر، عبدالله زاده. رضا (۱۳۸۷) برآورد

پتانسیل تولید RDF از پسماندهای بازکنی شده در مکانهای دفن ایران، فصلنامه علوم و تکنولوژی محیط

زیست، انجمن متخصصین محیط زیست ایران

۸. سازمان بازیافت و تبدیل مواد شهرداری مشهد (۱۳۸۷)

طرح جامع مدیریت پسماند شهر مشهد.

۹. عمرانی. قاسمعلی، مواد زائد جامد (۱۳۷۳) جلد اول،

مرکز انتشارات علمی دانشگاه آزاد اسلامی.

۱۰. عبدالله زاده. رضا، هراتی. امیر ناصر (۱۳۸۷) کاربرد

سامانه پشتیبان تصمیم‌گیری در مدیریت پسماند به

روش سلسله مراتب تحلیلی، فصلنامه علوم و تکنولوژی

محیط زیست، انجمن متخصصین محیط زیست ایران

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management

شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

## چگونگی شکل گیری شهر شهروند مدار؛ بررسی نقش مشارکت در نهادهای آموزشی و تاثیر آن بر تکوین مشارکت مدنی در بزرگسالی

محمد امیر پناهی- کارشناس ارشد علوم اجتماعی، دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران، تهران، ایران.  
غلامرضا غفاری\*- دانشیار دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران، تهران، ایران.

### The way of shaping a citizens oriented city communion in educational systems survey and its effect on social communion in adolescence

#### Abstract:

This article is willing to study and compare the relation between people communion in student groups of school and having a social personality and social responsibility, and then answers the question of why adults join the groups and what social rules and regulation they obey? What are they looking for by joining these groups? We start from the fact that how people become adults that their social communion helps their society to change reform and last. This approach tries to explain how a social society is being built by people who are shaping their on social personality. The population of this survey is made of people older than 25 living in Tehran and the number of sample is 400 people. The result of the survey shows that there is a very strong relation between people communion in school groups during childhood and social groups during their adolescence. This period is a very vital opportunity to exercise democratic patterns in low levels of society and more their personality shapes based on social activities have a different and better way than people who do not have the chance to participate in groups.

**Keywords:** social personality, student groups, social communion, genetic approach, young and adolescence people, social responsibility.

#### چکیده

این مقاله در صدد آنست که با بررسی و سنجش رابطه بین شرکت و فعالیت افراد در تشکلهای دانش آموزی در دوران مدرسه و تکوین هویت مدنی و حس مسئولیت پذیری اجتماعی، به این سوال پاسخ دهد که چرا بزرگسالان به گروهها می پیوندند و در این میان از کدام سازوکارها و رویه های اجتماعی تبعیت می کنند؟ و از این طریق به دنبال چه چیزهایی هستند؟ ما در مقاله حاضر بر اساس رویکرد تکوینی به بررسی در مورد این سوال پرداخته ایم. نقطه عزیمت این رویکرد در خصوص تکوین هویت مدنی توجه به این مسأله است که چگونه افراد به بالغانی تبدیل می شوند که مشارکت مدنی آنها به تداوم، اصلاح یا تغییر شکل جامعه مدنی کمک می کند. این رویکرد تلاش می کند که توضیح دهد، در وهله اول چگونه جامعه مدنی توسط افرادی که دارند هویت های مدنی خود را شکل می دهند، ساخته می شود. جامعه آماری تحقیق را افراد بالای ۲۵ سال ساکن شهر تهران تشکیل می دهند و حجم نمونه برابر با ۴۰۰ نفر برآورد گردید. نتایج حاصل از تحقیق نشان می دهد که بین تکوین و شکل گیری هویت مدنی و مشارکت در فعالیتهای مشارکت جوانانه در مدرسه و در دوران نوجوانی و جوانی همبستگی مثبت و بالایی وجود دارد. این دوران فرصت بسیار حیاتی برای تمرین حاکمیت الگوهای دموکراتیک در سطوح پایین نهادهای اجتماعی و مهمتر از آن بازتولید آن در عرصه فراگیر سیاسی اجتماعی است. بنابراین افرادی که شکل گیری هویت آنها بر اساس و مبتنی بر رویه های مدنی صورت می گیرد به مراتب نسبت به آنهایی که به هر علت فاقد این تجارب مشارکتی هستند، مسیر متفاوتی را در تکوین و شکل بخشی به هویت خود دنبال می کنند.

**واژگان کلیدی:** هویت مدنی، تشکلهای دانش آموزی، مشارکت مدنی، رویکرد تکوینی، نوجوانان و جوانان، مسئولیت پذیری اجتماعی.



بردارنده تعهد تعمیم یافته نسبت به دیگران، فعال‌گرایی و عقلانیت است. دوران کودکی و نوجوانی زمان بسیار مناسبی برای شکل‌گیری هویت مدنی است که اخلاق مسئولیت‌ی یکی از ابعاد این هویت است. یکی از مهمترین نهادهایی که بخش قابل توجهی از دوران کودکی و نوجوانی افراد را به خود اختصاص می‌دهد نهاد آموزش رسمی در قالب مدارس است. آنچه که بیش از همه در مدارس قابل توجه است نه آموزش رسمی بلکه سازوکارها و فضاهایی است که کودکان را بر اساس فعالیت‌های گروهی متشکل می‌کند. نهادها، تشکلهای انجمن‌های دانش‌آموزی فعال در مدارس مهمترین این فضاها هستند. تحقیقات بسیاری این مطلب را تایید می‌کنند که فعالیت‌های این چینی در آماده ساختن کودکان و نوجوانان برای ورود به عرصه زندگی اجتماعی و سیاسی به‌گونه‌ای فعال و فراگیر نقش بسزایی دارند. در واقع آنچه که تحت عنوان هویت مدنی نام برده می‌شود غالباً تحت فرایند یادگیری‌های اولیه دوران مدرسه در قالب فعالیت‌های تشکلی گونه، تکوین می‌یابد. کیستی مدنی فرد در این دوران پایه ریزی می‌گردد. یونیس و همکاران مطالعاتی را مرور کرده‌اند که نشان می‌دهند که مشارکت در گروه‌های سازمان یافته ضابطه مند در دوران نوجوانی یا جوانی عامل تعیین‌کننده میزان تعهد مدنی در بزرگسالان در چند سال بعد خواهد بود (یونیس و همکاران، ۱۳۸۱، ۲۱).

در ایران فعالیت‌های تشکلی گونه و سازمان یافته در مدارس و دبیرستانها کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد و این کم توجهی در نگاه دولت‌ها کاملاً مشهود است. تمام تلاش جنبش اصلاحات معطوف به فتح دولت گردید و پس از فتح دولت نیز هیچ‌گاه به این بنیان‌ها آن طور که باید توجهی نکرد. غافل از آنکه شهروندان دمکرات و مشارکت‌جو نقش مهمی در تعدیل و انعطاف ساختار سیاسی دارند و شهروندان نیز یک شبه دمکرات یا مستبد نمی‌شوند. رویارویی‌های سیاسی آشکار در قالب اعتصابات، تحصن‌ها و غیره، فعالیت مدنی را به سطح سیاسی و عمدتاً بدنه حاکمیت محدود می‌کرد. آن نیرو و توانی که صرف مبارزه سیاسی گردید هیچ‌گاه معطوف به مدارس و نهادهایی که در بلند مدت نیروی اساسی و

بین صاحب‌نظران جامعه‌شناسی و روان‌شناسی اجتماعی نوعی اجماع نظری وجود دارد که مراحل آغازین زندگی فردی (دوران کودکی و نوجوانی) پایه‌ای‌ترین دوره شکل‌گیری شخصیت فردی و هویت اجتماعی و مدنی است. اگرچه فرایند یادگیری اجتماعی در بزرگسالی متوقف نمی‌شود اما تغییرات در این دوران بسیار اندک و کند است. از این رو آنچه که در دوره کودکی و نوجوانی آموخته می‌شود، مبنایی اساسی برای رفتارهای دوره بزرگسالی است. علاوه بر اجماع نظری صاحب‌نظران، تحقیقات تجربی نیز بر این نکته صحت گذاشته‌اند. تحقیقات اینگلهارت در خصوص ظهور ارزشهای فرامادی در جامعه پیشرفته صنعتی موید این دیدگاه است. داده‌های به دست آمده از زمینه‌یابی‌های ملی در کشورهای مختلف این فرض اینگلهارت را که بین جامعه‌پذیری اولیه و ظهور ارزشهای فرامادی رابطه معناداری وجود دارد، تایید می‌کند. «چنین به نظر می‌آید که جامعه‌پذیری در سالهای ابتدایی زندگی در مقایسه با جامعه‌پذیری در بزرگسالی اهمیت بیشتری دارد» (اینگلهارت: ۱۳۷۳، ۷۶). این مساله نشان می‌دهد که یادگیری‌های دوران کودکی و نوجوانی می‌تواند به عنوان یک عامل مهم، نگرش و رفتار فرد در بزرگسالی را جهت دهد. از این رو توجه به سازوکارهای تکوین بخش نظام فکری و تمایلات افراد و سوق دادن آنها به جهت‌گیری‌های توسعه محور در زندگی اجتماعی، فرهنگی، و... می‌بایست در اولویت سیاست‌گذاران دولتی قرار گیرد. به نظر می‌رسد در جامعه ایران تحولات نظام شخصیتی تاکنون به گونه‌ای نبوده است که قادر باشد در سطوح خرد (فردی) زمینه‌ها و شرایط لازم را برای توسعه اجتماعی - اقتصادی جامعه فراهم کند. توسعه اجتماعی و مشارکت خلاقانه و داوطلبانه نیازمند افرادی با شخصیتی رشد یافته است. این امر به توسعه و تحول ساختاری کمک می‌کند و توسعه ساختاری امکان تقویت و غنای شخصیت افراد را فراهم می‌سازد. «مسئولیت شخصی یا اخلاق مسئولیت نمایانگر عالی‌ترین تمایل شخصی است که می‌تواند در فراگرد رشد شخصیت به دست آید» (چلبی: ۲۵، ۱۳۷۵). اخلاق مسئولیت در

خودجوش جامعه مدنی را فراهم می‌آورند، نگرديد. مدارس، دبیرستان‌ها و غیره کانون‌های اولیه و پایه‌ای تمرین عملی برای مشارکت مدنی در آینده‌اند. فعالیت‌های سازمان یافته دانش‌آموزان در مدارس و غیره، موجب می‌گردد که مشارکت مدنی به عنوان مولفه‌ای پایدار از هویت مدنی آنان در آید و به جزء بنیادی شاکله شخصیت‌شان تبدیل گردد. مشارکت در مدارس همچون وسیله‌ای کارآمد در خدمت حل مسائل مدرسه قرار می‌گیرد. در طرح آزمایشی شهردار مدرسه که در مدارس شهر تهران صورت گرفت «نوجوانان مدارس راهنمایی تهران به خوبی نشان دادند که در صورت وجود زمینه مساعد، می‌توانند در مدتی محدود به اقدامات گوناگون دست یازند و مسئولیتهای متنوعی برعهده گیرند و برای به پایان رساندن آنها مسئولانه بکوشند» (پیران؛ ۱۳۷۷: ۸۷). واقعیت‌های جامعه مدرن چنین می‌نمایاند که مسئولیت همه ارکان جامعه چه از حیث اخلاقی و چه به لحاظ سازوکارهای مدنی، در قبال ارتقای دانش و مهارت‌های زندگی فردی و اجتماعی کودکان، نوجوانان و جوانان افزون‌تر شده است. در این مقاله سعی بر این است تا به این سوال پاسخ داده شود که فعالیت‌های مشارکتی دوران مدرسه و دبیرستان تا چه اندازه نقطه اتصال به رفتار بزرگسالی است و نقش این فعالیت‌ها در شکل‌گیری هویت مدنی و بازتولید مشارکت مدنی در بزرگسالی به چه صورت است. در واقع این مقاله در صدد است به پاسخ این سوال که چرا بزرگسالان به گروه‌ها می‌پیوندند و از کدام سازوکارها و رویه‌های اجتماعی تبعیت می‌کنند؟ با تصویر رویکرد تکوینی از تحلیل تشکلهای دانش‌آموزی و در کل سازوکارهای گروهی و مشارکت - محور نوجوانان و جوانان دست یابد.

#### مفهوم هویت مدنی

هویت منبع معنا برای کنشگران اجتماعی است و به دست خود آنها از رهگذر فرایند فردیت بخشیدن، ساخته می‌شود (کاستلز: ۲۳، ۱۳۸۲). هویت محصول درونی‌سازی انتظارات مربوط به نقش‌های اجتماعی است. افراد در نتیجه فرایند اجتماعی شدن و زندگی در جامعه، نهادها، نقش‌ها و غیره، را درونی می‌کنند؛ هویت عطا نمی‌شود، بلکه

ساخته می‌شود.

هویت مدنی شناسه قلمرویی از زندگی اجتماعی است که افراد نسبت به آن احساس تعهد و مسئولیت می‌کنند. در واقع، هویت مدنی شامل حس همکاری و مسئولیت اجتماعی در تداوم رفاه جامعه است (یونیس و همکاران: ۲۸، ۱۳۸۱). این مفهوم با مفهوم مسئولیت مدنی مرتبط است. مسئولیت مدنی بر توازنی که افراد بین نفع فردی و نفع دیگران (جمعی) قائل‌اند، استوار است. بنابراین هویت مدنی هویتی است که شکل‌گیری احساس فردی و جمعی عاملیت اجتماعی، مسئولیت‌پذیری اجتماعی و آگاهی سیاسی - اخلاقی را ایجاب می‌کند (همان: ۲۸).

این معنادر مفهوم شهروندی متجلی است. شهروندی به حس تعلق و عضویت در یک جامعه اشاره می‌کند و شهروند کسی است که شهر مال اوست و به تبع آن دارای حقوق و نیز تعهداتی در قبال آن است. در واقع، موقعیت شهروند به یک حس عضویت داشتن در یک جامعه گسترده دلالت دارد. این موقعیت کمکی را که یک فرد خاص به آن جامعه می‌کند، می‌پذیرد؛ در حالی که به او استقلال فردی اش را نیز ارزانی می‌دارد. این استقلال در مجموعه‌ای از حقوق انعکاس می‌یابد که هر چند از نظر محتوا در زمان‌ها و مکان‌های مختلف متفاوت‌اند لکن همیشه بر پذیرش کارگزاری و عاملیت سیاسی، دارندگان آن حقوق دلالت دارد. بنابراین ویژگی کلیدی معرف شهروندی که آن را از تابعیت صرف متمایز می‌کند وجود یک اخلاق مشارکت است. شهروندی نه یک موقعیت منفعلانه، بلکه یک موقعیت فعالانه است (فالکس، ۱۳: ۱۳۸۱).

بنابراین مسئولیت‌پذیری مدنی جزء جدایی‌ناپذیر شهروندی است. در واقع این قابل تصور است که یک جامعه بتواند بدون بیان رسمی حقوق به درستی کار کند اما به سختی می‌توان وجود یک جامعه انسانی با ثبات را بدون وجود حس تعهد مدنی میان اعضایش تصور نمود. تعهد مدنی و مسئولیت‌پذیری اجتماعی، حس همکاری و مشارکت اجتماعی، آگاهی سیاسی اخلاقی و اخلاق مشارکت مولفه‌های تشکیل دهنده هویت با جزء مدنی آنند. در مطالعه حاضر هویت مدنی که در قالب مشارکت فعال در امور اجتماعی و سیاسی و مسئولیت‌پذیری مدنی متجلی است، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

## مدیریت شهری

دوفصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

## مدرسه و تکوین مشارکت مدنی

مدرسه مهمترین سازمان اجتماعی کردن افراد است. این اهمیت نه فقط از جهت آموزش رسمی، بلکه بیشتر از آن جهت است که محلی برای تمرین عملی مشارکت مدنی و ایجاد حس مسئولیت پذیری اجتماعی در افراد است. این خصیصه است که مدارس را در جایگاه بالایی از حیث ساختن افراد به مثابه شهروندان آتی جامعه قرار داده است. البته این کارکرد زمانی تحقق می یابد که فعالیتهای داوطلبانه در قالب تشکل های دانش آموزی و شوراهای دانش آموزی در مدارس به خوبی تعریف و جایگاه خود را پیدا کنند. مطالعات نشان داده اند که ارتباط بین مشارکت در طرحهای خدماتی اجتماع محور و تکوین هویت مدنی بستگی به ماهیت معین فعالیتهای مدنی که از سوی نوجوانان و جوانان صورت می گیرد، دارد (متزو و همکاران؛ ۱۸۹؛ ۲۰۰۳).

فعالتهای داوطلبانه و کارآمد در مدارس و دبیرستان نقطه تلاقی فعالیتهای دوران نوجوانی و جوانی به فعالیتهای مشارکت جویانه در بزرگسالی است. به کارگیری سیاست همکاری و مبتنی بر مشارکت جمعی در مدارس به رشد مهارتهای شناختی، اجتماعی، مدنی و سیاسی دانش آموزان کمک شایانی می کند و نتیجه آن تلاش مستمر جمعی برای بهتر شدن زندگی اجتماعی است.

تحقیقات زیادی این ارتباط را در عمل تایید کرده اند. هنکس و انکلند اطلاعات مربوط به ۱۸۲۷ بزرگسال را گزارش دادند که در سال ۱۹۵۵ دانش آموز سال دوم

دبیرستان بودند و بخشی از نمونه ملی از ۹۷ دبیرستان را که توسط «سرویس آزمون تحصیلی» مورد بررسی قرار گرفته بودند، تشکیل می دادند. این نمونه طولی از بزرگسالانی تشکیل شده بود که در ۴۲ دبیرستان از این نوع تحصیل کرده بودند و ۱۵ سال بعد، از طریق نامه با آنها تماس گرفته شد. مشخص گردید که شرکت در فعالیتهای فوق برنامه در دبیرستان، صرف نظر از وضعیت اجتماعی - اقتصادی، دانشگاهی، استعداد و میانگین نمره درسی با عضویت در انجمن های داوطلبانه بیشتری در آینده همراه است. همچنین عضویت در کانون های داوطلبانه در سال ۱۹۷۰ به میزان قابل توجهی با رای دهی و اعتماد به روندهای سیاسی در این سالها همراه بود. شرکت در فعالیتهای فوق برنامه نقطه اتصال به بزرگسالی بود. این فعالیت ها شامل فعالیت انتشارات مدرسه، باشگاههای بحث سیاسی، گروههای خدمات اجتماعی، باشگاههای نمایش، موسیقی یا علمی و مدیریت دانش آموزان بود (یونیس و همکاران؛ ۳۰، ۱۳۸۱).

جدول شماره ۱ نتایج یک مطالعه گذشته نگر درباره اعضای سابق سازمانهای داوطلبانه است. در سال ۱۹۸۵ بزرگسالان (با میانگین سنی ۴۳ سال) عضویت و داشتن موقعیتهای رهبری فعلی خود در گروههای مدنی، خدماتی، کلیسا و حرفه ای را فهرست کردند. آنها همچنین عضویتشان در سازمانهای ایام جوانی را نیز، آن هنگام که ۲۵ سال داشتند، اعلام کردند.

جدول شماره ۱: احتمال مشارکت بزرگسالان در سازمانهای داوطلبانه به عنوان

کارکرد و نتیجه مشارکت در ایام جوانی

| نوع مشارکت    | سازمانهای داوطلبانه جوانان |       | سایر سازمانهای جوانان |       |
|---------------|----------------------------|-------|-----------------------|-------|
|               | عضو                        | ریاست | عضو                   | ریاست |
| مدنی          | ۱/۹۹                       | ۲/۸۹  | ۲/۱۳                  | ۳/۰۲  |
| کسب و کار     | ۱/۸۱                       | ۱/۶۱  | ۱/۵۲                  | ۱/۰۰  |
| اجتماع (محلی) | ۱/۹۷                       | ۲/۳۳  | ۱/۶۴                  | ۱/۸۳  |
| کشاورزی       | ۴/۲۶                       | ۷/۱۷  | ۲/۶۳                  | ۳/۸۳  |
| سیاسی         | ۳/۷۹                       | ۳/۲۰  | ۳/۹۶                  | ۲/۲۰  |
| کلیسا         | ۱/۸۴                       | ۱/۸۹  | ۱/۵۰                  | ۱/۵۵  |

نکته: داده ها مشارکت کنندگان را با کسانی که مشارکتی نداشته اند، مقایسه می کند.

داده‌ها به این صورت تحلیل می‌شوند: بزرگسالانی که عضو سازمانهای داوطلبانه جوانان در طول ایام جوانیشان بوده‌اند، ۱.۹۹ بار بیشتر احتمال دارد که در سازمانهای مدنی زمان حاضر نیز عضو باشند در مقایسه با بزرگسالانی که عضو سازمانهای داوطلبانه در دورانی جوانی شان نبوده‌اند.

ستونهای سمت راست جدول نشان دهنده میزان شانس و احتمال عضویت فعلی در گروههای داوطلبانه برای افرادی که در گذشته (ایام جوانی) عضو این گروهها بوده در مقایسه با بزرگسالانی است که در هیچ یک از گروههای دوران جوانی عضو نبوده‌اند. نرخها در ستون اول نشان می‌دهد آنهایی که در دوران جوانی در این نوع گروهها عضو بوده‌اند، در مقایسه با افراد فاقد عضویت، بیشتر احتمال دارد که در یکی از انواع گروههای مذکور در جدول عضو باشند. احتمال عضویت فعلی افراد سابقا عضو در ایام جوانی، در گروههای مدنی ۱.۹۹ بار، در گروههای کسب و کار ۱.۶۱ بار بیشتر است و به همین صورت می‌توان راجع به سایر داده‌ها اظهار نظر کرد. ستون بعدی نرخ و میزان عضویت ساده و یا داشتن مقام و منصب را در این گروههای داوطلبانه نشان می‌دهد. آنهایی که در ایام جوانی عضو بوده‌اند، به طور قابل ملاحظه ای احتمال بیشتری برای داشتن موقعیت‌های رهبری و مدیرتی در مقایسه با افراد فاقد سابقه عضویت در جوانی، دارند؛ برای مثال شانس داشتن موقعیت رهبری در گروههای مدنی برای آنها ۲.۹۸ بار بیشتر و این شانس برای داشتن همین موقعیت در گروههای کسب و کار ۱.۶۱ بار بیشتر از افرادی است که در ایام جوانی فاقد تجربه مشارکتی بوده‌اند (یونیس و همکاران، ۱۹۹۷: ۲۲-۶۲۱).

وربا و همکاران نیز عوامل پیش بینی کننده مشارکت سیاسی و فعالیت‌های جمعی بزرگسالان را بررسی کرده‌اند. آنها از آنالیز رگرسیون با استفاده از عواملی مانند سطح تحصیلی و نوع شغل برای پیش بینی استفاده کردند. دو عامل پیش بینی کننده قوی مشارکت بزرگسالان، شرکت پاسخ دهنده در مدیریت دبیرستان و باشگاهها یا گروههای ذی نفع بود (همان: ۳۱).

شرکت و فعالیت در گروههای سازمان یافته در مدارس و در دوره نوجوانی - جوانی به دو دلیل دارای تاثیرات پایدار

است. نخست از بعد عملی نقش‌ها و روندهای اساسی (یعنی رویه‌های سازمانی) لازم برای مشارکت مدنی بزرگسالان را عرضه می‌کند. دوم در سطح شخصی به جوانان کمک می‌کند تا مشارکت مدنی خود را در زمان مناسب، یعنی مراحل شکل گیری آن، با هویت خود تلفیق کنند. دانش آموزشی که در طرحهای خدماتی با محوریت کمک به افراد نیازمند یا راهنمایی در خصوص مسائل و امور اجتماعی شرکت داشتند علاقه و تمایل بسیار بالایی برای مشارکت در امور اجتماعی و سطوح بالایی از مشارکت ارادی در امور مدنی از خود نشان می‌دادند. زمانی که مشارکت در این گونه طرحهای خدماتی با انواع دیگر طرحها و یا با وضعیتی که هیچ مشارکتی از سوی افراد در این نوع طرحها مشاهده نمی‌گردید، مقایسه می‌شود؛ نتایج نشان می‌دهند که مشارکت در طرحهای مربوط به خدمات اجتماعی ارتباط تنگاتنگی با علاقه و تمایل برای مشارکت در امور اجتماعی، علاقمندیهای مدنی غیر متعارف در آینده و شرکت در طرحهای ارادی و داوطلبانه دارد (متز و همکاران، ۲۰۰۳: ۲۰۱).

وربا و همکاران معتقدند که فعالیت‌های سازمان یافته در دبیرستانهای آمریکا، تمرین‌های عملی مشارکت مدنی آینده است. فعالیت در گروههای سازمان یافته فرصت لازم را برای تمرین حاکمیت دموکراتیک به دست می‌دهد. مشارکت در مدیریت مدرسه، تهیه کتاب سال، مشارکت در طرحهای خدماتی با همالان و از این قبیل به جوانان می‌آموزد که اعمال فردی و جمعی آنان با تاثیر بر دبیرستان و همالان محلی وسیع تر آنان، نقش بسیار مهمی را ایفا می‌کند (همان: ۳۱).

بنابراین تجربه‌هایی که از طریق فعالیت و مشارکت در گروهها و کانونهای مدارس و دبیرستانها به دست می‌آید، حاوی این نکته آموزنده به نوجوانان و جوانان درگیر در این فعالیت‌هاست که زندگی اجتماعی نیازمند همکاریها و کنش‌های متقابل است و فعالیت گروهی مستلزم نوعی انضباط گروه در خدمت یک هدف مشترک است و از این طریق می‌توان اختلافات را به حداقل ممکن رساند. این فرایند ویژگی و خصیصه مدنی را در ساختار هویت افراد می‌گنجاند. به علاوه «درک بهتری از

## مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

دنیای نوجوانی و جوانی و تناقضات این مقاطع از زندگی آدمی به دست می‌دهد» (پیران؛ ۱۳۷۷: ۸۳).

دانش آموزان از این طریق نقش خود را به عنوان بازیگران و عاملان بالقوه و تأثیرگذار در فرایندهای اجتماعی در نظر می‌گیرند. در واقع جنبه مدنی هویت زمانی شکل می‌گیرد که نوجوانان و ... مشارکت، مسئولیت اجتماعی و نقش خود در فرایندهای سیاسی و تعهد خود به اصول اخلاقی را به هم پیوند می‌دهند. بنابراین افرادی که شکل‌گیری هویت آنها بر اساس مبتنی بر رویه‌های مدنی صورت می‌گیرد به مراتب نسبت به آنهایی که به هر علت فاقد این تجارب مشارکتی هستند، مسیر متفاوتی را در تکوین و شکل بخشی به هویت خود دنبال می‌کنند.

مشارکت در تثبیت چالش‌ها و کشمکش‌های مدنی به عنوان یک عنصر اصلی در هویت‌های در حال شکل‌گیری جوانان عمل می‌کند. برای مثال شرکت در تحصن نهار خوری و تحمل آزار و اذیت پلیس، به خودی خود نمی‌تواند رأی دادن و یا فعالیت در مبارزه سیاسی را در ۲۵ سال بعد توضیح دهد. ولی شاید دانشجویانی که در تحصن شرکت کردند و دستگیر شدند، آموختند که اعمال فردی یا جمعی موجب همکاری مؤثر آنان می‌شود و مسئولیت پذیریشان دیگران را نیز به پذیرش مسئولیت تشویق می‌کند (همان: ۳۴). گیدنز معتقد است افرادی که فهم درستی از ساختمان عاطفی شان دارند و می‌توانند بر یک پایه شخصی ارتباط کارآمدی با دیگران داشته باشند، برای پذیرش وظایف گسترده تر شهروندی احتمالاً آمادگی بیشتری دارند (گیدنز، ۱۳۸۲: ۱۹۱).

بنابراین براساس بحث‌های مطرح شده رویکرد نظری این مطالعه رویکرد تکوینی است. این رویکرد در تحلیل

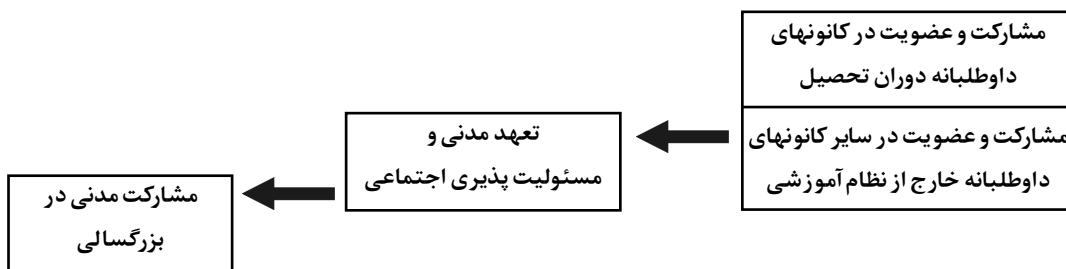
شکل‌گیری هویت مدنی نگاهی از پایین به بالا دارد. در واقع به جای تمرکز بر عوامل ساختاری و کلان تضعیف جامعه مدنی به این مسئله می‌پردازد که «چگونه افراد رویه‌های تشکیل دهنده هویت مدنی را کسب می‌کنند» (یونیس و همکاران، ۱۳۸۱: ۳۵). بنابراین مدل نظری تحقیق را می‌توان به صورت ذیل نشان داد:

### روش پژوهش

پژوهش حاضر از نوع پیمایش است. پیمایش مطالعه‌ای است در مورد جمعیت نمونه نمایا که معرف کل جامعه آماری است. ابزار گردآوری داده‌ها نیز پرسشنامه است. جامعه آماری تحقیق از افراد بالای ۲۵ سال ساکن شهر تهران تشکیل شده و حجم نمونه برابر با ۴۰۰ نفر برآورد گردید. با توجه به حجم بالای جامعه آماری از روش نمونه‌گیری خوشه‌ای چند مرحله‌ای (دواس: ۱۳۸۳، ۷۴) استفاده شده است.

در مرحله اول از ۲۰ منطقه شهرداری تهران، شش منطقه به عنوان واحدهای نمونه برداری اولیه از شمال مناطق ۱ و ۲ از مرکز مناطق ۹ و ۱۰ و از جنوب مناطق ۱۹ و ۲۰ انتخاب گردید. سپس با توجه به اطلس تهران بزرگ در کتاب اول بلوک اصلی شناسایی و در نهایت بلوک‌های کوچکتر از بین آنها گزینش شد و داده‌ها و اطلاعات مورد نیاز برای شناسایی چگونگی توزیع و سهم روابط بین متغیرهای تحقیق، از افراد به مثابه واحدهای تحلیل جمع‌آوری گردید.

برای سنجش روایی ابزار سنجش نیز سوالات پرسشنامه مورد آزمون اولیه قرار گرفتند و آزمون آلفای کرونباخ برای



نمایه ۱. تعهد در مشارکت مدنی



جدول شماره ۳: توزیع فراوانی و درصدی پاسخگویان بر حسب میزان مشارکت در دوران کودکی و نوجوانی

| مشارکت در دوران کودکی و نوجوانی | فراوانی مطلق | درصد | فراوانی تجمعی |
|---------------------------------|--------------|------|---------------|
| کم                              | ۱۴۶          | ۳۷/۳ | ۳۷/۳          |
| متوسط                           | ۱۲۰          | ۳۰/۷ | ۶۸            |
| زیاد                            | ۱۲۵          | ۳۲   | ۱۰۰           |
| جمع                             | ۳۹۱          | ۱۰۰  | -             |

جدول فوق میزان مشارکت و فعالیتهای مدنی افراد در ایام نوجوانی را، زمانی که هویت مدنی آنها در حال تکوین بود، نشان می‌دهد و بر اساس آن ۳۷/۳ درصد افراد در دوران نوجوانی مشارکت کم، ۳۲ درصد مشارکت زیاد و ۳۰/۷ درصد مشارکت متوسط داشته‌اند.

تعیین میزان روایی سوالات پرسشنامه انجام گرفت و پس از جرح و تعدیل سوالات در پرسشنامه نهایی میزان آلفای کرونباخ ۰/۷۶. به دست آمد. اعتبار سوالات نیز از طریق اعتبار صوری که میزان دقت و صحت سوالات را به ارزیابی صاحب نظران و اساتید متخصص می‌سپارد، مورد سنجش قرار گرفت.

#### یافته‌های تحقیق

در این بخش به بررسی رابطه فعالیتهای مشارکت جویانه در دوران مدرسه و نیز فعالیتهای داوطلبانه در این دوران اما خارج از چارچوب مدرسه با شکل‌گیری هویت مدنی یا «حس همکاری و مسئولیت‌پذیری اجتماعی در تداوم رفاه اجتماعی» پرداخته می‌شود. البته قبل از بررسی روابط بین متغیرها، جداول نشان دهنده وضعیت مشارکت مدنی افراد در ایام نوجوانی و نیز دوران بزرگسالی ارائه می‌گردد.

## مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

■ ۲۳ ■

جدول شماره ۴: توزیع فراوانی و درصدی پاسخگویان بر حسب میزان فعالیت در نهادهای دانش‌آموزی در دوران تحصیل

| مشارکت در نهادهای دانش‌آموزی | فراوانی مطلق | درصد | فراوانی تجمعی |
|------------------------------|--------------|------|---------------|
| کم                           | ۱۷۲          | ۴۴   | ۴۴            |
| متوسط                        | ۹۴           | ۲۴   | ۶۸            |
| زیاد                         | ۱۲۵          | ۳۲   | ۱۰۰           |
| جمع                          | ۳۹۱          | ۱۰۰  | -             |

در این جدول میزان شرکت و فعالیت افراد را در کانونها و تشکلهای دانش‌آموزی آن زمان که در مدرسه و دبیرستان مشغول تحصیل بودند، نشان می‌دهد که ۴۴ درصد افراد اظهار کرده‌اند که میزان فعالیت آنها در نهادهای دانش‌آموزی در دوران تحصیل کم، ۳۲ درصد زیاد و ۲۴ درصد متوسط بوده است.

بنابراین جدول شماره ۲ میزان مشارکت مدنی افراد در حال حاضر (دوره بزرگسالی) را نشان می‌دهد و جداول شماره ۳ و ۴ دلالت بر سابقه فعالیت مدنی افراد در ایام

جدول شماره ۲: توزیع فراوانی و درصدی پاسخگویان بر حسب میزان مشارکت مدنی در بزرگسالی

| مشارکت مدنی | فراوانی مطلق | درصد | فراوانی تجمعی |
|-------------|--------------|------|---------------|
| بدون مشارکت | ۱۵۶          | ۳۹/۹ | ۳۹/۹          |
| کم          | ۴۸           | ۱۲/۳ | ۵۲/۲          |
| متوسط       | ۹۵           | ۲۴/۳ | ۷۶/۵          |
| زیاد        | ۹۲           | ۲۳/۶ | ۱۰۰           |
| جمع         | ۳۹۱          | ۱۰۰  | -             |

داده‌های جدول بالا توزیع افراد مورد مطالعه را بر حسب میزان مشارکت مدنی در بزرگسالی نشان می‌دهد و بر اساس آن حدود ۴۰ درصد پاسخگویان هیچ‌گونه فعالیتی در نهادهای مشارکتی نداشته‌اند. از میان ۶۰ درصد بقیه افراد که در نهادها و مجامع مشارکتی فعالیت کرده‌اند ۲۵/۳ درصد مشارکت در حد زیاد، ۲۴/۳ درصد مشارکت در حد متوسط و ۱۲/۳ درصد مشارکت کم داشته‌اند.

گذشته، یعنی دوران نوجوانی هم در درون ساختار آموزش رسمی و هم در نهادهای خارج از این ساختار، دارد. در این مطالعه ارتباط میان این دو سطح به شیوه مطالعه گذشته نگر مورد سنجش قرار گرفته است.

برای این منظور با توجه به سطح سنجش متغیرها از ضریب همبستگی پیرسون استفاده گردید. فرض ما این بود که شکل گیری هویت و مشارکت مدنی رابطه معناداری با میزان درگیری و مشارکت افراد در فعالیتهای مشارکت جویانه دوران مدرسه دارد. در واقع تشکلهای دانش آموزی نظیر انجمنها، شوراهای دانش آموزی، کانونها و غیره، در مدارس و فعالیت دانش آموزان در این فضاها تجربه ای مهم و نقطه تلاقی به فعالیتهای مشارکت جویانه در دوران بزرگسالی است. ما جهت سنجش دقیق تر، فعالیتهای مشارکت جویانه در مدرسه را از فعالیتهای خارج از چارچوب مدرسه نظیر فعالیتهای گروهی محله ای و در چارچوب روابط همسایگی، فعالیت در کانونها و انجمنهای فرهنگی، اجتماعی، هنری و... تفکیک نمودیم و جداگانه رابطه هر دو را با مشارکت مدنی مورد آزمون قرار دادیم. میزان همبستگی آماری بین فعالیتهای مشارکت جویانه در مدرسه و مشارکت مدنی در حدود ۰/۵۳ است که همبستگی نسبتاً بالایی را نشان می دهد. جهت رابطه نیز مثبت است که دلالت بر افزایش حس مسئولیت پذیری اجتماعی و سیاسی (هویت مدنی) با افزایش میزان فعالیتهای مشارکت جویانه افراد در دوران مدرسه دارد. جدول ذیل نتیجه مربوط به تحلیل همبستگی دو متغیر را نشان می دهد.

جدول شماره ۵: ضریب همبستگی بین فعالیتهای مشارکت

جویانه در مدرسه و هویت مدنی

| متغیرها                         | فعالتهای مشارکت جویانه در مدرسه | هویت مدنی |
|---------------------------------|---------------------------------|-----------|
| فعالتهای مشارکت جویانه در مدرسه | ۱                               | ۰/۵۳۸     |
| سطح معناداری                    |                                 | ۰/۰۰۰     |
| هویت مدنی                       | ۰/۵۳۸                           | ۱         |
| سطح معناداری                    | ۰/۰۰۰                           |           |

بنابراین این فرض ما که مشارکت در تشکلهای دانش آموزی دوران مدرسه در نوجوانی یا جوانی عامل مهمی در تعیین میزان حس تعهد و مسئولیت پذیری اجتماعی در بزرگسالی است، تایید می گردد.

همبستگی بین فعالیتهای مشارکت جویانه خارج از مدرسه و هویت و مشارکت مدنی نیز برابر با ۰/۴۷ بود که مثبت بودن آن نشان می دهد افزایش میزان فعالیتهای مشارکت جویانه افراد در خارج از مدرسه در بالا بردن هویت مدنی و تعهد سیاسی اجتماعی آنان در بزرگسالی نقش تعیین کننده ای دارد. در جدول ذیل نتیجه مربوط به تحلیل همبستگی دو متغیر نشان داده شده است.

جدول شماره ۶: ضریب همبستگی بین فعالیتهای مشارکت

جویانه خارج از مدرسه و هویت مدنی

| متغیرها                              | فعالتهای مشارکت جویانه خارج از مدرسه | هویت مدنی |
|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------|
| فعالتهای مشارکت جویانه خارج از مدرسه | ۱                                    | ۰/۴۷۲     |
| سطح معناداری                         |                                      | ۰/۰۰۰     |
| هویت مدنی                            | ۰/۴۷۲                                | ۱         |
| سطح معناداری                         | ۰/۰۰۰                                |           |

بنابراین با توجه به همبستگیهای آماری بین متغیرها می توان گفت که در دوران کودکی و نوجوانی است که مشارکت مدنی از طریق ورود به عرصه مشارکتهای نهادی چه در سطح مدارس و چه خارج از آنها، به عنوان مولفه ای پایدار از هویت مدنی افراد در می آید و حس تعلق و عضویت اجتماعی فراگیری در آنان برای شرکت فعالانه و عمدتاً ارادی و داوطلبانه (و نه اجباری و تحمیلی) در جامعه ایجاد می کند.

### نتیجه گیری

در این مقاله به بررسی رابطه شرکت افراد در فعالیتهای مشارکت جویانه در مدارس و همچنین خارج از نهاد مدرسه با شکل گیری هویت مدنی پرداختیم. فرض ما

براین بود که «حس تعهد و مسئولیت پذیری اجتماعی در جهت تداوم رفاه اجتماعی» موضوعی است که با یادگیری و آموزش ارتباط تنگاتنگی دارد و این مساله در نهادی همچون آموزش و پرورش و عمدتاً در قالب فعالیتهای داوطلبانه و مشارکت جویانه تحقق می پذیرد. فعالیتهای مشارکت جویانه در این دوران در آموزش رویه های سازمانی و سازوکارهای مشارکت و فعالیت گروهی و نیز در تلفیق و پیوند مشارکت مدنی با هویت مدنی نقش بسزایی دارد. ما این فرض را مورد آزمون قرار دادیم و نتایج به دست آمده تاییدکننده این رابطه بودند. از یک طرف هر اندازه افراد در دوران مدرسه در فعالیتهای مشارکتی در قالب تشکلهای، کانونها و... شرکت داشتند به مراتب از حس مسئولیت پذیری اجتماعی و تعهد مدنی بیشتری در بزرگسالی برخوردار بودند و از سوی دیگر نیز شرکت فعالانه در فعالیتهای گروهی در دوره کودکی و نوجوانی، اما خارج از چارچوب فعالیتهای گروهی در مدارس، تعیین کننده میزان درگیری افراد در مشارکت مدنی در عرصه اجتماعی بود. در واقع مشارکتهای دوران کودکی و نوجوانی تمرینی عملی برای فرد فعال و شهروند برجسته و تمام عیار شدن در بزرگسالی است. نقش مشارکت ساختن فرد به مثابه یک شهروند برجسته است. این دوران فرصت بسیار حیاتی برای تمرین حاکمیت الگوهای دموکراتیک در سطوح پایین نهادهای اجتماعی و مهمتر از آن بازتولید آن در عرصه فراگیر سیاسی اجتماعی است. مشارکت در فعالیتهای فوق برنامه مدرسه محور مسلماً افراد را به فعالیت در طرحهای خدماتی گروهی پیوند می دهد. نتایج مطالعات یونیس و همکاران که از لحاظ نظریه تکوین هویت اجتماعی-تاریخی مورد بحث قرار گرفته است بر این نکته دلالت دارد که طرحهای خدماتی اجتماع محور برای جوانان یک فرصت توسعه ای فراهم می کند تا در سنتهایی مشارکت کنند که موجب برتری آنها در موقعیتهای مختلف می گردد.

بنابراین تمرکز منابع و نیروها در جهت غنای فعالیتهای داوطلبانه و مشارکت جویانه در مدارس و همچنین در کلیت نظام اجتماعی می بایست جزء مهمترین و ضروری ترین برنامه های هر جنبش مدنی یا دولت برآمده

از آن باشد. مطالعات بسیاری همگرایی بین ایجاد حس تعهد مدنی و مسئولیت پذیری اجتماعی و غنای فعالیتهای مشارکت جویانه در مدارس را تایید کرده اند. در واقع جنبه مدنی هویت زمانی شکل می گیرد که نوجوانان و جوانان مشارکت، مسئولیت پذیری اجتماعی و نقش خود در فرایندهای سیاسی و تعهد خود به اصول اخلاقی را به هم پیوند دهند. تجربه های که از طریق مشارکت گروهی به دست می آید حاوی این نکته آموزنده به نوجوانان و جوانان است که اعمال جمعی موجب همکاری موثر آنان می شود و مسئولیت پذیری آنها دیگران را نیز به پذیرش مسئولیت تشویق می کند. مزیت عمده تمرین مشارکت در دوران مدرسه این است که افراد در می یابند اختلافات موجود به معنای پایان کار نیست. هویت چیزی نیست که به کسی اعطا شود بلکه از طریق فرایند اجتماعی شدن ساخته می شود. بنابراین هویت مدنی قادر است افراد را به سمت حفظ نظم اجتماعی موجود و یا چالشهایی که در نهایت به اصلاح و نوسازی وضع موجود بینجامد، سوق دهد. بدین ترتیب این سوال اساسی مطرح است که چگونه می توان فرصتهای نوجوانان و جوانان را برای مشارکت فعال در اصلاح و نوسازی جامعه تقویت کرد؟ دولتها قادرند با تامین تجربه های مشارکتی هدفمند برای نوجوانان و جوانان، به آنان اجازه دهند توانایی های خود را کشف کنند، مسئولیت خود را ارزیابی کنند، به درکی از فرایندهای سیاسی دست یابند و به یک ایدئولوژی معنوی اخلاقی پایبند شوند.

نوجوانان و جوانان از طریق پیوند و ارتباط با دیگران در راه هدفهای مشترک، در ساختن هویت مدنی خود سهیم می شوند. وظیفه دولتها و بزرگسالان در فرایند ساخت هویت مدنی این است که عرصه ها و ظرفیتهای لازم را برای مشارکت و تحقق استعدادهای آنان فراهم کنند به گونه ای که از این رهگذر نوجوانان و جوانان را در اصلاح و نوسازی جامعه با خود همراه و همگام نمایند. به اعتقاد ما غفلت و بی توجهی به این امر بیش از آنکه به جوانان آسیب برساند، هنجارها، ارزشها و الگوهای را به چالش و رویارویی می کشاند که نسل گذشته در پی استمرار و تحکیم آنها در میان نسلهای آتی جامعه است. مشارکت و

## مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

and Yates Miranda(1997)"what we know about civic identity" the American Behavioral Scientist;Mar/Apr 40,5.620-635

حضور فعالانه در عرصه اجتماعی سیاسی این امکان را برای افراد فراهم می‌کند تا هستی سیاسی اجتماعی خویش را تحقق بخشند و وظیفه نسل گذشته بستر سازی برای تحقق عملی و عینی این هستی است.

#### منابع

۱. اینگلهارت، رونالد (۱۳۷۳) تحول فرهنگی در جامعه پیشرفته صنعتی، ترجمه مریم وتر، تهران نشر کویر.
۲. پیران، پرویز (۱۳۷۷) شهر شهروند مدار ۵، طرح شهردار مدرسه: پیش به سوی مشارکتهای اجتماعی در حیطه‌های رسمی، اطلاعات سیاسی-اقتصادی، شماره ۱۳۳-۱۳۴
۳. چلبی، مسعود (۱۳۷۵) جامعه‌شناسی نظم، تهران، نشر نی.
۴. دواس، دی.ای (۱۳۸۳) پیمایش در تحقیقات اجتماعی، ترجمه هوشنگ ناییبی، تهران، نشر نی
۵. فالکس، کیث (۱۳۸۱) شهروندی، ترجمه محمد تقی دلفروز، تهران، نشر کویر
۶. کاستلز، مانوئل (۱۳۸۳) عصر اطلاعات؛ قدرت هویت، ترجمه حسن چاوشیان، تهران، طرح نو
۷. گیدنز، آنتونی (۱۳۸۲) فراسوی چپ و راست، ترجمه محسن ثلاثی، تهران، نشر علمی.
۸. یونیس و همکاران (۱۳۸۱) هویت مدنی، ترجمه محمد رضا حسن زاده، آموزش علوم اجتماعی، شماره ۲۰-۲۱
9. Markus B. and Hanes Walton (2002) "civic participation in American cities" (w.w.w google.com).
10. Metz Edward, Mcllellan Jeffrey, and Uouniss james (2003) "Types of voluntary service and adolescents civic development" Journal of adolescent research, vol.18, no. 2, 188-203.
11. Uouniss james, Mcllellan Jeffrey A, Su Yang, and Yates Miranda(1999) "The role of community service in identity development", normative, unconventional, and deviant orientations. Journal of adolescent research, vol.14, no. 2, 248-261.
12. Uouniss james, Mcllellan Jeffrey, ,

مدیریت شهری

دوفصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

## بررسی عملکرد شوراهای اسلامی در توسعه روستایی (مطالعه موردی: دهستان حکیم‌آباد شهرستان زرنندیه)

محمد رضا رضوانی - عضو هیأت علمی دانشکده علوم انسانی دانشگاه تهران، تهران، ایران.  
علی احمدی\* - کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه ریزی روستایی دانشگاه تهران، تهران، ایران.

### The survey on Islamic council function in rural development (case study: Hakim Abad-zarandie)

#### Abstract:

One of the approach in rural development is "bottom to top" planning which is based on local people and their effective hand in planning process. In this part the relation between council's place recognition between people and people opinion assessment about council's function can be method to evaluate council's success. So this was the motivation for a survey on analysis of rural Islamic council function in Hakim Abad. To do this survey people's answers (people and the members of councils) about the council function studied by a questionnaire. Based on results of this survey councils in people communion attraction has had a more successful function than economical and social important. Based on founding's in this research people in rural areas have expressed their desire to cooperate with the councils to solve the village problems.

**Keywords:** rural development, rural Islamic councils, function, zarandie.

#### چکیده

یکی از رویکردهای توسعه روستایی، برنامه‌ریزی «پایین به بالا» است که بر اساس آن، مشارکت مردم محلی و دخالت مؤثر آنان در فرآیند برنامه‌ریزی، محور توسعه روستایی محسوب می‌شود. در این رابطه شناخت جایگاه شوراها در بین روستاییان و ارزیابی نظرات مردم در زمینه عملکرد شوراها می‌تواند یکی از روش‌های ارزیابی میزان موفقیت شوراها باشد. چنین موضوعی انگیزه اجرای تحقیق حاضر در تحلیل عملکرد شوراهای اسلامی روستایی دهستان حکیم‌آباد شهرستان زرنندیه استان مرکزی بود. برای انجام این تحقیق، نظر پاسخ دهندگان (مردم و اعضای شوراها) درباره عملکرد شوراهای اسلامی روستاهای دهستان مذکور از طریق پرسشنامه‌ای ویژه مورد بررسی قرار گرفت.

بر اساس نتایج حاصل از این پژوهش، شوراها در زمینه ارتقاء و جلب مشارکت مردم عملکرد موفق‌تری از سایر زمینه‌ها (بهبود وضعیت اقتصادی و بهبود وضعیت اجتماعی) روستاها داشته‌اند. با توجه به یافته‌های تحقیق، روستاییان تمایل خود را به مشارکت در امور مختلف روستا همراه با شوراها اعلام کرده و آماده همکاری برای رفع مشکلات بوده‌اند.

**واژگان کلیدی:** توسعه روستایی، شوراهای اسلامی روستایی، عملکرد، شهرستان زرنندیه.



شده و داده‌های حاصل از آن با بهره‌گیری از نرم‌افزارهای SPSS و MRP<sup>۱</sup> استخراج و جداول آن در راستای اهداف تحقیق تنظیم و تجزیه و تحلیل و تفسیر شده است. پیش از آن، از طریق مطالعه اسنادی و تحقیق کتابخانه‌ای مبانی نظری تحقیق، تدوین شد. با توجه به وظایف سیزده‌گانه شوراهای اسلامی روستایی، ابتدا شاخص‌ها و مؤلفه‌های مناسب تعریف و در قالب سؤالات دو نوع پرسشنامه سرپرستان خانوارها و پرسشنامه خاص اعضای شوراها طراحی، توزیع و تکمیل شد. همچنین مصاحبه نیز برای تکمیل امر تحقیق مورد توجه قرار گرفت.

پس از طراحی و اجرای پرسشنامه بر اساس اهداف تحقیق، هریک از سؤالات کدگذاری گردید. در مرحله بعد کدهای مورد نظر سؤالات وارد نرم‌افزار MRP (ویژه تحقیقات علوم انسانی و اجتماعی) شد. در مرحله آخر از طریق نرم‌افزار مذکور اقدام به استخراج اطلاعات مورد نظر شد. نتایج این عملیات به صورت مقایسه نتایج حاصل از دیدگاه مردم و اعضای شوراها تنظیم و برای آنها جداولی طراحی شد. همچنین برای تحلیل داده‌ها از آزمون فریدمن استفاده شده است.

جامعه آماری تحقیق عبارت از روستاهای واقع در دهستان حکیم آباد بخش مرکزی شهرستان زرنديه استان مرکزی قرار گرفته است. این شهرستان از شمال و شمال شرق به استان تهران و از شمال غرب به استان قزوین، از شرق به استان قم و از جنوب به شهرستان ساوه محدود می‌شود.

با توجه به هدف پایان‌نامه، تعداد روستاهای بالای ۲۰ خانوار و دارای ۱۰۰ نفر جمعیت که دارای شوراهای اسلامی روستایی بوده‌اند، تهیه شد. این روستاها بالغ بر ۱۴ روستا بودند که به صورت روستاهای مجتمع در کنار هم قرار گرفته و مجموعاً ۱۷۲۶ نفر جمعیت را دارا بودند. برای انتخاب چهار روستا از مجموع ۱۴ روستای دارای شورای اسلامی، از روش نمونه‌گیری تصادفی سهمیه‌ای مطابق استفاده شد. سپس از میان ۴ روستای نمونه‌که مجموعاً ۵۴۵ خانوار داشت یک نمونه تصادفی ۲۰ درصدی انتخاب

یکی از دغدغه‌های مهم بویژه در کشورهای در حال توسعه، رسیدن به سطح قابل قبولی از توسعه در ابعاد مختلف است. موضوع مشارکت مردم و سپردن سرنوشت مردم به خود آنها، پس از انقلاب اسلامی مورد تأکید و توجه مسئولان نظام جمهوری اسلامی قرار گرفت. با توجه به اینکه شوراها مصداق عینی تمرکززدایی و توزیع قدرت تصمیم‌گیری برای برنامه‌ریزی و پیشبرد روند توسعه روستایی در مناطق مختلف کشور هستند، شوراهای اسلامی روستایی با این هدف در سراسر کشور تشکیل گردید.

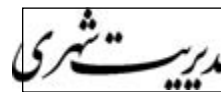
شوراهای اسلامی روستایی و بررسی عملکرد آنها در توسعه روستایی یکی از موضوعات مهم در حوزه مدیریت روستایی است. از زمان شکل‌گیری شوراهای تاکنون دو دوره گذشته است و دوره سوم فعالیت شوراهای را تجربه می‌کنیم. حال پس از گذشت دو دوره فعالیت شوراهای اسلامی روستایی، ارزیابی و تحلیل عملکرد این شوراهای در دستیابی به اهداف توسعه روستایی قابل بررسی است. در این تحقیق عملکرد شوراهای در بخشهای مختلف اقتصادی، اجتماعی و جلب مشارکت مردمی به مثابه حاصل کار و نتایج عملی در فرآیند توسعه روستایی بررسی شده است.

وجود شوراهای اسلامی روستایی به عنوان نهاد مشارکتی و مردمی در سطح روستاها می‌تواند نقش مهمی در فرآیند توسعه روستایی داشته باشند. لذا بررسی و تحلیل عملکرد شوراهای روستایی می‌تواند مقدمه‌ای برای شناخت مسائل و مشکلات شوراهای اسلامی و نیز مسائل نقاط روستایی کشور باشد.

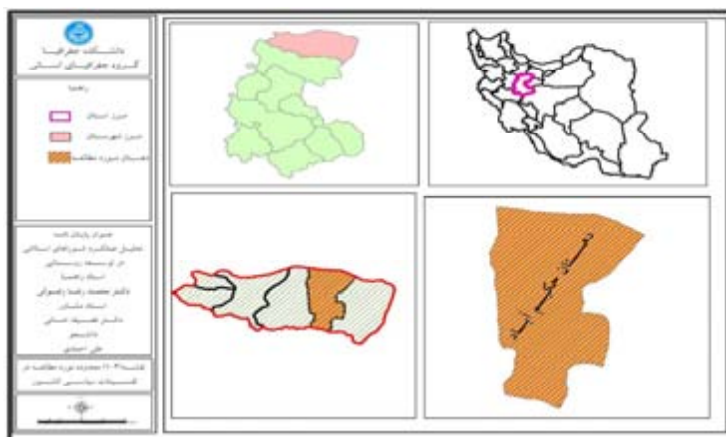
این تحقیق در چهار روستای نمونه دهستان حکیم‌آباد از بخش مرکزی شهرستان زرنديه استان مرکزی در فاصله زمانی دو دوره فعالیت شوراهای روستایی یعنی از اوایل سال ۱۳۷۸ تا انتهای سال ۱۳۸۶ به انجام رسیده است.

### روش تحقیق

تحقیق حاضر از نوع کاربردی و به روش «پیمایشی» انجام



۱- نرم‌افزار تحقیقات علوم انسانی و علوم اجتماعی است. این نرم‌افزار با توانایی‌های مشابه با SPSS و نیز توانایی‌های جدیدی است که در ایران و توسط تیمی از استادان و دانشجویان دانشگاه صنعتی شریف و غیره به سرپرستی دکتر مهدی محسنیان راد طراحی شده و آماده برای عرضه از سوی وزارت علوم، تحقیقات و فناوری است.



نقشه ۱. موقعیت استان مرکزی، شهرستان زرنندیه و دهستان حکیم‌آباد

و به این ترتیب ۱۰۹ خانوار مورد پرسش قرار گرفت. روستاهای نمونه عبارت است از روستای رحمت‌آباد در قسمت شمالی، موسی‌آباد در جنوب، صدرآباد در قسمت شرقی دهستان و شکرآباد در غرب روستاهای مجتمع.

#### پیشینه تحقیق

تحقیقات انجام شده در خصوص عملکرد شوراهای اسلامی روستایی در کشور کم و معدود است. گرچه شباهتهایی از نظر موضوع در این تحقیقات دیده می‌شود، لیکن اهداف این تحقیقات متفاوت است. تحقیقات مربوط به معاونت ترویج و مشارکت مردمی وزارت جهادسازندگی که با عنوان بررسی نقش و عملکرد شوراهای اسلامی روستایی در دوره ۷۲-۱۳۵۸ در استانهای مختلف کشور انجام شده است، به عملکرد شوراهای در قالب فعالیتهای شوراها در زمینه‌های مختلف طی ۱۵ سال پرداخته شده است. در این تحقیق به تاریخچه شکل‌گیری شوراهای، سیر مدیریت در ایران و موضوعاتی نظیر وظایف شوراهای، وضعیت قوانین و مقررات شوراهای و میزان موفقیت شوراهای در کشور توجه شده است. برخی از تحقیقات علمی و دانشگاهی نیز که در این رابطه به نگارش درآمده‌اند، عبارت است از:

پایان نامه کارشناسی ارشد ناپیوسته آقای اسماعیل جهانبخش با عنوان بررسی شوراهای اسلامی روستایی و

نقش آنها در توسعه روستایی (تحقیق در ۲۰ روستای برگزیده شهرستان اصفهان)، که در دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران در سال ۱۳۶۸ انجام شده است. پایان نامه کارشناسی ارشد ناپیوسته آقای حمید طاهری با عنوان بررسی عملکرد شوراهای روستایی با تأکید بر نقش سرمایه اجتماعی، که در دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران در سال ۱۳۸۲ انجام شده است. پایان نامه کارشناسی ارشد ناپیوسته خانم تبسم حاجی ابراهیم‌زاده با عنوان سنجش عملکرد شوراهای اسلامی نمونه با شاخصهای اجتماعی، که این نیز در دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران در سال ۱۳۸۳ انجام شده است.

#### مبانی نظری

نظریه‌های توسعه در طی دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ غالباً رشد اقتصادی را همان توسعه می‌دانست و از تأثیر عوامل دیگر غفلت می‌ورزید (عربی، ۵۷: ۱۳۸۳)؛ با ناکارآمدی این دیدگاه و شکست بسیاری از راهبردهای توسعه، در دهه‌های بعدی شاهد ظهور و توجه به نظریه‌های توسعه با رویکرد اجتماعی و با تأکید بر راهبرد مشارکت مردمی در فرآیند توسعه هستیم. مسأله مشارکت روستاییان در برنامه‌های توسعه روستایی موضوعی است که نقطه‌ی آغاز آن به دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ برمی‌گردد. این راهبرد در برنامه‌ریزی روستایی با تمرکز بر بعد اجتماعی، مشارکت مردم، تمرکززدایی قدرت و بهره‌گیری از خرد جمعی شکل گرفت. این راهبرد جدید

از توسعه با عنوان توسعه مشارکتی وارد ادبیات توسعه شده است (پاپلی یزدی، ۱۱۷: ۱۳۸۱).

تأکید بر توسعه روستایی با فعالیت شوراهای اسلامی در دوره پس از انقلاب در راستای راهبرد توسعه مشارکتی بوده است. توجه به مسائل و مشکلات محلی از طریق شوراها و انتقال این مشکلات به سطوح بالاتر، راه حلی قابل قبول برای رفع مؤثر مشکلات است.

همچنین در دنیای امروز، مشارکت مردمی یکی از راههای رسیدن به پیشرفت و توسعه است که این مهم از سوی همه محافل علمی در کشورهای جهان مورد قبول می باشد. رهیافت های مشارکتی مردم محلی را برای داشتن نقش موثر در سرنوشت شان آماده می کند و آنها را قادر می سازد تا در فرایندهای توسعه و حفاظت مشارکت نمایند (Ericson, 2004: 10).

همکاری و تعاون در سطح مدیریت محلی منافع بسیاری را به دنبال خواهد داشت. برخی از این نتایج عبارتند از: افزایش ظرفیت تصمیم گیری محلی، حفظ هویت محلی، افزایش دسترسی به منابع بیرونی، صرفه جویی های تولید، بهره وری و سودمندی بیشتر درآمد در مقایسه با هزینه ها، نگهداری منابع اقتصادی، گسترده شدن اثرات سیاسی از طریق قدرت دهی به افراد. (Brent Lackey, 2002: 138-139)

بطور کلی، تعاون می تواند به مثابه ابزاری برای بهبود کیفیت زندگی مردم در اجتماع تلقی گردد؛ هم از نظر اقتصادی و هم از نظر اجتماعی (Ibid, 2002: 139).

از ابتدای دهه ۱۹۹۰ جامعه جهانی علاقه به برانگیختن مشارکت محلی در میان سازمانهای غیردولتی، مدیران دولتی و نهادهای علمی و دانشگاهی را گسترش داده است. امروزه این رهیافت برای کاستن از محدودیت های برنامه ریزی بالا به پایین و تکنیک های تحقیق بزرگ مقیاس طراحی می شود (Ericson, 2004: 12).

بنا به اهمیت مشارکت در توسعه روستایی، این موضوع به عنوان یکی از اهداف و راهبردهای توسعه روستایی محسوب می شود. نظارت مردم محلی بر مسائل مربوط به محل خود، یکی از عناصر مهم برنامه ریزی توسعه روستایی است و این به معنای کمک به آنها برای مشارکت در امور سیاسی، تصمیم گیری و افزایش مهارت های

مربوط به چگونگی رفع مشکلات می باشد. هر فرد در پنج جنبه مختلف زندگی یعنی خود، خانواده، زمان، شغل و اجتماع، دارای مسئولیت و در هر یک از این محدوده ها نیازمند کمک دیگران است. توانایی مشارکت صحیح در سطح جامعه، راه را برای تحقق هر چه بهتر اهداف فوق الذکر باز می کند و زمینه را برای مشارکت واقعی مردم در فرآیند توسعه فراهم می آورد (صالح نسب، ۲۷: ۱۳۷۱-۲۹).

در این راستا ژولیوس نیرره، توسعه روستایی بر محور مشارکت را تنها راه حل مشکلات جهان سوم می دانست. او معتقد بود که عمران باید برای مردم و توسط خود آنها انجام پذیرد، دولتها به تنهایی نمی توانند برنامه های عمران روستایی را پیاده کنند. دولت فقط می تواند عمران روستایی را تسهیل نماید و انجام آن را امکان پذیر سازد. آنها می توانند سازماندهی کنند، کمک و راهنمایی نمایند ولی دولتها نمی توانند آن را انجام دهند. بنابراین اگر قرار است که عمران و توسعه به خاطر منافع مردم انجام شود، هم قدرت سیاسی و هم قدرت اقتصادی باید در روستاها و مناطق مختلف و در سطح کشور در دست مردم باشد. بطوری که مشارکت در خیلی موارد بعنوان وسیله و ابزار محوری تلقی می شود؛ به این مفهوم این امکان را به کنشگران خرد می دهد تا وارد صحنه های کلان تصمیم گیری بشوند (شکوری، ۹۰: ۱۳۷۸).

بدین ترتیب یکی از ابزارهای مهم در جهت دستیابی به توسعه ملی، ایفای نقش مردم و مشارکت آنها در جهت تسریع توسعه ملی است. لازمه رسیدن به مشارکت مردمی، نظام مند کردن مدیریت محلی است. راهکار ایجاد شوراهای اسلامی روستایی به عنوان یک واحد مدیریت محلی وسیله ای در جهت دستیابی به توسعه روستایی و در نهایت توسعه ملی است.

### یافته های تحقیق

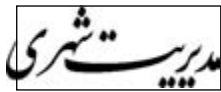
با تکمیل پرسشنامه از روستاییان، چگونگی و نحوه ی عملکرد شوراها مورد بررسی قرار گرفت. جزئیات این جداول شامل تعداد پاسخگویان، درصد، جمع و میانگین مجموع نمرات می باشد.

یافته های تحقیق در حوزه جلب مشارکت مردم، حاکی از

جدول ۱. گویه‌ها و میزان عملکرد شوراهای در امور روستایی از دیدگاه مردم

| گویه‌ها                                                                        | خیلی کم | کم | متوسط | زیاد | خیلی زیاد | مجموع پاسخگویان | میانگین اهمیت |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------|----|-------|------|-----------|-----------------|---------------|
| وظیفه‌ی برگزاری جلسات عمومی شورا با مردم                                       | ۰       | ۱۶ | ۴۲    | ۴۲   | ۸         | ۱۰۸             | ۳/۳۸          |
| میزان صمیمیت، همکاری و مشارکت اهالی با شورا در انجام کارهای روستا              | ۱       | ۱  | ۱۳    | ۴۹   | ۴۵        | ۱۰۹             | ۴/۲۴          |
| میزان وظیفه‌شناسی و تعهد اعضای شورا                                            | ۰       | ۰  | ۱۸    | ۴۶   | ۴۵        | ۱۰۹             | ۴/۲۴          |
| میزان مشارکت مردم در ارتباط با امور مختلف عمرانی، اجتماعی، خدماتی و... با شورا | ۰       | ۰  | ۲۶    | ۵۹   | ۲۳        | ۱۰۸             | ۳/۹۷          |
| میزان رضایت مردم از نحوه‌ی عملکرد شورا                                         | ۱       | ۸  | ۲۷    | ۶۴   | ۸         | ۱۰۸             | ۳/۶۴          |
| میزان دعوت شورا از مردم برای شرکت در جلسات رسمی در دفتر شورا                   | ۶       | ۳۰ | ۴۴    | ۲۴   | ۳         | ۱۰۷             | ۲/۸۸          |

مأخذ: مطالعات میدانی نگارنده، ۱۳۸۶



بهبود وضعیت مشارکت مردم و توفیق شوراهای می‌باشد. لذا شوراهای در بهبود وضعیت مشارکت نقش مؤثری داشته‌اند.

مطابق پرسشنامه مأخذ این بررسی، از نمونه مورد بررسی سؤال شده بود که وظیفه‌ی برگزاری جلسات عمومی شورا با مردم چقدر به انجام رسیده است؟ که یافته‌ها نشان داد سهم بیشتری از مردم (۵۳/۷ درصد)، معتقدند که میزان انجام وظیفه برگزاری جلسات عمومی شورا با مردم کم و متوسط است. میانگین نمره اهمیت پاسخ مردم ۳/۳۸ (از حداکثر نمره ۵) می‌باشد.

مطابق پرسشنامه مأخذ این بررسی، از نمونه مورد بررسی سؤال شده بود که میزان صمیمیت، همکاری و مشارکت اهالی با شورا در انجام کارهای روستا چقدر می‌باشد؟ بررسی یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که اعضای شوراهای و مردم، دیدگاه مشترکی راجع به میزان صمیمیت، همکاری و مشارکت اهالی با شورا در انجام کارهای روستا دارند. ۴۵/۰ درصد از مردم به این سؤال

نمره زیاد، ۴۱/۳ درصد نمره خیلی زیاد و ۱۱/۹ درصد نمره متوسط داده‌اند. همچنین ۴۲/۱ درصد از اعضای شوراهای نمره اهمیت سؤال مذکور را زیاد، ۳۶/۸ درصد نمره خیلی زیاد و ۱۵/۸ درصد نمره متوسط داده‌اند. میانگین نمره اهمیت پاسخ مردم ۴/۲۴ و میانگین نمره اهمیت پاسخ شوراهای برای سؤال مذکور ۴/۱۰ می‌باشد که نشانگر عدم تفاوت بین نظرات مردم و شوراهای است.

در یکی از سؤالات پرسشنامه مأخذ این بررسی، از نمونه مورد بررسی سؤال شده بود که میزان وظیفه‌شناسی و تعهد اعضای شورا چقدر می‌باشد؟ بررسی یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که سهم بیشتری از مردم (۴۲/۲ درصد)، معتقدند که میزان وظیفه‌شناسی و تعهد اعضای شورا زیاد است. میانگین نمره اهمیت پاسخ مردم ۴/۲۴ (از حداکثر نمره ۵) می‌باشد.

در پرسشنامه مأخذ این بررسی، از نمونه مورد بررسی سؤال شده بود که میزان مشارکت مردم در ارتباط با امور مختلف عمرانی، اجتماعی، خدماتی و... با شورا چقدر

می باشد؟ بررسی یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که اعضای شوراها و مردم، دیدگاه مشترکی راجع به میزان مشارکت مردم در ارتباط با امور مختلف عمرانی، اجتماعی، خدماتی و... با شورا دارند. ۵۴/۶ درصد از مردم به این سؤال نمره زیاد، ۲۴/۱ درصد نمره متوسط و ۲۱/۳ درصد نمره خیلی زیاد داده‌اند. همچنین ۴۲/۱ درصد از اعضای شوراها نمره اهمیت سؤال مذکور را زیاد، ۳۱/۶ درصد نمره متوسط و ۲۶/۳ درصد نمره خیلی زیاد داده‌اند. میانگین نمره اهمیت پاسخ مردم ۳/۹۷ و میانگین نمره اهمیت پاسخ شوراها برای سؤال مذکور ۳/۹۴ می‌باشد که نشانگر عدم تفاوت بین نظرات مردم و شوراهاست.

از دیدگاه مردم و اعضای شوراها، میانگین جمع نمره اهمیت برای سؤال مذکور، ۳/۹۶ (از حداکثر نمره ۵) می‌باشد.

در پرسشنامه مأخذ این بررسی، از نمونه مورد بررسی سؤال شده بود که میزان رضایت مردم از نحوه عملکرد شورا چقدر می‌باشد؟ بررسی یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که بیشترین جواب (۵۹/۳ درصد) مربوط به درجه اهمیت زیاد است. پس از آن به ترتیب درجه متوسط با (۲۵/۰ درصد)، درجه خیلی زیاد (۷/۴ درصد)، درجه کم (۷/۴ درصد) و درجه خیلی کم (۰/۹ درصد) قرار دارد.

بررسی نشان می‌دهد که بیشترین فراوانی پاسخ (۵۹/۳ درصد) مربوط به نمره زیاد است. میانگین نمره اهمیت پاسخ مردم ۳/۶۴ (از حداکثر نمره ۵) می‌باشد.

در پرسشنامه مأخذ این بررسی، از نمونه مورد بررسی سؤال شده بود که میزان دعوت شورا از مردم برای شرکت در جلسات رسمی در دفتر شورا چقدر می‌باشد؟ بررسی یافته‌های تحقیق بررسی نشان می‌دهد که ۷۴/۷ درصد از مردم به این سؤال نمره کم، خیلی کم و متوسط داده‌اند. میانگین نمره اهمیت پاسخ مردم ۲/۸۸ (از حداکثر نمره ۵) می‌باشد. در این مورد شوراها نمونه از مردم برای جلسات رسمی شورا دعوت به عمل نیاورده است.

بر اساس یافته‌های تحقیق، شوراها و روستاییان در بهبود وضعیت اقتصادی روستاییان در جهت توسعه روستایی، نقش داشته و نشانه‌هایی از بهبود وضعیت

اقتصادی مشاهده می‌شود. علیرغم ضعف‌های عملکردی شوراها و نمونه در حوزه اقتصادی، بهبود وضعیت اقتصادی در بخشهایی از عملکردهای اقتصادی مشاهده می‌شود و عملکرد مثبتی داشته‌اند. چراکه پیگیری‌هایی در عمل صورت پذیرفته و بخشی از مشکلات حل شده است.

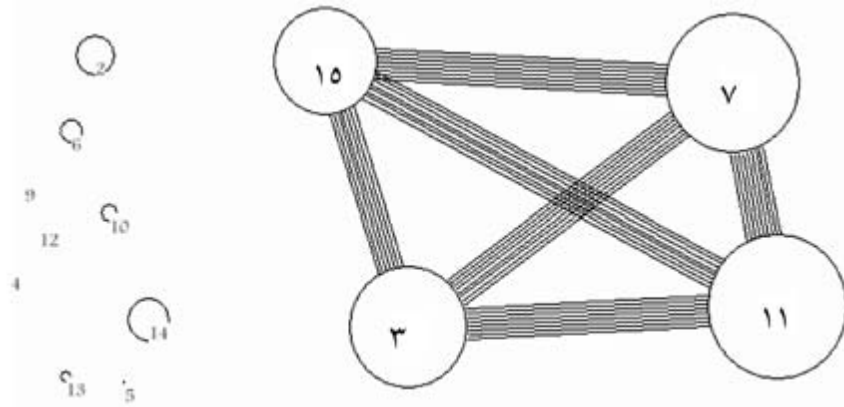
بر اساس نتایج، عملکرد شوراها در بعد اجتماعی بیشترین تاثیر در بهبود وضعیت تشکیل جلسات عمومی با نرخ ۵/۵۸ در مرتبه اول قرار دارد. این متغیر در آزمون فریدمن بیشترین میزان را به خود اختصاص داده است.

بررسی‌ها نشان می‌دهد که اعضای شوراها و مردم نسبت به اهمیت وظیفه‌ی تشکیل جلسات عمومی برای زمینه‌سازی مشارکت اهالی دیدگاه مشترکی دارند. همچنین ۴۸/۶ درصد از مردم به این سؤال نمره زیاد و ۲۸/۵ درصد نمره خیلی زیاد داده‌اند. علاوه بر این ۵۷/۹ درصد از اعضای شوراها نمره زیاد و ۲۶/۳ درصد نمره خیلی زیاد داده‌اند.

بررسی نشان می‌دهد که اعضای شوراها و مردم، دیدگاه مشترکی راجع به میزان صمیمیت، همکاری و مشارکت اهالی با شورا در انجام کارهای روستا دارند. حدود ۴۵/۰ درصد از مردم به این سؤال نمره زیاد، ۴۱/۳ درصد نمره خیلی زیاد و ۱۱/۹ درصد نمره متوسط داده‌اند.

در میزان وظیفه‌شناسی و تعهد اعضای شورا بررسی جدول فوق نشان می‌دهد که مردم (۴۱/۳ درصد)، معتقدند که میزان وظیفه‌شناسی و تعهد اعضای شورا خیلی زیاد است.

در میزان برگزاری جلسات عمومی سالانه شورا سهم بیشتری از اعضای شوراها (۴۷/۴ درصد)، نسبت به مردم (۲۶/۷ درصد)، معتقدند که میزان برگزاری جلسات عمومی سالانه شورا به تعداد دو تا سه نوبت است.



شکل ۱. تقارن مربوط به میزان مشارکت مردم و شوراهای یکدیگر، از دیدگاه مردم.

راهنما:

- دایره ۳ - میزان همکاری مردم روستا با شورا در امور عمرانی، اجتماعی، خدماتی و فرهنگی
- دایره ۷ - میزان تمایل مردم برای همکاری با شورا
- دایره ۱۱ - میزان کمک اهالی روستا به یکدیگر
- دایره ۱۵ - میزان رضایت مردم از عملکرد شورا

جدول ۲. اهمیت مشکلات و نیازهای اساسی روستاها از دیدگاه مردم و اعضای شوراهای روستایی

| مشکلات و نیازهای اساسی                      | آزمون | فریدمن Rank | سطح معناداری |
|---------------------------------------------|-------|-------------|--------------|
| درآمد و اشتغال                              | ۳/۷۴  | ۰/۶۵۰       |              |
| زیربنایی و عمرانی                           | ۳/۲۸  | ۰/۰۰۰       |              |
| کشاورزی                                     | ۲/۰۶  | ۰/۳۰۰       |              |
| جذب اعتبارات برای احداث و بهره‌برداری طرحها | ۶/۰۴  | ۰/۴۶۰       |              |

ماخذ: مطالعات میدانی نگارنده، ۱۳۸۶.

شکل شماره ۱ نشان می‌دهد دیدگاههای مردم نسبت به میزان مشارکت مردم با یکدیگر و شورای روستا چگونه است. بیشترین تقارن در دایره‌های شماره ۷، ۱۱ و ۱۵ دیده می‌شود. با توجه به خطوط بین دایره‌ها که میزان تقارن و ارتباط دو موضوع مورد بررسی را نشان می‌دهد، بیشترین فراوانی پاسخ‌ها در نمره «زیاد و خیلی زیاد» مشاهده می‌شود. این موضوع به منزله اهمیت مسائل در نظر مردم و مشترک بودن دیدگاه آنان نسبت به این مسائل است.

بیشترین ارتباط و تقارن را شماره‌های ۳، ۷، ۱۱ و ۱۵ دارا هستند. تقارن‌ها به ترتیب در زمینه‌های «کمک اهالی به یکدیگر»، «ابراز و آمادگی اهالی برای کمک به شورا»، «همکاری اهالی با شورا» و «رضایت مردم از عملکرد شورا» می‌باشد.

در روستاهای مورد مطالعه، مشکلات و نیازهای اساسی به ترتیب مشکلات درآمد و اشتغال، مشکلات زیربنایی و عمرانی و مشکلات کشاورزی بوده است. این مشکلات به ترتیب در جدول شماره ۲ با استفاده از آزمون فریدمن نیز مشاهده می‌شود.

مقایسه دیدگاههای مردم و اعضای شوراهای طبق جدول شماره ۲ مبین تفاوت معنادار در بخش مشکلات زیربنایی و عمرانی است. از دیدگاه مردم، مشکلات زیربنایی و عمرانی سهم بیشتری را نسبت به دیدگاه اعضای شوراهای داراست. این موضوع در یافته‌های تحقیق مشاهده می‌شود که میانگین مشکل مذکور از نظر مردم ۴/۴۳ و از دیدگاه اعضای شوراهای ۳/۶۳ می‌باشد.

جدول ۳. میزان پیگیری شوراها برای جذب اعتبارات دولتی از نظر مردم و اعضای شوراها

| میزان پیگیری           |      | کد   | مردم  |      | شوراها |      | جمع   |      |
|------------------------|------|------|-------|------|--------|------|-------|------|
| تعداد                  | درصد |      | تعداد | درصد | تعداد  | درصد | تعداد | درصد |
| خیلی کم                | ۱    | ۰/۹  | ۰     | ۰    | ۱      | ۰/۸  |       |      |
| کم                     | ۱۱   | ۱۰/۱ | ۰     | ۰    | ۱۱     | ۸/۶  |       |      |
| متوسط                  | ۴۰   | ۳۶/۷ | ۸     | ۴۲/۱ | ۴۸     | ۳۷/۵ |       |      |
| زیاد                   | ۴۶   | ۴۲/۲ | ۹     | ۴۷/۴ | ۵۵     | ۴۳   |       |      |
| خیلی زیاد              | ۱۱   | ۱۰/۱ | ۲     | ۱۰/۵ | ۱۳     | ۱۰/۲ |       |      |
| جمع                    | ۱۰۹  | ۱۰۰  | ۱۹    | ۱۰۰  | ۱۲۸    | ۱۰۰  |       |      |
| میانگین جمع نمره اهمیت |      | ۳/۵۰ | ۳/۶۸  |      | ۳/۵۳   |      |       |      |

مأخذ: مطالعات میدانی نگارنده، ۱۳۸۶.

داده‌اند. میانگین نمره اهمیت پاسخ مردم ۳/۵۰ و میانگین نمره اهمیت پاسخ شوراها برای سؤال مذکور ۳/۶۸ می‌باشد که نشانگر عدم تفاوت بین نظرات مردم و شوراهاست.

از دیدگاه مردم و اعضای شوراها، میانگین جمع نمره اهمیت برای سؤال مذکور، ۳/۵۳ (از حداکثر نمره ۵) می‌باشد. میانگین نمرات حاکی از عدم وجود تفاوت میان نظرات مردم و اعضای شوراهاست.

جدول ۴. میزان پیگیری شوراها برای بهبود وضعیت کشاورزی روستاها از دیدگاه مردم

| میزان پیگیری           | کد | مردم  |      |
|------------------------|----|-------|------|
|                        |    | تعداد | درصد |
| خیلی کم                | ۱  | ۴     | ۳/۷  |
| کم                     | ۲  | ۱۹    | ۱۷/۴ |
| متوسط                  | ۳  | ۴۶    | ۴۲/۲ |
| زیاد                   | ۴  | ۳۲    | ۲۹/۴ |
| خیلی زیاد              | ۵  | ۸     | ۷/۳  |
| جمع                    |    | ۱۰۹   | ۱۰۰  |
| میانگین جمع نمره اهمیت |    | ۳/۱۹  |      |

مأخذ: مطالعات میدانی نگارنده، ۱۳۸۶.

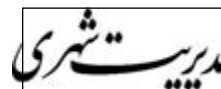
در سؤال شماره ۴ پرسشنامه مأخذ این بررسی، از نمونه مورد بررسی سؤال شده بود که وظیفه پیگیری برای بهبود وضعیت کشاورزی چقدر به انجام رسیده است؟ بررسی

نظرات اعضای شوراها و همچنین دیدگاه مردم روستا در زمینه درآمد و اشتغال بیشترین همپوشانی را نسبت به یکدیگر دارد. همچنین این مشکل بیشترین دغدغه (میانگین ۴/۶۷) مردم و اعضای شوراهاست.

مهمترین اقدام شوراها در انجام وظایف خود از دیدگاه مردم روستاهای مورد مطالعه پیگیری بهسازی مسکن روستاییان با میانگین ۳/۸۰ است. پس از آن انجام وظیفه پیگیری برای جذب اعتبارات دولتی بوده که میانگین آن ۳/۵۰ می‌باشد. پیگیری برای بهبود وضعیت کشاورزی در رده‌ی سوم میزان انجام وظایف قرار دارد که میانگین ۳/۱۹ می‌باشد.

در سؤال شماره ۴ پرسشنامه مأخذ این بررسی، از نمونه مورد بررسی سؤال شده بود که وظیفه پیگیری برای جذب اعتبارات دولتی چقدر به انجام رسیده است؟ بررسی یافته‌های تحقیق در جدول ۳ نشان می‌دهد که بیشترین پاسخ‌دهنده (۴۳/۰ درصد) به سؤال مذکور، نمره‌ی اهمیت زیاد داده‌اند. پس از آن درجه متوسط (۳۷/۵ درصد)، درجه خیلی زیاد (۱۰/۲ درصد)، درجه کم (۸/۶ درصد) و درجه خیلی کم (۰/۸ درصد) قرار دارد.

بررسی جدول فوق نشان می‌دهد که اعضای شوراها و مردم نسبت به میزان انجام وظیفه پیگیری برای جذب اعتبارات دولتی دیدگاه مشترکی دارند. ۴۲/۲ درصد از مردم به این سؤال نمره زیاد و ۳۶/۷ درصد نمره متوسط داده‌اند. همچنین ۴۷/۴ درصد از اعضای شوراها نمره اهمیت سؤال مذکور را زیاد ۴۲/۱ درصد نمره متوسط





جدول ۵. عملکرد شوراهای در امور مختلف اقتصادی، اجتماعی و مشارکت روستاها  
از دیدگاه مردم به ترتیب اهمیت

| میانگین | متغیرها                                                               |
|---------|-----------------------------------------------------------------------|
| ۴/۲۴    | میزان صمیمیت، همکاری و مشارکت اهالی با شورا در انجام امور روستا       |
| ۴/۲۴    | میزان وظیفه‌شناسی و تعهد اعضای شورا                                   |
| ۴/۱۱    | میزان ارتباط صمیمی، دوستانه و عاطفی اعضای شورا با مردم                |
| ۳/۹۷    | میزان مشارکت در ارتباط با امور مختلف عمرانی، اجتماعی و خدماتی با شورا |
| ۳/۸۰    | بهبود وضعیت زیرساختی، عمرانی و مسکن                                   |
| ۳/۶۳    | میزان توجه و عنایت شورا برای حل مشکلات و انجام سریع کارها             |
| ۳/۵۰    | میزان دریافت نظرات، پیشنهادات و انتقادات مردم توسط شورا               |
| ۳/۵۰    | میزان انجام وظیفه‌ی پیگیری برای جذب اعتبارات دولتی                    |
| ۳/۳۸    | میزان انجام وظیفه‌ی برگزاری جلسات عمومی شورا با مردم                  |
| ۳/۲۲    | میزان انجام وظیفه‌ی دعوت از مسئولان و جلسات مشترک با آنها             |
| ۳/۱۹    | بهبود وضعیت کشاورزی                                                   |
| ۳/۱۱    | میزان انجام وظیفه‌ی نگهداری تأسیسات عمومی و دارایی‌های روستا          |
| ۳/۱۱    | میزان برگزاری جلسات عمومی سالانه شورا                                 |
| ۳/۰۶    | بهبود وضعیت اجتماعی و فرهنگی                                          |
| ۲/۸۸    | میزان دعوت شورا از مردم برای شرکت در جلسات رسمی در دفتر شورا          |
| ۲/۵۴    | بهبود وضعیت درآمد و اشتغال                                            |
| ۲/۳۱    | بهبود وضعیت بهداشت و درمان                                            |

مأخذ: مطالعات میدانی نگارنده، ۱۳۸۶



دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

■ ۳۵ ■

مناسب مرتفع گردیده است؛ لیکن این مشکلات همچنان در صدر مسائل و مشکلات اساسی روستاهای نمونه قرار دارد.

جدول ۶. عملکرد شوراهای نمونه در بهبود وضعیت مشارکت از دیدگاه مردم و اعضای شوراهای

| متغیر                                     | آزمون | فریدمن Rank | سطح معناداری |
|-------------------------------------------|-------|-------------|--------------|
| میزان همکاری و مشارکت مردم در امور روستا  | ۲۸/۲  | ۰/۹۳۰       |              |
| میزان آمادگی مردم در کمک و همکاری با شورا | ۹۱/۲  | ۰/۰۱۴       |              |
| میزان کمک مردم به همدیگر                  | ۸۹/۲  | ۰/۴۲۰       |              |

مأخذ: مطالعات میدانی نگارنده، ۱۳۸۶.

یافته‌های جدول فوق نشان می‌دهد که سهم بیشتری از مردم (۴۲/۲ درصد)، به وظیفه‌ی پیگیری برای بهبود وضعیت کشاورزی نمره‌ی متوسط داده‌اند. پس از آن نمره زیاد (۲۹/۴ درصد) قرار گرفته است. اگر به طور قراردادی، به خیلی کم نمره ۱، کم ۲، متوسط ۳، زیاد ۴ و خیلی زیاد نمره ۵ دهیم، خواهیم دید که میانگین نمره داده شده از سوی مردم، ۳/۱۹ (از حداکثر نمره ۵) می‌باشد. یافته‌ها حاکی است، ۳۶/۷ درصد از مردم به این انجام وظیفه، نمره اهمیت زیاد و خیلی زیاد داده‌اند. بر اساس اینکه مشکلات بخش زیربنایی و عمرانی در ردیف دوم مشکلات مهم مردم قرار دارد. لذا میزان لزوم ارتباط با ارگانهای عمرانی و زیربنایی از نظر مردم دارای میانگین ۴/۵ و از نظر شوراهای ۴/۳۱ می‌باشد. این امر نشانگر وجود مشکلات زیربنایی و عمرانی است که هر چند بخشی از امور زیربنایی و عمرانی مثل برق، آب، مخابرات و راه

در جدول فوق مقایسه دیدگاه‌های مردم و اعضای شوراهادر متغیر «میزان آمادگی مردم در کمک و همکاری با شورا» تفاوت معناداری (۰.۰۱۴) بین دیدگاه آنان نشان می‌دهد. مردم آمادگی به همکاری با شورا را (با میانگین ۴/۳۰) دارند و نشان می‌دهد شوراها با توجه به عملکرد خود در ارتقای وضعیت مشارکت مردم نقش مهمی داشته‌اند.

### نتیجه‌گیری

بر اساس مباحث فوق، نتایج و پیشنهادهایی را می‌توان ارائه داد. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که عملکرد شوراهای اسلامی در جلب مشارکت مردم روستاها موفقیت داشته‌اند. با توجه به اینکه در فرایند توسعه روستایی ایران یک نظام مشارکتی حاکم است و به دلیل اینکه مردم محلی در امور و مسائل زندگی خود با مسؤولان محلی (شوراهای اسلامی روستایی) برای رفع مشکلات خود مشارکت می‌نمایند، برنامه‌ریزی توسعه محلی نتایج مثمرتری به دست می‌دهد.

یکی از عوامل مهم برای جلب مشارکت مردم در توسعه محلی، میزان توفیق شوراهای اسلامی در انجام وظایف قانونی آنهاست. اصولاً انجام وظیفه قانونی، خدمت صادقانه و پیگیری‌های مجدانه برای حل مشکلات مردم، بازخورد مثبتی را به دنبال خواهد داشت. در این تحقیق نیز میزان آمادگی مردم برای همکاری با شورا از نتایج مثبت انجام وظیفه قانونی، تعهد و خدمت خالصانه اعضای شورا نسبت به حل مشکلات روستا بوده است. یکی دیگر از مؤلفه‌های اساسی در جلب مشارکت مردم، میزان ارتباط اعضای شورا با مردم است. درخواست شرکت در جلسات، ارتباط مستقیم و مستمر با مردم در موفقیت شوراها نقش قابل ملاحظه‌ای دارند. یافته‌های تحقیق نشان داد که میزان دعوت شورا از مردم برای شرکت در جلسات رسمی، میزان مراجعه مستقیم و حضوری مردم به دفتر و در هر جای روستا، حاکی از موفقیت شوراهای مورد مطالعه در برقراری و تثبیت یک نظام مشارکتی در برنامه‌های توسعه روستایی بوده است.

### منابع

۱. پاپلی یزدی، محمدحسین و ابراهیمی، محمد امیر (۱۳۸۱) نظریه‌های توسعه روستایی، تهران: انتشارات سمت.
۲. حاجی ابراهیم‌زاده، تبسم (۱۳۸۳) سنجش عملکرد شوراهای اسلامی نمونه با شاخصهای اجتماعی، دانشکده علوم اجتماعی دانشگاه تهران.
۳. سالنامه آماری استان مرکزی (۳۸۴۱) سازمان مدیریت و برنامه ریزی استان مرکزی.
۴. شکوری، علی (۱۳۷۸) پژوهشی در توسعه و مشارکت در روستاهای برگزیده استان آذربایجان شرقی، پژوهشهای جغرافیایی، شماره ۳۷.
۵. صالح‌نسب، غلامحسین (۱۳۷۱) سازمان جهانی خواروبار و کشاورزی، یادگیری و زندگی، ناشر معاونت امور اجتماعی وزارت جهادسازندگی.
۶. عربی، سیدهادی و لشکری، علیرضا (۱۳۸۳) توسعه در آینه تحولات، تهران: انتشارات پژوهشکده حوزه و دانشگاه و سمت.

- 7- Ericson, Jenny A. 2004, a participatory approach to conservation in the cala kmul Biosphere Reserve, Campeche, Mexico, Landscape urban planning.
- 8- Brent Lackey, Steven, Freshwater, David & Rupasingha, Anil, 2002, Factors Influencing Local Government Cooperation in Rural Areas: Evidence from the Tennessee Valley, economic development quarterly, Vol. 16 No. 2, Sage Publications.

## بررسی شاخص‌های تعیین‌کننده مفاهیم فضایی و عملکردی پارک‌های درون‌شهری در مقیاس محلی با تأکید بر پارک شفق

محمد رضا بمانیان\* - دانشیار دانشکده هنر و معماری دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.  
احمد رضا کشتکار قلاتی - کارشناس ارشد معماری منظر دانشکده هنر و معماری دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.  
فرنوش ظرفچی شیرازی - کارشناس ارشد معماری منظر دانشکده هنر و معماری دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.  
یاسمن موزیسین - کارشناس معماری دانشکده معماری دانشگاه شهید رجایی، تهران، ایران

### چکیده

انسان به‌طور فطری و غریزی به محیط طبیعی گرایش دارد و در آن به آرامش می‌رسد. ولی شهرها به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مکان‌های زیست انسان در دو قرن گذشته طبیعت و اکوسیستم طبیعی را مورد تعرض قرار داده‌اند. بروز مسائل و مشکلات اجتماعی، کالبدی و زیست‌محیطی از پیامدهای این تهدید می‌باشد. عواملی همچون برنامه‌ریزی محیطی، توسعه فضای سبز، بهبود شرایط زیستی و توجه به ارزش‌های اکولوژیکی و اجتماعی از مهم‌ترین راهبردهای قرن حاضر برای توسعه پایدار شهری به‌شمار می‌روند. مطالعه و بررسی پارک نمونه‌ای شفق با توجه به ارزش‌های اکولوژیکی و در راستای بهبود شرایط زیستی انجام پذیرفته است تا از طریق تجزیه و تحلیل جداگانه هر یک از عناصر این پارک اعم از سایت و فضاهای آن شامل نظم آب، تجهیزات و خدمات به شاخص‌هایی که مفهوم فضایی، عملکردی و ویژگی‌های پارک‌های درون‌شهری در مقیاس محلی را قابل لمس می‌سازد، دست یابیم. مقاله حاضر بر اساس اسناد و مطالعات کتابخانه‌ای تهیه شده است. نتیجه آنکه ترکیب فضایی پارک‌های محلی با رعایت اصول نظم، تنوع، تعادل، سلسله‌مراتب، فرم، رنگ و مقیاس شکل گرفته و با استفاده از شاخص‌های فضایی و عملکردی، مدیریت فضاهای متنوع پارک در یک نظام منسجم و همگون میسر می‌گردد.

واژگان کلیدی: فضای سبز، منظرسازی، معیارها، زندگی شهری، پارک‌های درون‌شهری.

### Study of determining indicators of spatial and functional definitions in inner-city local parks based on Shafag Park

#### Abstract:

Human being is naturally derived to the nature and is calm in nature, but cities as one of the most important places of people life in last two centuries has invaded the nature and natural ecosystem. Having social internal and environmental problems and issues are some consequences of this threat. Factors like environmental planning, green space development, life improvement and paying attention to social and ecological values are some most important guidelines of this century for constant urban development. Case study of Shafag Park is done considering ecological values to improve life condition so that using separate analysis of each element in the park such as site, its spaces, water, facilities and services we reach standards for functional and spatial concepts. This article is written based on library documents and studies. The result is that local parks are shaped using spatial and functional standards and spatial management and studies. The result is that local parks are shaped using spatial and functional standards and spatial management and considering the variety, equilibrium, form, color and scale in a very ordered way.

**Keywords:** green space, landscape making, standards, urban life, inner-city parks.

## ۱- مقدمه

پارک محسوب می‌شود به نحوی که توزیع زمان‌های استفاده مراجعین در دفعات روز، هفته و... در پارک شفق از تداوم و همگونی بیشتری نسبت به پارک‌های بزرگتر برخوردار است. این امر از قابل دسترس بودن و انگیزه استفاده از آن ناشی می‌شود. حریم پارک نسبت به محیط اطراف (خیابان‌ها) و امنیت و پاکیزگی پارک و آرامش و صفای آن، تأثیر مطلوبی در نحوه استفاده از پارک ایجاد می‌کند.

۲-۲- سایت و توپوگرافی: طراحی سایت از فرم توپوگرافی زمین تأثیر پذیرفته است و از شیب زمین برای ایجاد خطوط منحنی در مسیرهای حرکتی و یا فضاهای کاربردی بهره‌گیری شده و فرم فضاهای پارک در پیروی از ویژگی‌های سایت طرح‌ریزی شده است. سایت پارک شفق از شکل هندسی دوزنقه‌ای برخوردار است و طراحی آن با ظرافت اندیشه، مبتنی بر توپوگرافی زمین انجام پذیرفته است. استفاده از شیب طبیعی زمین و فرم نامنظم فضاها از ویژگی‌های فضای سبز این پارک به شمار می‌رود.

در شهر تهران با وجود ساخت و سازهای مکرر و ازدیاد روزبه‌روز تراکم جمعیت، مرتباً نسبت فضای سبز و طبیعی به فضای مصنوع و ساخته شده توسط شهرنشینان کمتر شده و با وجود ایجاد پارک و بوستان سرانه فضای سبز شهری رو به کاهش نهاده است. در این شرایط فضای طبیعی با ارزش و تاریخی موجود در تهران باید حفظ، مرمت و بازسازی شده و هرچه بیشتر در توسعه و افزایش عملکرد و بهره‌وری آن افزوده شود و با ایجاد عملکردهای جدید و کاربری‌های متعدد و مختلف، بر تعداد مراجعین و استفاده‌کنندگان از آنها افزوده شود. در این پژوهش ابتدا ویژگی‌های پارک شفق را برشمرد، سپس به تجزیه و تحلیل کاشت و روشهای به‌کاررفته در آبیاری مجموعه پرداخته و در پایان شاخص‌های تعیین‌کننده مفاهیم فضایی و عملکردی پارک را مشخص خواهیم کرد.

## ۲- ویژگی‌های پارک شفق

پارک شفق به‌عنوان یکی از پارک‌های محله‌ای تهران عمل می‌نماید. سایر خصوصیات این پارک عبارت است از: ۱-۲- موقعیت شهری و اجتماعی: پارک شفق به‌عنوان یکی از پارک‌های محله‌ای تهران عمل می‌نماید. این پارک در محله ۳ منطقه ۶ شهرداری واقع شده است. جمعیت این محله طبق گزارش مهندسين مشاور آتک ۱۲۷۲۱ نفر در سال ۱۳۷۲ بوده است و هم‌اکنون ۲۱۷۱۲۷ نفر می‌باشد و وسعت آن به ۱۶۹ هکتار می‌رسد. (سرشماری نفوس و مسکن، ۱۳۸۵) پارک شفق مساحتی در حدود ۱/۸ هکتار را در بر می‌گیرد که در بافت مسکونی شهر، کنار بیمارستان حضرت فاطمه (ع) واقع شده است و دسترسی به آن از خیابان اصلی یوسف آباد (سید جمال‌الدین اسدآبادی) امکان‌پذیر می‌شود. در مجموع فاصله مناسب پارک از خیابان اصلی و فرعی و سهولت دسترسی به آن عامل عمده‌ای در جذب مراجعین به این

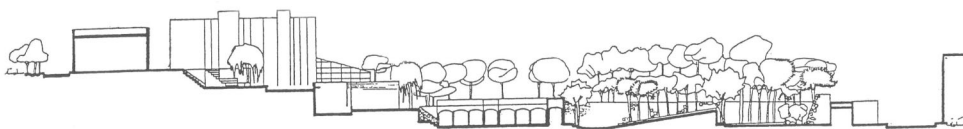
مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

۳۸



نقشه ۱. موقعیت استقرار پارک شفق در منطقه ۶ شهرداری تهران (مأخذ: اداره آمار ایران)

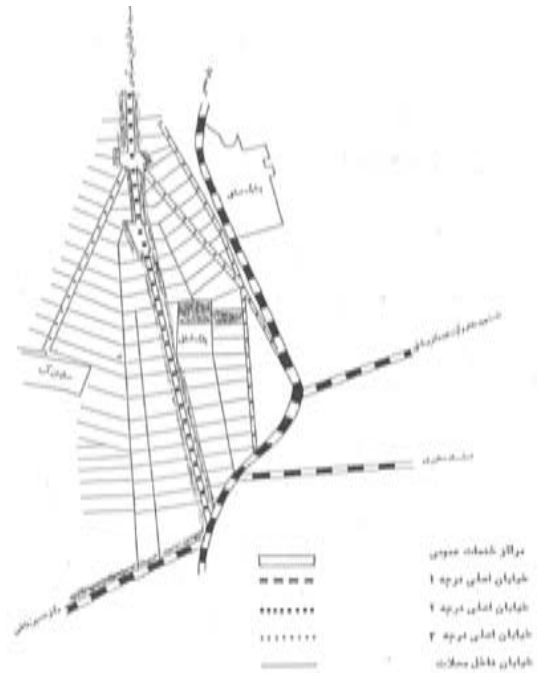


نقشه ۲. مقطع طولی سایت پارک شفق و نحوه استفاده از شیب زمین در طراحی (مأخذ: مهندسين مشاور آمايش محيط، ۱۳۷۲، ص ۴۵)

و اتصال به مسیرهای اصلی و فرعی استفاده شده است. گذرهای اصلی در پارک به نحوی است که اگر فردی نخواهد لحظه‌ای مکث و نشست داشته باشد، می‌تواند بدون عبور از گذرهای فرعی و یا محل‌های دنج به مسیر خود ادامه دهد. انتهای بعضی از مسیرهای فرعی با پیچ و خم‌هایی به محوطه مکث ختم می‌شود که مراجعه‌کننده را دعوت به نشستن و استراحت می‌کند.



تصویر ۱. ایجاد تنوع در طراحی پارک شفق با بهره‌گیری از شیب و اختلاف سطوح (مأخذ: نگارندگان)



نقشه ۳. وضعیت شبکه‌های ارتباطی و مراکز خدمات عمومی در شعاع نفوذ پارک محله‌ای شفق (مأخذ: همان، ص ۴۴)

۲-۳- نظم و تقسیم فضاهای پارک: قسمت‌های مختلف پارک عبارت است از:

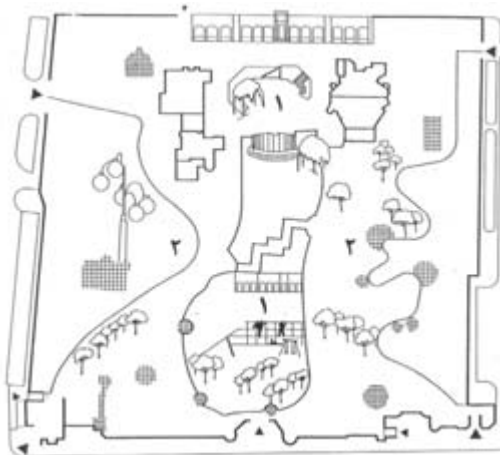
**محور اصلی:** از لحاظ طراحی، محور اصلی پارک در یک نظر به چشم نمی‌آید، اما با بررسی دقیق مشخص می‌شود که تمامی سازه‌های اصلی و فرعی، ساختمان‌های کتابخانه و تئاتر، آبنما، زمین بازی بچه‌ها و مسیرهای اصلی اطراف این محور به مثابه ستون فقرات پارک جای گرفته‌اند. این محور که از شمال تا جنوب امتداد دارد، در قسمت شمالی به اصطبل قدیمی که از دیرباز در این منطقه وجود داشته است و در حال حاضر به عنوان دفتر پارک مورد استفاده قرار گرفته می‌رسد. محور اصلی در قسمت جنوبی به زمین بازی کودکان منتهی می‌شود که متأثر از شیب سایت طراحی شده است. این زمین از جمله فضاهایی است که با توجه به شیب زمین و هویت عملکردی خود ساخته شده است و در عمیق‌ترین نقطه سایت با درب جداگانه‌ای که برای استفاده کودکان تعبیه شده، قرار گرفته است. این بخش جدا از تراس بزرگسالان است، اما از این قسمت نظارت بر کودکان به سهولت میسر است. در این محور از شیب زمین جهت رفت و آمد



تصویر ۲. نحوه استفاده از شیب زمین در طراحی زمین بازی کودکان (مأخذ: نگارندگان)

**مسیرهای اصلی و فرعی:** استفاده از فرم‌های نامنظم در مسیرهای فرعی پارک و فراهم آوردن گشایش‌هایی در فضا به عنوان نقاط مکث، امکان حرکت آرام و توجه به گیاه در نقاط مختلف پارک را فراهم آورده است. مسیرهای فرعی از میان فضاهای سبز می‌گذرد و به وسیله پرچین‌های سنگی و سطوح مفروش از پوشش‌های گیاهی جدا می‌شود. قرار دادن مسیرها در جهت شیب و منشعب از محور اصلی امکان استفاده از پارک برای

است. به طوری که در این فضا درک بصری از کلیت پارک نیز سریعاً حاصل می شود.<sup>۳</sup> سه ورودی شمالی پارک<sup>۴</sup> با فضای مرکزی باز پارک در ارتباط هستند. در ورود به این فضا، مجسمه های برنزی که حالات عادی مراجعه کنندگان را بیان می کنند، مستقرند. آبنمای آبی رنگ و ساختمان های کتابخانه، سینما و دفتر پارک، با معماری قدیمی و آجری در این قسمت از پارک، دارای جلوه قابل توجهی هستند. در ضلع جنوبی با عبور از چندین پله که در کنار آن رامپ نیز تعبیه شده است، می توان به محوطه کاملاً پر درخت و فضای سبز پارک وارد شد که در اینجا نیز این ورودی با برخورداری از فضای مکث، امکان انتخاب فضای مورد نظر در پارک را فراهم می سازد. در وسط ضلع جنوبی پارک نیز یک ورودی با مقیاس کودکانه ساخته شده که



نقشه ۴. تفکیک فضاهای پارک شفق با استفاده از محور اصلی و گذرهای جانبی (مأخذ: مهندسین مشاور آمایش محیط، ۱۳۷۲، ص ۴۷)



تصویر ۳. ورودی کودکان در ضلع جنوبی (مأخذ: نگارندگان)



تصویر ۴. ورودی جنوبی (مأخذ: نگارندگان)

معلولین را نیز فراهم آورده است. البته باید توجه داشت که در بعضی قسمت ها شیب معابر بیش از ۲۰ درصد است و راه رفتن در آن به سهولت انجام نمی شود، اما این شیب و فراز و کاشت درختان روی شیب و تپه ها، تنوع دلنشینی را به فضای پارک بخشیده است. به نحوی که شیب موجود در پارک باعث تنوع بصری در نقاط مختلف پارک شده است.<sup>۱</sup> **ورودی ها:** پارک شفق با ۵ ورودی به شبکه های اطراف متصل می شود. ورودی های اصلی پارک در چهار کج پارک واقع شده اند. ورودی های ضلع جنوبی از خیابان های اطراف اختلاف سطح دارند و حدفاصل آنان، پیش فضاهای مناسبی برای ورود به پارک محسوب می شوند. درب شمالی مراجعه کنندگان را از پیش فضای ورودی به فضای ورودی و از آن جا به یک فضای بزرگ هدایت می کند، که فضای مکثی محسوب می شود و امکان انتخاب فضای مورد نظر در پارک را برای مراجعین فراهم می آورد. در این قسمت پلکان هایی برای نشستن و تماشای آبنما و محور اصلی پارک تعبیه شده است.<sup>۲</sup> در این فضای بزرگ ورودی، زاویه دید بسیار باز و وسیع

## مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

■ ۴۰ ■

۱. از این روست که طراحی آن نیز با تأکید بر اختلاف سطوح انجام پذیرفته است.
۲. این پلکان ها یکی از ویژگی های ضلع شمالی پارک به شمار می روند.
۳. از این زاویه فضاها در یک نگاه از شمال به جنوب و از جنوب به شمال قابل تشخیص هستند.
۴. ورودی شمالی، شمال شرقی و شمال غربی

کودکان را مستقیماً و بدون عبور از سایر فضاهای پارک، به داخل زمین بازی هدایت می‌کند. این وضعیت یکی دیگر از ویژگی‌های طراحی پارک شفق محسوب می‌شود، اما از آنجاکه بار ترافیک و سائط نقلیه در خیابان مجاور زیاد است خطرات ناشی از آن همواره وجود دارد.<sup>۵</sup> البته باید توجه داشت که ورودی‌های جنوبی، به ظاهر از نظر سلسله‌مراتب، از درجه اهمیت بیشتری برخوردارند.



تصویر ۵. ورودی جنوب شرقی (مأخذ: نگارندگان)



تصویر ۶. آب‌نمای مرکزی پارک (مأخذ: نگارندگان)

نظم آب: آب که خیالی‌ترین عنصر باغ است در شکل ساکن و متحرک خود نه تنها گیاهان را حیات می‌بخشد بلکه سبب آرامش، خنکی و طراوت در باغ می‌شود. آب در فضای مرکزی، روی دو سطح مختلف، آبشار کوچکی را به وجود می‌آورد که برای مراجعه‌کنندگانی که اطراف آن می‌نشینند، صدا و طراوت مطلوبی را فراهم می‌آورد اما آب به صورت ساکن، در حوضچه‌ای به شکل دایره با

فواره‌های تزئینی تجلی یافته‌که آب‌نمایی ساکن به شمار می‌رود.

**معماری منظر:** پارک شفق توسط دیواره‌های سنگ چین، آجری و هره‌آهنی از فضای بیرونی جدا می‌شود. دیواره‌های سنگ چین و حریم‌های سبز در پارک شفق، المان‌هایی هستند که فضاهای مختلف را به اقتضای شیب زمین از هم جدا می‌سازند، به نحوی که مسیرهای حرکتی، فضاهای نشستن و فضاهای سبز با استفاده از این المان‌ها از یکدیگر تفکیک می‌شوند. دیواره‌های سنگ چین شده، به تنهایی و یا در مواردی همراه با گیاهان رونده روی شیب، حالت حصاری ایجاد کرده‌اند که در ارتفاع بیشتر از خط چشم پشت حصار را از دید پنهان می‌سازند و در ارتفاع پایین‌تر از خط چشم نیز به منظور جدا ساختن فضای سبز و معبر و نیز تعیین جهت به کار گرفته شده‌اند. در پارک شفق عملکرد و زیبایی، ترکیب موزونی از طبیعت و هنر در فضاهای مختلف را به وجود آورده است. آبخاری از گیاهان رونده روی دیواره‌های سنگ چین، فراز و نشیب پارک با درختان سایه‌دار و زمین چمن، راه‌های پیچ و خم‌دار با گوشه‌های دنج، فضای باز و دلگشا پس از ورودی و آب‌نمای داخل فضای باز پارک، مجموعاً فضای مطلوب و روح‌انگیزی را به وجود آورده‌اند. به خصوص زمین بازی کودکان که احساس تعلق مطلق برای آنان ایجاد می‌کند، نمود خوشایندی در مجموعه پارک می‌یابد. محیط‌های فضای کاربردی در سایت، در رابطه تنگاتنگی با یکدیگر قرار دارند که مرز و حدود آنها با اختلاف سطح، رامپ، پله، راه‌های پیچ‌در پیچ و ... مشخص شده است. فضای شلوغ بازی کودکان از فضاهای فرهنگی جداست و اختلاف سطح این جدایی را نشان می‌دهد. در این پارک به دلیل اشراف بر محیط، احساس اعتماد و تسلط بر جوانب مختلف فضایی پارک ایجاد می‌شود. میزان ابهام بعد از گردش در پارک به میزان حضور در فضا و اطلاع از آن تبدیل می‌شود، چون عمق میدان منظر تقریباً زیاد است و مشاهده آن به ایجاد لذت و آرامش منجر می‌شود. در این پارک ابعاد گیاهان و سطوح گذر بندی مبداء و مکان

## مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

۴۱

۵. این ورودی در حال حاضر به دلیل مسایل ایمنی بسته شده است.

هندسی نقاط دید محسوب می‌شوند. گل‌های حاشیه پارک، برگ‌های رونده روی سنگ‌چین‌ها و باغچه‌های پارک، نزدیک‌ترین گیاهانی هستند که در مسیر حرکت به چشم ناظر می‌خورند در مجموع پارک شفق به علت داشتن فضاهای متنوع در شیب طبیعی زمین، آمیختگی متنوع و مطلوبی را برای بیننده فراهم می‌آورد.

**تجهیزات:** تجهیزات پارک شفق اعم از وسایل تزیینی از قبیل نیمکت‌ها و چراغ‌ها و... و وسایل بازی کودکان، شامل امکاناتی می‌گردد که در هر پارک دیگر نیز مورد استفاده قرار می‌گیرند. در این زمینه تنها چند نمونه سرسره که آن هم بر روی شیب طراحی شده و با اختلاف سطح می‌توان به آن دستیابی پیدا کرد، به طور استثناء، متفاوت از وسایل دیگر پارک‌ها مشاهده می‌شود. البته باید توجه داشت که چراغ در پارک شفق عمدتاً به عنوان یک عامل تزیینی به کار گرفته شده و عملکرد خود را برای روشنایی قسمت‌های عمده و اصلی پارک از دست داده است.<sup>۶</sup>

**حصارها:** طرح پارک با توجه به ویژگی‌ها و خواست و ساختار اجتماعی تهیه شده و از این روست که با ایجاد حرائم آجری در اطراف پارک و بستن اطراف آن با حصار سنگ‌چین، آجر و هره آهنی، محرمیت و درونگرایی پارک حفظ شده است. در عین حال باید توجه داشت که این پارک دور از مسیرهای حرکتی شهری و منطقه‌ای قرار گرفته و استفاده از آن عمومیت ندارد. شمشادها به عنوان حصارهای سبز اطراف باغچه‌ها برای جهت دادن به مسیر حرکت و جدا ساختن فضای سبز مطرح هستند. دیوارهای سنگ‌چین محوطه پارک برای جدا ساختن و محصور نمودن فضاهای محیطی طبق شیب موجود ساخته شده‌اند. مرزبندی توسط حصارها در عین جدا کردن فضاها و تشخیص بخشیدن به سطوح، خود شیب زنجیری است که قطعات مختلف پارک را به هم متصل می‌سازد و گاه به عنوان کادر دور محوطه‌ای عمل می‌کند. (مانند محوطه آبنا)

جدول ۱. ویژگی عوامل به کار رفته در پارک شفق (مأخذ: نگارندگان)

| عوامل        | ویژگی                                                                                   |                            |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|
| محور اصلی    | امتداد از شمال تا جنوب                                                                  |                            |
|              | محور جنوبی منتهی به زمین بازی کودکان و متأثر از شیب سایت                                |                            |
|              | استفاده از شیب جهت رفت و آمد و اتصال به مسیرهای اصلی و فرعی                             |                            |
| مسیرها       | فرم‌های نامنظم در مسیرهای فرعی                                                          |                            |
|              | امکان حرکت آرام و توجه به گیاه در نقاط مختلف به وسیله گشایش‌های فضا به عنوان نقاط مکث   |                            |
|              | عبور مسیرهای فرعی از میان فضای سبز و به وسیله پرچین‌های سنگی و سطوح مفروش از پوشش گیاهی |                            |
|              | مسیرها در جهت شیب و منشعب از محور اصلی                                                  |                            |
|              | نشیب و فراز و کاشت درختان روی شیب و تپه‌ها                                              |                            |
| ورودی‌ها     | ۵ ورودی                                                                                 |                            |
|              | ورودی‌های اصلی در چهار کنج                                                              |                            |
|              | ارتباط ورودی‌های شمالی، شمال شرقی و شمال غربی با فضای مرکزی باز پارک                    |                            |
|              | ورودی جنوبی (کودکان) به دلایل ایمنی بسته است.                                           |                            |
|              | اهمیت بیشتر ورودی‌های جنوبی از نظر سلسله‌مراتب،                                         |                            |
| نظم آب       | در فضای مرکزی، روی دو سطح مختلف                                                         |                            |
|              | ترکیب موزونی از طبیعت و هنر                                                             |                            |
|              | راه‌های پیچ و خم‌دار با گوشه‌های دنج                                                    |                            |
|              | اشراف بر محیط                                                                           |                            |
|              | اعتماد و تسلط بر جوانب مختلف فضایی                                                      |                            |
| معماری منظر  | فضاهای متنوع در شیب طبیعی                                                               |                            |
|              | نیمکت‌ها و چراغ‌ها و وسایل بازی                                                         |                            |
|              | حصارها                                                                                  | با سنگ‌چین، آجر و هره آهنی |
|              |                                                                                         | محرمیت و درونگرایی         |
|              |                                                                                         | دور از مسیر شهری           |
| عمومیت ندارد |                                                                                         |                            |
| تجهیزات      | حصارهای سبز                                                                             |                            |
|              | شمشاد اطراف باغچه‌ها                                                                    |                            |
|              | دیوارهای سنگ-چین محوطه پارک                                                             |                            |
| حصار اطراف   | جهت دادن به مسیر و جدایی فضای سبز                                                       |                            |
|              | جدایی فضاها و تشخیص به سطوح                                                             |                            |
|              | چین محوطه پارک                                                                          |                            |

۵. این ورودی در حال حاضر به دلیل مسایل ایمنی بسته شده است.

۶. به نحوی که چراغ‌ها در اصلی‌ترین نقاط باغچه قرار گرفته‌اند و المان اصلی در باغچه به نظر می‌رسند و فقط برای روشنایی فضای سبز به کار رفته‌اند.





تصویر ۷. فضای داخلی پارک (مأخذ: نگارندگان)

جدول ۲. موقعیت شهری و اجتماعی پارک شفق (مأخذ: نگارندگان)

| ویژگی شاخص پارک                                  | ویژگی کلی                                                      |
|--------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| پارک محله‌ای                                     | جمعیت ۲۱۷۱۲۷ نفری محله                                         |
| مساحتی حدود ۱/۸ هکتار                            | مساحتی حدود ۱۶۹ هکتار                                          |
| در بافت مسکونی و کنار بیمارستان                  | قابلیت دسترسی و انگیزه استفاده                                 |
| فاصله مناسب از خیابان اصلی و فرعی و سهولت دسترسی | تداوم و همگونی توزیع زمان‌های استفاده در دفعات روز، هفته و ... |
| امنیت، پاکیزگی، آرامش و صفای پارک                | حریم پارک نسبت به محیط اطراف (خیابان‌ها)                       |

جدول ۳. نقش سایت و توپوگرافی در پارک شفق (مأخذ: نگارندگان)

| ویژگی سایت                           | ویژگی طراحی                                                            |
|--------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|
| تأثیر طرح سایت از فرم توپوگرافی زمین | بهره‌گیری از شیب زمین برای ایجاد خطوط منحنی در مسیرها و فضاهای کاربردی |
| زمین شیب‌دار                         | طرح‌ریزی فرم فضاهای پارک در پیروی از ویژگی‌های سایت                    |
| شکل هندسی دوزنقه‌ای سایت پارک        | استفاده از شیب طبیعی زمین و فرم نامنظم فضاها                           |

#### ۲-۴- ویژگی‌های شاخص پارک شفق

الف- در سلسله مراتب شهری، پارک شفق به عنوان یک پارک محله‌ای شناخته شده و این امر عمدتاً به علت موقعیتی است که این پارک از آن برخوردار است. این پارک با واقع شدن در میان محله از دسترس مسیرهای حرکتی شهری و منطقه‌ای به دور است.

ب- از آنجاکه پارک شفق در مسیر شبکه ارتباطی منطقه‌ای و شهری قرار نگرفته است هیچ رهگذری جز افراد آشنا با محل نمی‌تواند به سهولت از فضاهای پارک

استفاده کند و همچنان برای افراد محل به مثابه فضای خصوصی باقی می‌ماند.

ج- شعاع نفوذ پارک عامل دیگری در طراحی پارک محله‌ای محسوب می‌شود و پارک شفق نیز چون در محله واقع شده است، به خاطر موقعیت خود پیمودن فاصله کمتری را برای استفاده‌کنندگان محلی و محله‌های اطراف الزامی می‌سازد.

د- شعاع نفوذی یک پارک در تداخل با شعاع پارک دیگر، به‌طور طبیعی کاهش می‌یابد. از آنجاکه پارک ساعی با فاصله کمی از پارک شفق واقع شده است، بنابراین شعاع نفوذی پارک شفق با نزدیک شدن به پارک ساعی تقلیل پیدا می‌کند. ه- انتخاب محل مناسب برای پارک بسیار مهم است؛ بدین معنی که با ایجاد فضای سبز و انتخاب درست زمین باید نظم و تعادل در مساحت مورفولوژی (کالبدی) شهر به وجود آید تا این انتخاب بتواند حتی در نقاطی که بافت انسجام خود را از دست داده، به عنوان اتصال دهنده بافت‌های مختلف در کنار هم عمل نماید.

و- در ارتباط با توپوگرافی ملاحظه می‌شود که استقرار فضاهای مختلف پارک با توجه به شرایط توپوگرافیکی سایت انجام پذیرفته است. به طوری که از این ویژگی جهت تفکیک و قرار دادن فضاهای مختلف و جدا ساختن فضاهای ساکت از شلوغ استفاده شده است. برای مثال می‌توان از جداسازی تراس‌های بزرگسالان و کودکان از یکدیگر نام برد که با استفاده از این ویژگی علاوه بر جلوگیری از صرف هزینه هنگفت جهت هموار ساختن زمین، از آن برای آبیاری به صورت طبیعی نیز می‌توان بهره گرفت، چون با توجه به شیب زمین با یک زهکشی و کانال‌کشی مناسب می‌توان آب را به مسیرهای فضای سبز وارد ساخت. از دیگر موارد ایجاد راه‌های مخصوص برای معلولین است؛ باید توجه داشت که استفاده از شیب در طراحی مزیتی برای جداسازی معابر، ساختمان‌ها و فضاهای متجانس ورود به پارک محسوب می‌شود.

ز- اصولاً دسترسی به پارک‌های محلی با دسترسی پارک‌های شهری متفاوت است، به نحوی که درب و محوطه ورودی پارک‌های شهری و عمومی در جوار مسیرهای حرکتی شهری قرار می‌گیرد اما در پارک‌های محله‌ای برای حفظ حریم امن مراجعین از ورودی‌های

منحصر و خاص استفاده می شود که برای مراجعین

محلی شناخته شده است و اندازه آن در حدی نیست که از همگان برای ورود دعوت نماید.

ح- پارک شفق دارای زمینی سنگلاخی است که از سوی رضا شفق به رضاشاه اهداء گردید و به منظور تعلیم و تربیت اسب، اصطبل در آن ساخته شد. حفظ ساختمان اصطبل که هم اکنون به عنوان دفتر پارک مورد استفاده قرار می گیرد، نه تنها از نظر خاطره سایت اهمیت دارد، بلکه از لحاظ صرفه جویی در هزینه ساخت ساختمان در سایت نیز قابل توجه است.

ط- از نظر شیوه معماری در پارک شفق از تزیینات آجری، سنگی متناسب با شیب و حریم پارک استفاده شده و پارک از بیرون مانند یک کوشک کوچک نمایش داده شده است. هر چند نسبت سازه پارک به فضای سبز بیشتر است اما با توجه به سبک طراحی و ترکیب کاشت انبوه بر روی شیب زمین و قرارگیری در برابر فضاهای استراحت و راه ها از نظر بصری این کمبود به چشم نمی آید.

ی- عملکرد فضاهای مختلف پارک به علت رشد جمعیت و افزایش تراکم جمعیت طی سالیان اخیر رو به نقصان گذاشته است. به همین علت هر چند که وجود و توسعه این فضاها (کتابخانه و آمفی تئاتر و...) لازم است ولی معلوم نیست که گسترش آن ها چگونه باید انجام پذیرد؟ به طور کلی در نظر گرفتن محدوده ای برای توسعه پارک در سالیان بعد یکی از نکاتی است که در طراحی پارک باید در نظر گرفته شود و اگر مقدور نباشد باید توجه داشت که آیا می توان پارک را به پارکی جدیدالتأسیس ارتباط داد؟ ک- استفاده از تجهیزات متنوع در پارک یکی از ویژگی هایی است که برای شاخص نمودن فضاها و تنوع بصری حائز اهمیت است اما گفتنی است که نیمکت ها، وسایل بازی کودکان، چراغ های پایه دار و... از آنجا که تولید سری است بعد از مدتی خسته کننده می شود.

ل- با توجه به مسأله امنیت زمین بازی کودکان، تجهیزات کف سازی این قسمت نامتناسب با عملکرد آن قرار دارد. زمین در اثر کوبیده شدن به خاک سفت تبدیل گشته و امنیت و سلامت کودکان را به خطر می اندازد. بنابراین برای تأمین چنین امنیتی بهتر بود در کف سازی آن از المان هایی مثل پوشش گیاهی، خاک نرم، ماسه و یا حتی

سنگ ریزه استفاده می شد.

جدول ۴. وسعت و درصد فضای سبز و سازه پارک شفق

(مأخذ: مهندسين مشاور آمایش محیط، ۱۳۷۲، ص. ۶۶)

| سطوح            | فضای سبز | سازه فضای باز | ساختمان | جمع   |
|-----------------|----------|---------------|---------|-------|
| وسعت (متر مربع) | ۸۱۱۲     | ۹۵۵۲          | ۳۳۶     | ۱۸۰۰۰ |
| درصد            | ۴۵       | ۵۳            | ۲       | ۱۰۰   |

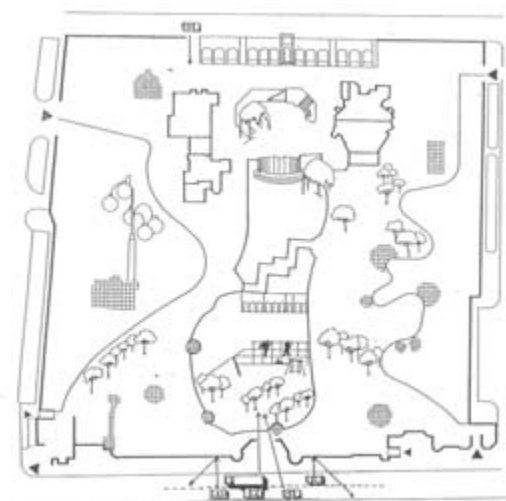
جدول ۵. ویژگی های شاخص پارک شفق (مأخذ: نگارندگان)

| علت                                                                       | ویژگی                                                                              |
|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| واقع شدن در میان محله و دوری از مسیرهای شهری و منطقه ای                   | پارک شفق به عنوان پارک محله ای در سلسله مراتب شهری                                 |
| عدم قرارگیری در مسیر شبکه ارتباطی منطقه ای و شهری                         | به مثابه فضای خصوصی برای افراد محل                                                 |
| شعاع نفوذ کم پارک و واقع شدن در محله                                      | فاصله کمتر استفاده کنندگان محلی و محله های اطراف                                   |
| فاصله کم از پارک ساعی                                                     | کاهش شعاع نفوذی پارک شفق با نزدیک شدن به پارک ساعی                                 |
| ایجاد فضای سبز و انتخاب درست زمین                                         | نظم و تعادل در مساحت کالبدی شهر و اتصال بافت های مختلف                             |
| استقرار فضاهای مختلف با توجه به شرایط توپوگرافیکی                         | تفکیک فضاهای ساکت و شلوغ صرفه جویی در هزینه هموار ساختن زمین                       |
| زهکشی و کانال کشی مناسب بر اساس شیب زمین                                  | آبیاری طبیعی                                                                       |
| استفاده از شیب در طراحی                                                   | راه های مخصوص برای معلولین، جداسازی معابر، ساختمان ها و فضاهای متجانس ورود به پارک |
| استفاده از ورودی های منحصر برای حفظ حریم امن شناخته شده برای مراجعین محلی | تفاوت دسترسی به پارک های محلی با پارک های شهری                                     |
| اهمیت از نظر خاطره و صرفه جویی در هزینه ساخت                              | حفظ ساختمان قدیمی به عنوان کاربری جدید                                             |
| استفاده از تزیینات آجری، سنگی متناسب با شیب و حریم پارک                   | نمایش پارک مانند کوشک و ترکیب با کاشت انبوه روی شیب                                |
| عدم توجه به گسترش پارک                                                    | عدم کفایت برخی کاربری ها                                                           |
| تولید سری نیمکت ها و وسایل بازی کودکان و چراغ های پایه دار                | عدم تنوع تجهیزات                                                                   |
| عدم تناسب عملکرد فضا با عوامل شکل دهنده                                   | عدم امنیت زمین بازی کودکان                                                         |

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

برخی خصوصیات دیگر پارک عبارتند از: تأثیر بادهای نامطلوب زمستانه و تابستانه بر محوطه، میدان آلودگی صوتی پارک و تأثیر آلودگی صوتی وسائط نقلیه در جهات مختلف پارک که در نقشه‌های ۵ تا ۸ نشان داده شده است.



نقشه ۷. تأثیر آلودگی صوتی وسائط نقلیه در جهات شمالی و جنوبی پارک شفیق (مأخذ: مهندسين مشاور آمایش محیط، ۱۳۷۲، ص ۶۱)



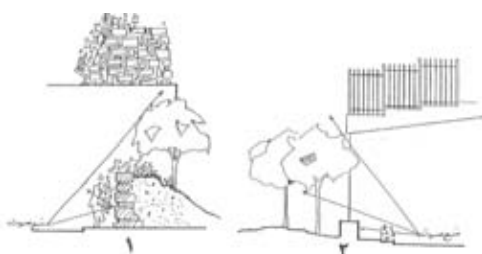
باد نامطلوب زمستانی  
باد نامطلوب تابستانی

نقشه ۵. تأثیر بادهای نامطلوب زمستانه و تابستانه بر محوطه (مأخذ: مهندسين مشاور آمایش محیط، ۱۳۷۲، ص ۵۹)

## مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

۴۵



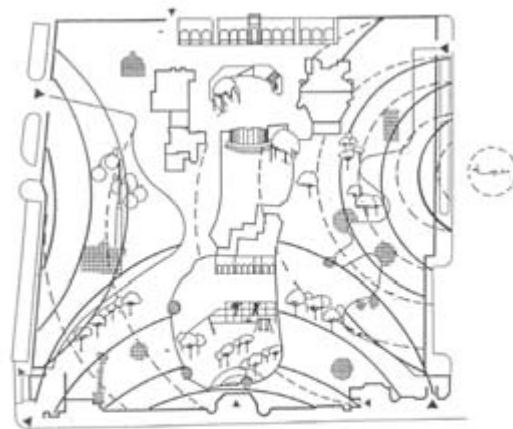
گودال گودال از طرف مشرق  
گودال گودال از طرف غرب



نقشه ۸. تأثیر آلودگی صوتی وسائط نقلیه در جهات شرقی و غربی پارک شفیق (مأخذ: مهندسين مشاور آمایش محیط، ۱۳۷۲، ص ۶۲)

### ۳- تجزیه و تحلیل کاشت

طراحی کاشت مانند سایر طرح‌ها، تابع اصول و فرایند طراحی است. در این میان توجه به اصول زیبایی‌شناسی از ضرورت‌های اساسی طراحی محسوب می‌شود.



میدان آلودگی صوتی از طرف مشرق  
میدان آلودگی صوتی از طرف غرب

نقشه ۶. میدان آلودگی صوتی پارک شفیق (مأخذ: مهندسين مشاور آمایش محیط، ۱۳۷۲، ص ۶۰)

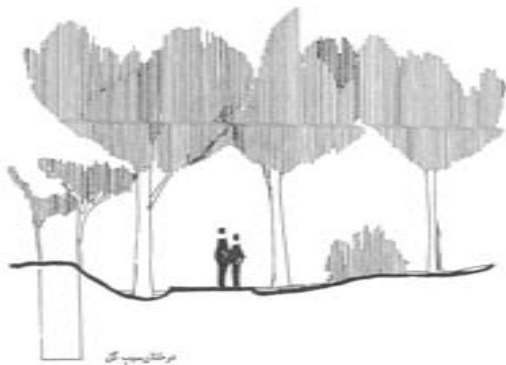
الف- ورودی اصلی (گوشه جنوب غربی): عدم تناسب درختان بزرگ نارون با عرض معبر در این قسمت چشمگیر است و درختان آن شامل نارون می شود. این درختان، درختچه های دیگر را از زیر سایه خود از بین برده اند و یا باعث بدشکلی درختان کوچکتر شده اند. هرس های مکرر سال های اخیر نیز در گسترش بیش از حد سایه این درختان چندان مؤثر نبوده است. پارک به علت اینکه بافت و رنگ کلی را به خوبی نمایان می سازد ایده خوبی است و بر استفاده کنندگان از پارک تأثیر بهتری می گذارد.



تصویر ۸. عدم تناسب درختان با عرض معبر (مأخذ: نگارندگان)

نامطلوبی کاملاً تحت الشعاع خود قرار داده و استفاده تصادفی از گونه های مختلف درخت و درختچه به صورت ناهماهنگ در داخل چمن ناموفق است. در برخی از قطعات کاشت گروهی درختان کوچک و درختچه ها در این پارک موفق تر است.

ج- ورودی جنوب شرقی: وجود پرچین "ترون" در دو طرف این خیابان باریک مانع دیده شدن محوطه های چمن داخل قطعات می شود. به خصوص برای کسانی که روی نیمکت نشسته اند، این محوطه قابل رؤیت نیست. وجود درختچه ها به صورت گروهی در خط الرأس تپه ها و برجستگی های داخل قطعات در پس زمینه و بوته ها در میان زمینه و چمن یا گیاهان پوشاننده در پیش زمینه به علت اینکه به فضا هماهنگی و وحدت می بخشد، موفق و مطلوب است. عدم رعایت اندازه درختان و فاصله کاشت



تصویر ۹. عدم رعایت اندازه و فاصله درختان (مأخذ: نگارندگان)

وجود درختچه های به صورت گروهی در خط الرأس تپه ها و برجستگی های داخلی قطعات در پس زمینه، بوته ها در میان زمینه و چمن و گیاهان پوشاننده در پیش زمینه، به فضا هماهنگی و وحدت بخشد است.



تصویر ۱۰. وحدت در پیش زمینه و پس زمینه (مأخذ: نگارندگان)

ب- ورودی غربی: وجود پایتال دارای برگ متوسط و ریزش برگ های آن از بالای دیوارهای سنگی خشن بسیار موفق و جذاب است. زیرا علاوه بر اینکه بافت خشن دیوار را نرم می کند منظره فصلی در حال تغییر نیز به دیوارها می بخشد. کاشت درختان و درختچه ها در محوطه های بالای این دیوارها به علت اینکه به اصول زیبایی شناسی توجهی نشده است، ناموفق است و وحدت دو طرف هنگام ورود به پارک احساس نمی شود؛ به نحوی که استفاده از سرو نقره ای در داخل قطعه شمالی ورودی درختان کوچک دیگر را به صورت

باعث شده است که درختان بارزش سیب به عنوان یک درخت کوچک منظرسازی، زیر سایه تضعیف شوند و فرم نامطلوبی پیداکنند. با وجود این استقرار درختان نارون در کنار خیابان‌های میدان و محوطه بازی بچه‌ها به علت فضای باز زمین متناسب و مطلوب تر است.

د- **اطراف محوطه بازی کودکان:** به علت باز بودن این محوطه، درختان بزرگ کاج، چنار و نارون در پیرامون آن از فضای کافی برای رشد برخوردار بوده و به همین دلیل به فرم جالبی رسیده‌اند. بنابراین انتخاب این درختان از نظر اندازه متناسب با محیط است. در اطراف همین زمین درختان انبوه کاج به علت عدم رعایت فاصله کاشت، فرم کج و نامطلوبی پیدا کرده‌اند. درحالی‌که درختان چنار، سایه مطلوبی را برای بچه‌ها و والدینشان که مواظب آن‌ها هستند ایجاد می‌نماید. وجود درختان افرا در داخل قطعات اطراف زمین بازی تنوع رنگ را در فصل بهار همراه دارد زیرا برگ‌های سبز روشن در ترکیب با رنگ سبز تیره کاج و یا نارون باعث تنوع رنگ درختان بزرگ می‌شود. علاوه بر این از نظر فرم و بافت در چشم‌انداز رو به شمال، درختان بیدمجنون بسیار منظره مطلوبی دارند. همچنین کاج‌هایی که بالای دیوار غربی کاشته شده‌اند، به علت ایجاد سایه روی زمین چمن مناسب نیستند. بهتر بود به جای این درختان از درختچه‌ها به صورت گروهی با قابلیت تغییر رنگ فصلی و گلدار استفاده می‌شد. رنگ درختان جوان ارغوان که به صورت گروهی کاشته شده‌اند، در فصل بهار روحیه مطلوبی در زمین بازی بچه‌ها ایجاد می‌کند، ولی در مجموع این زمین نیاز به تنوع فصلی و رنگ و بافت بیشتری دارد و درختان جوان ارغوان برای این محوطه کافی به نظر نمی‌رسند.

ه- **محل تجمع آمفی تئاتر روباز:** وجود درختان بیدمجنون در جنوب و وسط این محوطه به منظور ایجاد وحدت موفق است، ولی در گوشه شمال شرقی جای یک

بیدمجنون دیگر کاملاً خالی است که البته شاید هم در طرح اصلی وجود داشته، اما به علت کوچک بودن باغچه به تدریج خشک و حذف شده است.

و- **اطراف کرانه‌ها:** با توجه به عرض ۲ متری یا کمتر این راه‌ها کاشت درختان عظیم نظیر کیود، صنوبر و اوجا در اطراف آن کاملاً نامطلوب است. کاشت درختان بزرگ آفتاب‌دوست<sup>۷</sup> در محوطه‌های چمن و زیر درختان بزرگ در سال‌های اخیر غیر منطقی بوده است.

ز- **کاشت داخل قطعات:** کاشت انبوه داخل قطعات و عدم رعایت فاصله کاشت باعث شده است که در اغلب قطعات درختان و درختچه‌ها بدون نظم خاصی رشد یابند. در این میان هرس‌های سالیانه نیز سبب از بین رفتن فرم اصلی درختان و درختچه‌ها شده است.<sup>۸</sup> کاشت درختان و درختچه‌ها به صورت گروهی<sup>۹</sup> از آنجاکه نمایش گل یارنگ پاییزه چشمگیری را به همراه دارد، برای بسیاری از قطعاتی که از دور قابل مشاهده‌اند، کار مناسبی است.

جدول ۶. نوع درختان غالب در پارک شفق (مأخذ: مهندسی مشاور آمایش محیط، ۱۳۷۲، ص ۱۲۱)

| تعداد درختان | درخت غالب با اندازه بن بیش از ۳۵ سانتیمتر |
|--------------|-------------------------------------------|
| ۸۴           | چنار                                      |
| ۱۱۱          | کاج تهران                                 |
| ۵۹           | نارون                                     |
| ۵۹           | افرای سیاه                                |
| ۳۷           | اقاقیا                                    |

۷. نظیر نوئل و بیدمجنون

۸. برای مثال، پیراکانتهاکه باید رنگ میوه‌هایشان در پاییز و زمستان زینت بخش پارک باشد، به علت هرس شدید و حذف شاخه‌های میوه‌دهنده جذابیت خود را از دست داده‌اند و یا هرس یاس‌های زرد ارزش واقعی این درختچه‌ها را از بین برده و گل‌های آن را به قدری کاهش داده است که دیگر جذابیتی ندارند.

۹. مانند درختان گوجه‌گل

## جدول ۷. طرح کاشت در پارک شفق (مأخذ: نگارندگان)

| مکانها                      | ویژگی‌های طرح کاشت                                                                                                                                                                                     |
|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ورودی اصلی (گوشه جنوب غربی) | عدم تناسب درختان بزرگ نارون با عرض معبر                                                                                                                                                                |
|                             | درختان نارون سایر درختچه‌ها را در زیر سایه خود از بین برده‌اند.                                                                                                                                        |
| ورودی غربی                  | پاینتال دارای برگ متوسط بافت خشن دیوار را نرم و منظره فصلی به دیوارها می‌دهد.                                                                                                                          |
|                             | کاشت درختان و درختچه‌ها در محوطه-های بالای این دیوارها بدون توجه به اصول زیبایی‌شناسی                                                                                                                  |
|                             | عدم احساس وحدت دو طرف هنگام ورود به پارک                                                                                                                                                               |
|                             | سرو نقره‌ای در قطعه شمالی ورودی درختان کوچک را به صورت نامطلوبی کاملاً تحت‌الشعاع قرار داده است                                                                                                        |
| ورودی جنوب شرقی             | استفاده تصادفی ناموفق از درخت و درختچه‌ها به صورت ناهماهنگ در داخل چمن                                                                                                                                 |
|                             | ممانعت پرچین "نرون" دو طرف خیابان باریک از رؤیت محوطه‌های چمن قطعات وحدت درختچه‌های خط‌الرأس تپه‌ها و برجستگی‌های داخل قطعات در پس‌زمینه و بوته‌ها در میان زمینه و چمن یا گیاهان پوشاننده در پیش‌زمینه |
|                             | عدم رعایت اندازه درختان و فاصله کاشت تضعیف درختان باارزش سبب زیر سایه به عنوان یک درخت کوچک منظرسازی استقرار متناسب و مطلوب درختان نارون در کنار میدان و محوطه بازی                                    |
|                             | کاشت انبوه داخل قطعات و عدم رعایت فاصله کاشت                                                                                                                                                           |
| کاشت داخل قطعات             | عدم جذابیت پیراکانها و یاسهای زرد به‌علت هرس شدید                                                                                                                                                      |
|                             | کاشت مناسب گروهی درختان و درختچه‌ها مانند درختان گوجه گل                                                                                                                                               |
| اطراف کرانه‌ها              | کاشت نامطلوب درختان عظیم کبود، صنوبر و اوجا با توجه به عرض کم راه‌ها                                                                                                                                   |
|                             | کاشت غیرمنطقی درختان بزرگ آفتاب دوست نظیر نوتل و بیدمجنون زیر درختان بزرگ                                                                                                                              |
| محل تجمع - آمفی تئاتر روباز | درختان بیدمجنون در جنوب و وسط این محوطه به منظور ایجاد وحدت                                                                                                                                            |
| اطراف محوطه بازی کودکان     | فرم مناسب درختان بزرگ کاج، چنار و نارون در پیرامون آن به دلیل برخورداری فضای از کافی برای رشد                                                                                                          |
|                             | فرم کج و نامطلوب فضا به‌علت عدم رعایت فاصله کاشت درختان انبوه کاج سایه مطلوب درختان چنار برای بچه‌ها و والدینشان                                                                                       |
|                             | تنوع رنگ در فصل بهار با وجود ترکیب برگ‌های سبز درختان افرا با رنگ سبز تیره کاج‌ها و یا نارون‌ها داخل قطعات                                                                                             |
|                             | فرم و بافت مطلوب درختان بیدمجنون در چشم‌انداز رو به شمال                                                                                                                                               |
|                             | عدم تناسب کاج‌های بالای دیوار غربی به‌علت ایجاد سایه روی زمین چمن                                                                                                                                      |
|                             | رنگ مطلوب درختان گروهی ارغوان در فصل بهار                                                                                                                                                              |

## ۴- روش آبیاری در پارک

مطالعه آبیاری نشان می‌دهد که در پارک شفق، آبیاری به صورت بارانی (شیلنگی) است. مشاهده و مطالعه روش‌های مختلف آبیاری در پارک‌های مختلف نشان می‌دهد که در روش درختکاری به صورت انبوه در صورتی که خاک شنی نباشد، آبیاری کرتی یا جوی و پشته از نظر رشد درخت نتیجه مطلوبی داشته است. در جاهایی که به‌منظور ایجاد فضای سبز وسیع و باز همراه با کاشت درختان به صورت گروهی یا تک درخت داخل چمن عمل شده است، آبیاری بارانی بهترین نتیجه را داشته است. زیرا هم در مصرف آب صرفه‌جویی شده است و هم محیط سرسبز و جذاب و دل‌بازی به وجود آمده است.

## ۵- نتیجه‌گیری

از تجزیه و تحلیل پارک شفق نکات و مواردی به شرح زیر قابل نتیجه‌گیری است:

۱- هرچند که از شیب و عامل توپوگرافی در پارک شفق، استفاده‌های مناسبی به عمل آمده است اما این استفاده در تمامی زمینه‌ها انجام نگرفته است. کما اینکه می‌توان گفت در ارتباط با سیستم آبیاری پارک شفق، اهمیت چندانی به نقش عمده شیب داده نشده است.

۲- از آنجاکه پارک، مجموعه‌ای از قسمت‌ها و فضاهای مختلف دارد که به ارتباط و تناسب معقولی با هم نیاز دارند، در طراحی پارک شفق این ارتباط و تناسب به‌طور کامل در نظر گرفته نشده است.

۳- خدمات موجود در پارک از توزیع متناسبی برخوردار نیست و از امکانات موجود آن‌ها استفاده بهینه به عمل نمی‌آید.

۴- نظم آب به دو صورت متحرک و ساکن قابل مشاهده است که حالت ساکن آن وجه غالب دارد.

۵- طراحی تجهیزات از همخوانی متناسبی با یکدیگر برخوردار نیستند و همگونی لازم با سایت پارک را ندارند. در این زمینه، تجهیزات تفریحی و رفاهی عمدتاً از تولیدات سری محسوب می‌شوند و تجهیزات سازه‌ای آن‌ها نیز بافتی جدا و ناهمگون از مصالح و امکانات موجود در سایت پارک دارند.

۶- به‌طور کلی حصار به‌عنوان عاملی برای تفکیک

فضاهای داخلی از محوطه بیرون و فضاهای داخلی به‌کار گرفته شده است. این حصارها عمدتاً از عناصر فضاهای شلوغ شهری مثل نرده‌های فلزی وسط خیابان‌ها انتخاب شده است و در این زمینه، به‌ندرت می‌توان به عناصری مانند پرچین‌های حصار پارک شفق برخورد کرد که نمایانگر فضایی متفاوت از فضاهای شلوغ شهری است.

۷- در بسیاری از موارد به‌اندازه و تناسب درخت در رابطه با ابعاد فضایی که در آن کاشته می‌شود، توجه کافی نشان داده نشده است. به نحوی که درختان بزرگ در فضاهای کوچک یا مسیرهای عبوری کم‌عرض کاشته شده‌اند. ۸- فاصله کاشت درختان یا درختچه‌ها با در نظر گرفتن اندازه نهایی آنها اهمیتی داده نشده یا حداقل عملیات نگهداری و مراقبت از آنان به‌خوبی انجام نپذیرفته است، چون در این زمینه لازم بوده که پس از کاشت، درختان اضافی حذف یا جابجا شوند. شاخص‌های تعیین‌کننده مفاهیم فضایی و عملکردی پارک شفق مطابق جدول ۸ می‌باشد.

جدول ۸. شاخص‌های تعیین‌کننده مفاهیم فضایی و عملکردی پارک شفق (مأخذ: نگارندگان)

| عوامل           | مصادیق                                                         |
|-----------------|----------------------------------------------------------------|
| عوامل طراحی     | مسیرها                                                         |
|                 | ورودی‌ها                                                       |
|                 | معماری منظر                                                    |
|                 | تجهیزات                                                        |
|                 | حصارها                                                         |
| ویژگی شاخص پارک | جمعیت ۲۱۷۱۲۷ نفری محله                                         |
|                 | مساحت حدود ۱۶۹ هکتاری پارک                                     |
|                 | قابلیت دسترسی و انگیزه استفاده                                 |
|                 | تداوم و همگونی توزیع زمان‌های استفاده در دفعات روز، هفته و ... |
| ویژگی سایت      | حریم پارک نسبت به محیط اطراف (خیابان‌ها)                       |
|                 | بهره‌گیری از شیب زمین برای ایجاد خطوط منحنی در مسیرها و فضاها  |
|                 | تأثیر طرح سایت از فرم توپوگرافی زمین                           |
|                 | شکل هندسی دوزنقه ای سایت پارک                                  |

از آنجا که پارک شفق یک پارک درون شهری در مقیاس محله است بنابراین می‌توان شاخص‌های تعیین‌کننده مفاهیم فضایی و عملکردی پارک‌های محله‌ای درون شهری را بر اساس جدول ۸ به‌کل پارک‌های مشابه تعمیم داد.

#### منابع

۱. اردلان، نادر و لاله بختیار (۱۳۸۰)، حس وحدت، ترجمه حمید شاهرخ، نشر خاک، تهران.
۲. استروم، استیون (۱۳۸۰)، مهندسی سایت برای معماران منظر، ترجمه معاونت آموزش و پژوهش سازمان پارکها و فضای سبز شهر تهران، سازمان پارکها و فضای سبز شهر تهران، تهران.
۳. بهبهانی، هما (۱۳۸۰): اصول و ضوابط طراحی پارک‌های شهری، تهران.
۴. بهرام سلطانی، کامبیز (۱۳۷۶)، کاربرد فضای سبز شهری در طرح‌های جامع و اصول طراحی پارک، تهران.
۵. بهرام سلطانی، کامبیز (۱۳۶۲)، طرح بررسی اثرات توسعه بر فضای سبز تهران، دفتر تحقیقات زیست محیطی، تهران.
۶. بهرام سلطانی، کامبیز (۱۳۶۴)، مقاله‌نگاهی بر فضای سبز تهران، نشریه محیط زیست، شماره ۱۲، تهران.
۷. بهرام سلطانی، کامبیز (۱۳۷۱)، مجموعه مباحث و روش‌های شهرسازی، جلد ۶، انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری، تهران.
۸. بهرام سلطانی، کامبیز (۱۳۷۴)، پیشنهاد روش محاسبه سرانه فضای سبز شهری، آبادی، سال پنجم، شماره ۱۷، تابستان، تهران.
۹. پرویزی، حمید (۱۳۸۱)، بررسی عوامل مؤثر در احیای کارکرد باغ‌های شهر قزوین، پایان‌نامه کارشناسی ارشد شهرسازی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران.
۱۰. تقی زاده انصاری، مصطفی (۱۳۷۴)، حقوق محیط زیست در ایران، انتشارات سمت، تهران.
۱۱. جامعه ملی بهره‌وری سنگاپور (۱۳۷۲)، مفاهیم اساسی بهره‌وری، ترجمه بنیاد مستضعفین و جانبازان، تهران.
۱۲. حجتی اشرافی، غلامرضا (۱۳۷۸)، مجموعه قوانین



- شهرداری‌ها و شورای اسلامی، گنج دانش، تهران.
۱۳. حکمتی، جمشید (۱۳۸۱)، طراحی باغ و پارک، انتشارت فرهنگ جامع، تهران.
۱۴. روحانی، غزاله (۱۳۶۵)، طراحی باغ و احداث فضای سبز، انتشارات پارت، تهران.
۱۵. راهنمای پارک‌ها و مراکز فرهنگی منطقه ۱ (۱۳۷۵)، روابط عمومی منطقه ۱ شهرداری تهران.
۱۶. رهنمایی، محمد تقی (۱۳۷۱)، توانهای محیطی ایران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران.
۱۷. سعیدنیا، احمد (۱۳۷۹)، کتاب سبز شهرداری، جلد نهم، انتشارات سازمان شهرداری‌ها، تهران.
۱۸. صانعی، مهدی (۱۳۷۱)، مبانی طراحی فضای سبز از نظر نحوه انتخاب گیاهان، مجموعه مقالات سمینار فضای سبز، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، تهران.
۱۹. عزیزیانس، هرمینا (۱۳۷۱)، درختکاری و مراقبت از درختان، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، تهران.
۲۰. لقای، حسنعلی (۱۳۷۶)، برنامه ریزی و طراحی فضای سبز شهری، فصلنامه علمی فضای سبز، سال دوم، شماره ۵ و ۶، تهران.
۲۱. ماتلاک، جان (۱۳۷۹)، آشنایی با طراحی محیط و منظر، ترجمه معاونت آموزش و پژوهش سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، تهران.
۲۲. مجنونیان، هنریک (۱۳۷۴)، مباحثی پیرامون پارک‌ها، فضای سبز و تفرجگاهها، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران، تهران.
۲۳. مجنونیان، هنریک (۱۳۶۹)، درختان و محیط زیست، انتشارات دفتر آموزشی زیست محیطی، تهران.
۲۴. موره، ژان پیر (۱۳۷۳)، فضاهای شهری، طراحی و اجرای مدیریت، ترجمه حسین رضایی و همکاران، اداره کل روابط عمومی و بین المللی شهرداری تهران، تهران.
۲۵. مهندسین مشاور آمایش محیط (۱۳۷۲)، اصول و ضوابط طراحی پارک‌های شهری، سازمان پارک‌ها و فضای سبز شهر تهران.



## ارزیابی محیط زیست شهری در قالب قوانین و ضوابط، «با تأکید بر آلودگی هوا»

زهرة فنی - دانشیار گروه جغرافیا، دانشکده علوم زمین، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.  
جمشید مولودی\* - پژوهشگر دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

### The Assessment of Urban Environment on Regulations & Norms: With Emphasis on Air Pollution

#### Abstract

Due to extension of urbanization and urban population, its traits such as the compression of cars and crowded traffic, industrial factories pollution and unsustainable patterns of energy/resources consumption have resulted kinds of environmental pollution especially air pollution. This pollution as one of the results of 20th century is in the settlement system. It has made many problems for dwellers of the large cities. Certainly, environmental effective management needs to regulations and norms which first it should be adjusted with socio-economic systems and second, it should be according to realities and enforceable in society. It means that in order to have sustainable /health environment, must make the legal tools. This study after to make known regulations and norms about urban environment especially air pollution, it investigates preparing the way for legal fulfillments and functions. It also considers the causes of successful and unsuccessful of environmental regulations (air pollution) from three aspects: logic and legislation, preparing the way and conditions of accomplishment.

**Keywords:** Urban regulations, urban environment, Air pollution, Fulfillment of regulations.

#### چکیده

تحولات اخیر در رشد و توسعه شهرنشینی و به تبع آن رشد و توسعه کالبدی شهرها مسائلی را در فضای شهر به وجود آورده که نه تنها ساکنین آن، بلکه تمام محیط زیست در معرض عوارض ناشی از آن را، مورد تهدید قرار داده است. در دنیای عقلانی امروز تمام انسانها در پی آنند تا با تکیه بر اصول و قاعده مندیها، فضائی را ایجاد نمایند که بتوان در آن شرایط زندگی را بهبود بخشید، جریانی که تنها در سایه برخورداری و اطاعت از گزاره‌های منطقی که بر جوامع انسانی به منظور قاعده مندرکدن رفتار حاکم است، برقرار می‌گردد. همین مسأله نیازمند شناخت و درک مجموعه ابزارهای موجود و در دسترس برای دخالت و تحقق اهداف مورد نظر است. در این میان محیط زیست شهری مناسب از جمله فاکتورهای تأثیرگذار در زندگی جمعی انسان است که به کارگیری ابزارهای حقوقی در مناسب تر شدن آن بیشترین نقش را خواهد داشت. این پژوهش بعد از شناساندن قوانین و ضوابط مربوط به محیط زیست شهری به ویژه آلودگی هوا، به بررسی بستر سازی های لازم و الزامات و اقدامات موجود در متن قانون و آیین نامه های متعاقب آن و ریشه یابی نقاط ضعف و قوت قوانین زیست محیطی (آلودگی هوا) از سه جنبه: زمینه سازی حقوقی و قانونگذاری، الزامات و اقدامات در جهت تسهیل فرایند اجرا و نحوه ضمانت اجرا می‌پردازد.

واژگان کلیدی: قوانین و مقررات شهری، محیط زیست شهری، آلودگی هوا، اجرای قوانین.

در نیمه نخست دهه ۱۹۹۰ میلادی به جمعیت شهری کشورهای در حال توسعه با نرخ رشد حدود ۳/۷ درصد، سالانه ۵۷ میلیون نفر افزوده شده است که این تعداد ۷ برابر افزایش سالانه جمعیت شهری کشورهای توسعه یافته با نرخ رشد ۰/۹ درصد و افزایش ۸ میلیون نفر بوده است. در اواخر این دهه این کشورها، ۷ تا از ۱۰ شهر بزرگ جهان را در بر می‌گرفتند. علاوه بر این، بر اساس پیش بینی صورت گرفته تا سال ۲۰۲۵ میلادی، ۶۱ درصد از جمعیت جهان در حال توسعه شهرنشین خواهد بود (Human Development Report; 2000, UNDP). افزایش جمعیت شهرها در کشورهای جهان سوم و به تبع آن ایجاد کارخانجات و وجود ساخت و سازهای بی‌رویه این شهرها را با معضلات عدیده از جمله آلودگی هوارو به رو ساخته است.

آلودگی هوا به عنوان یکی از مهمترین عوامل اثرگذار بر محیط زیست شهری به وی‌ژه در شهرهای بزرگ سبب بروز ناهنجاریها، مشکلات و خسارات بسیاری برای ساکنین شهرها شده است. به طوری که برآوردهای کارشناسان محیط زیست نشان می‌دهد ۵/۷ درصد از مرگ و میرها در تهران به واسطه آلودگی هوا اتفاق می‌افتد و با توجه به این که هزینه حفظ حیات براساس استانداردهای جهانی ۳۲ هزار دلار تعیین شده، لذا در مجموع هزینه‌های مرگ و میر ناشی از آلودگی‌های هوای تهران در سال ۸۴، معادل ۱۷۶ میلیارد دلار برآورد شده است. به گفته همین کارشناسان هزینه بیماریهای سرپایی شهروندان تهران به واسطه این آلودگی و هزینه‌های بهداشتی، از جمله خسارات دیگری است که از بُعد سلامت و بهداشت، هم به اقتصاد جامعه و هم به شهروندان وارد می‌شود (روزنامه همشهری: ۳ اسفند ۱۳۸۴).

برای بهبود این وضعیت و ایجاد محیط زیست مطلوب به طوریکه انسان شهرنشین را به کمال برساند، توجه مستقیم به مدیریت محیط زیست در مناطق شهری امری حتمی است. در این رابطه به منظور ایجاد تغییرات (به نفع محیط زیست) و تحقق مدیریت زیست محیطی کارآمد در مناطق شهری، شناخت ابزارهایی که راه

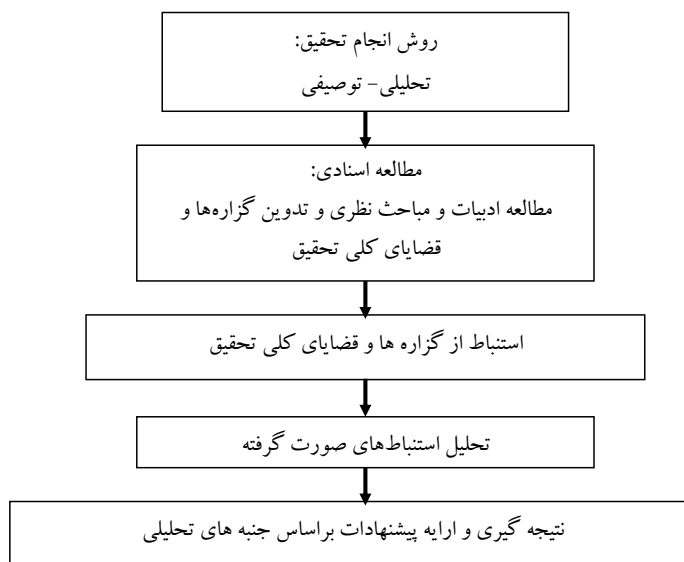
رسیدن به این اهداف را میسر می‌سازد لازم است. از جمله این ابزارها که می‌تواند نقش مهمی ایفا نماید، قوانین و مقررات زیست محیطی می‌باشند. این ابزار به قدری دارای اهمیت می‌باشد که لازمه مدیریت مطلوب زیست محیطی است. مسلم است که لازمه مدیریت کارآمد زیست محیطی، وجود قوانین و مقرراتی است که اولاً بتواند با سیستم‌های اقتصادی و اجتماعی جامعه منطبق باشد و بسترهای لازم را فراهم آورد و ثانیاً منطبق بر واقعیات باشد و بتواند در جامعه به کار گرفته شود یعنی به منظور تحقق بخشی به برنامه محیط زیست سالم و پایدار، ابزارهای حقوقی لازم را فراهم نماید. در واقع هر گونه مداخله هدفمند در عرصه‌های عمومی به منظور ارتقاء شرایط و کیفیت زیست در این عرصه‌ها، نیازمند شناخت و درک از مجموعه ابزارهای موجود و در دسترس، برای دخالت و تحقق تغییرات مورد نظر است (کاظمیان: ۱۳۸۱، ص ۷۰).

پژوهش حاضر با توجه به تبیین صورت گرفته به دنبال تحقق اهداف ذیل است:

- آشنایی با قوانین و مقررات مربوط به محیط زیست شهری به ویژه آلودگی هوا
- تبیین بستر سازی‌های لازم و الزامات و اقدامات موجود در متن قانون و آیین نامه‌های متعاقب آن
- ریشه یابی نقاط ضعف و قوت قوانین زیست محیطی (آلودگی هوا) از سه جنبه تحلیلی: ۱- زمینه سازی حقوقی و قانونگذاری. ۲- الزامات و اقدامات در جهت تسهیل فرایند اجرا. ۳- نحوه و ضمانت اجرا.

#### روش شناسی تحقیق

روش انجام این تحقیق به صورت توصیفی- تحلیلی می‌باشد. بنابراین با استفاده از مطالعات اسنادی الگوهای نظری، مفاهیم اصلی و متغیرهای تحقیق شناسایی شده و از طریق جستجو در ادبیات و مباحث نظری تحقیق، گزاره‌ها و قضایای کلی مرتبط با مسئله ارائه شده است. در نهایت با استفاده از گزاره‌ها و قضایای کلی مسئله مورد نظر شکافته شد و استنباط‌های دریافتی مورد تحلیل قرار گرفت و نتایج برگرفته از تحلیل ارائه شد.



نمودار شماره ۱. نمای شماتیک از روش انجام تحقیق

#### ادبیات تحقیق

توجه به حفظ محیط زیست و تاریخچه شکل‌گیری قوانین و مقررات مربوط به آن چندان طولانی نیست. در واقع پس از آن‌که دانشمندان زنگ خطر را برای حفظ طبیعت و زمین به صدا درآوردند، جامعه بین‌الملل در این ارتباط عکس‌العمل نشان داد. این واکنش در اواسط قرن بیستم صورت گرفت و پیش از آن هیچ اقدام جدی برای حفاظت همه‌سویز از محیط زیست انجام نشده بود. از اولین کنوانسیون‌ها و معاهداتی که در زمینه محیط زیست در سطح بین‌المللی و منطقه‌ای مطرح شد می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

«معاهده جلوگیری از آلودگی دریاهای و آبهای ساحلی (۱۹۲۰)، تصویب نخستین متون کلی زیست محیطی (۱۹۶۸)، اطلاعیه‌های مربوط به کنترل آلودگی هوا (مارس ۱۹۶۸) و منشور اروپایی آب (۶ می ۱۹۶۷)، کنفرانس سازمان ملل متحد در خصوص محیط زیست انسانی، استکهلم (۱۹۷۲)، تصویب منشور جهانی طبیعت از سوی مجمع عمومی ملل متحد (۱۹۸۲)، کنفرانس ریو (۱۹۹۲)». از مهمترین برنامه‌های جهانی در رابطه با محیط زیست شهری می‌توان به برنامه محلی ۲۱ و سکونتگاه انسانی اشاره کرد. این برنامه از جمله برنامه‌های اجرایی است که با دربرگرفتن ۴۰ سرفصل و صدها توصیه‌نامه به منظور

حرکت کشورهای رو به توسعه پایدار در قرن ۲۱ فراهم شده است. با توجه به اهمیت این برنامه، برنامه‌های دیگری در سطح بین‌الملل در حمایت از آن تصویب شد که به طور خلاصه آن را ذکر می‌نمایم:

«برنامه شهرهای سالم، سازمان بهداشت جهانی (۱۹۶۸) برنامه محیط زیست شهری مادر شهری، برنامه توسعه سازمان ملل متحد / بانک جهانی (۱۹۸۶) برنامه شهرهای پایدار، مرکز بین‌المللی سکونتگاه‌های انسانی (۱۹۹۰) عناصر سازنده محیط زیست، UNDP / بانک جهانی / UNCHS برنامه مدیریت شهری (۱۹۹۰) طرح پیشنهادی برنامه محلی ۲۱، مجمع بین‌المللی برای طرح پیشنهادی محیط زیست محلی (۱۹۹۱) برنامه مطالب آموزشی محیط زیست شهری، GTZ (همکاری تکنیکی آلمان) ۱۹۹۱ تسهیلات پیشنهادی محلی برای محیط زیست شهری، UNDP (۱۹۹۲) پروژه شهرهای پایدار، اتحادیه اروپا (۱۹۹۳) ظرفیت‌سازی محیط زیست شهری، مؤسسه مطالعات مسکن و توسعه شهری (۱۹۹۴) طرح پیشنهادی شهرهای پایدار، آژانس توسعه بین‌المللی ایالات متحده (۱۹۹۴) برنامه مشارکت بخش عمومی و خصوصی برای محیط زیست شهری، UNDP (۱۹۹۴) (۱۹۹۴) (۴۳-۴۲) ۱۹۹۹» (Lsitmann).

## مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

بنا به مقتضیات زمان و مکان از آغاز تاریخ زندگی انسان نوعی دلبستگی به محیط زیست و حفاظت از آن وجود داشته است و با بلوغ فکری انسان نیز این تمایل بیشتر شده تا جایی که در جوامع مختلف با مکاتب فکری متفاوت همیشه به منظور راهنمایی انسان در مسیر حیاتش و همچنین چگونگی برخورد با محیط زیست اطرافش توصیه‌های وجود داشته است. از این نظر علمای مسلمان نیز با توجه به مبانی نظری اسلام چگونگی برخورد با این مسئله را روشن نموده‌اند و نحوه فراهم کردن محیط زیست سالم را برای انسان متصور ساخته‌اند. در ادامه نکاتی را که نشان دهنده توجهات اسلام و مسلمانان به حفظ و سلامت محیط زیست است، به طور اختصار می‌آوریم: (ر.ش. به: مدنی: ۱۳۷۸، صص ۳۰۲-۳۰۱).

ابن ربیع از نخستین دانشمندان اسلامی که به نظریه‌های اساسی در بنای شهر پرداخته است وی برای انتخاب موقعیت بنای یک شهر ۶ شرط را اعلام نموده است:

«۱- وفور آب شیرین. ۲- امکان آذوقه رسانی به شهر. ۳- برخوردار بودن از هوای مناسب. ۴- نزدیکی به چراگاه و جنگل برای تهیه سوخت. ۵- محکم کردن و سنگربندی خانه‌ها برای رویارویی با دشمن. ۶- بنای دیوار در پیرامون شهر، تا ساکنان درون شهر را در دفع دشمن یاری کند.» ابن ارزق می‌گوید: انتخاب مناطقی بد آب و هوا و مجاور آبهای راکد و فاسد و یا در کنار چاهها و یا چراگاه‌های نامطلوب که ناگزیر حیوانات پیرامون خود را بیمار می‌کند مطلوب نمی‌باشد. سنت رسول خدا نیز در این بوده است که همه مردم باید در نظافت شهر به خصوص معابر و کوچه‌ها کوشا بوده و علاوه بر رفع ناهمواریهای مسیر عبور، برای زیباسازی آن تلاش کنند. ابن خلدون و ابن ارزق نیز به این نکته اشاره دارند که اگر موقعیت شهر در معرض جریان هوا باشد و باد از شمال و جنوب آن بوزد، عفونت هوا و بیماری حیوانات کاهش می‌یابد.

در عصر حاضر نیز جامعه‌ای که حیات طیبه انسانها را سر لوحه اهداف و برنامه‌های خویش قرار می‌دهد، نمی‌تواند ملاحظات زیست محیطی را نادیده بگیرد. توجه به اصل توسعه پایدار و جلوگیری از پیامدهای نامطلوب آن امروزه از ویژگیهای اصلی جوامع رشد یافته،

هدفدار و قانونمند است. به همین منظور قانون‌ها و مقررات خاصی در همه کشورها به منظور مبارزه با آلوده کننده‌های محیط زیست تهیه شده است. سازمان حفاظت محیط زیست نیز در ایران برای تحقق چنین اهدافی، اصل پنجاهم قانون اساسی را مدنظر قرار داده تا به امر حفاظت از محیط زیست و استفاده درست از منابع طبیعی کشور بپردازد و بر لزوم تحقق توسعه پایدار تأکید نماید. تاریخچه قانون گذاری در زمینه محیط زیست شهری (آلودگی هوا) به قانون شهرداری در سال ۱۳۳۴ بر می‌گردد که بند ۲۰ ماده ۵۵ آن در این زمینه سخن می‌گوید و بعد از آن به ترتیب قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست در سال ۱۳۵۳ به طور اعم و آیین نامه جلوگیری از آلودگی هوا در سال ۱۳۵۴ و قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا در سال ۱۳۷۴ و آیین نامه اجرایی تبصره ماده (۶) قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا در سال ۱۳۷۶ و آیین نامه اجرایی قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا در سال ۱۳۷۹ به تصویب رسید.

## قوانین و مقررات مربوط به آلودگی هوا

ماده ۵۵ از قانون شهرداری (۴) - ۱۳۳۴/۴/۱۱: این ماده از قانون شهرداری یک سیاست کلی را در مورد آلودگی در شهرها ارائه می‌دهد به طوری که از کلیه اماکنی که به نحوی از انحاء باعث آلودگی در شهرها می‌شود جلوگیری می‌کند، همچنین چگونگی برخورد با چنین اماکنی را در تبصره‌ای مجزا توضیح داده است.

قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست ۱۳۵۳/۲/۲۸ و اصلاحیه آن مصوب ۱۳۷۱/۸/۲۴: قانون مادر در زمینه محیط زیست و به طور خاص تر آلودگی محیط زیست، قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست است که سازمان حفاظت محیط زیست به عنوان مهمترین نهاد مسئول در این زمینه مسئول و متولی اجرای این قانون می‌باشد. این قانون وظایف زیادی از جمله حفاظت، پیشگیری و بررسی و تحقیق علمی و اقتصادی در زمینه‌های مختلف محیط زیست و همچنین پیشنهاد ضوابط و معیارهایی برای جلوگیری از انواع آلودگیها بر عهده این سازمان نهاده است. موضوعی که این ماده را به مسئله ما مرتبط

می‌سازد در ماده ۹ این قانون بیان شده است بدین صورت که اقدام به هر عملی را که موجبات آلودگی محیط زیست را فراهم نماید ممنوع گردیده است.

**آیین نامه جلوگیری از آلودگی هوا ۱۳۵۴/۴/۲۹:** بر طبق این آیین نامه آلودگی هوا عبارتست از وجود یک یا چند آلوده‌کننده در هوای آزاد به مقدار و مدتی که کیفیت آن را به طوری که مضر به حال انسان و یا سایر موجودات زنده یا گیاهان و یا آثار و ابنیه باشد تغییر دهد. آلوده‌کننده هوا عبارتست از هر نوع ماده گازی، بخار، مایع و جامد و یا مجموعه و ترکیبی از آنها که در هوای آزاد پخش و باعث آلودگی هوا شده و یا به آلودگی آن بیفزاید یا تولید بوی نامطبوع کند از قبیل دود، دوده و ذرات معلق و غیره. (بند ۱ ماده ۲)

بر اساس بند ۸ ماده ۱ مسئول آلودگی هر شخص حقیقی است که اداره یا تصدی کارخانه و یا کارگاهی را خواه برای خود و خواه به نمایندگی از طرف شخص یا اشخاص دیگر به عهده دارد و یا شخصاً عامل ایجاد آلودگی از طریق وسایل نقلیه موتوری که بیش از استانداردهای مقرر، دود و آلوده‌کننده‌های دیگر وارد هوای آزاد می‌نمایند ممنوع می‌باشد. ماده ۱۹ در فصل پنجم آیین نامه مذکور به مقررات مختلفی می‌پردازد. این آیین نامه یکی از مهمترین متون مرتبط با مسئولیت کارخانه‌های آلوده‌کننده (اشخاص حقوقی) می‌باشد که مسئولیت را بر متصدی یا مدیر کارخانه تحمیل می‌نماید. همچنین کارخانجات و کارگاهها مکلف شده‌اند پس از اعلام سازمان، مسئول مرتبط را کتباً با قید اقامتگاه قانونی وی معرفی نمایند. این آیین نامه از اولین دست نوشته‌های است که به طور اخص به موضوع آلودگی هوا پرداخته است و زمینه را برای توجه به آن فراهم آورده است.

**قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا-۱۳۷۴/۲/۳:** این قانون جهت تحقق اصل پنجاهم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و به منظور پاکسازی و حفاظت هوا از آلودگیها تدوین شده، بنابراین کلیه دستگاهها و مؤسسات و کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی را موظف به رعایت قوانین و مقررات موجود در آن می‌نماید.

این قانون در ۶ فصل، ۳۵ ماده و ۱۴ تبصره بیان شده و

دیدگاههای خود را به ترتیب زیر ارائه می‌نماید. این قانون مهمترین منابع آلوده‌کننده هوا را: الف وسایل نقلیه موتوری، ب کارخانجات، کارگاهها و نیروگاهها و ج منابع تجاری، خانگی و منابع متفرقه ذکر می‌کند و در این چارچوب به بحث‌های قانونی می‌پردازد.

الف وسایل نقلیه موتوری: این قانون کلیه وسایل نقلیه موتوری را ملزم به رعایت کردن حد مجاز مقرر آلودگی و داشتن گواهینامه مبنی بر رعایت حد مجازهای تعیین شده می‌نماید و استفاده از وسایل نقلیه موتوری که بیش از حد مجاز مقرر دود و آلوده‌کننده دیگر وارد هوای آزاد نمایند ممنوع می‌کند.

ب کارخانجات، کارگاهها و نیروگاهها: ماده‌های ۱۳ و ۱۴ این قانون صریحاً بحث احداث و توسعه یا تغییر محل کارخانجات و کارگاهها و رعایت کردن ضوابط و معیارهای سازمان حفاظت محیط زیست مربوطه را و همچنین وظائف سازمان‌های مختلف را در این باره ارائه می‌نماید. ماده ۱۵ این قانون، سازمان حفاظت محیط زیست را مکلف به شناسایی کارخانجات، کارگاهها و نیروگاههای آلوده‌کننده محیط زیست می‌نماید که با تعیین نوع و میزان آلودگی، مهلت معین را برای رفع آلودگی تعیین بنماید، و حتی در این قانون شرایط حقوقی لازم به رئیس سازمان حفاظت محیط زیست در رابطه با تعطیلی کارگاهها و کارخانجات که دارای خطر فوری هستند داده شده است.

ج منابع تجاری، خانگی و متفرقه: این قانون پخش هر نوع آلودگی از طرف منابع تجاری، خانگی و متفرقه در هوای آزاد را ممنوع دانسته و سازمان حفاظت محیط زیست را مکلف به تعیین حد مجاز آلودگی این منابع نموده است. این قانون تمام منابع آلوده‌کننده را مکلف به اتخاذ تدابیر لازم جهت جلوگیری از انتشار آلاینده‌های مختلف در هوای آزاد می‌نماید و ترجیحاً استفاده از گاز شهری را پیشنهاد می‌نماید.

در رابطه با هر یک از فصول این قانون سازمانهای زیربط عهده دار وظایفی هستند که مختصراً توسط جدول شماره (۱) ارائه می‌شود:

## مدیریت شهری

دوفصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

جدول ۱. حیطه وظایف سازمانهای مسئول اجرای قانون جلوگیری از آلودگی هوا

| حیطه وظایف                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | سازمانها، مؤسسات دولتی و وزارتخانه ها |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|
| تعیین حد مجاز خروجی وسایل نقلیه موتوری، کارخانجات، کارگاهها، نیروگاهها و منابع تجاری، خانگی و متفرقه تهیه آیین نامه های اجرایی در رابطه با ماده های قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا تعیین استانداردهای موضوع هر ماده صدور پروانه بهره برداری برای کارگاهها و کارخانجات در صورت رعایت اصول و مقررات زیست محیطی تعیین استاندارد هوای پاک تهیه طرح انتقال کارخانجات و کارگاه های آلوده کننده محیط زیست با همکاری سازمانهای ذیربط. | سازمان حفاظت محیط زیست                |
| ایجاد مراکز معاینه و آزمایش وسایل نقلیه موتوری ساماندهی حمل و نقل شهری همکاری با سایر ارگانها منجمله سازمان حفاظت محیط زیست در رابطه با وظایفی که قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا بر عهده اش قرار داده است.                                                                                                                                                                                                                    | وزارت کشور (شهرداری)                  |
| همکاری با سایر ارگانها در رابطه با ساماندهی حمل و نقل شهری تدوین آیین نامه اجرایی در برگیرنده ساعات و محدوده مجاز تردد شهری با همکاری وزارت کشور.                                                                                                                                                                                                                                                                               | نیروی انتظامی                         |
| تشخیص مواقعی که آلودگی هوای شهرها به حدی برسد که سلامت انسان و محیط زیست را به مخاطره اندازد.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | وزارت بهداشت - درمان و آموزش پزشکی    |
| تنظیم برنامه ها و سیاستها در جهت ایجاد محیط زیست مناسب ارائه رونوشت از جواز تاسیس کارخانجات و کارگاهها و نیروگاهها تأمین سوخت مناسب مناطق صنعتی و منابع تجاری و خانگی و متفرقه.                                                                                                                                                                                                                                                 | وزارت صنایع                           |
| تهیه طرح هادی، جامع و بهسازی شهری مطابق اصول و استانداردهای زیست محیطی همکاری در وظایف مقبوله با سازمان حفاظت محیط زیست                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | وزارت مسکن و شهرسازی                  |
| تنظیم و اجرای برنامه های مناسب جهت تنویر افکار عمومی، آموزش و قوانین و مقررات مسائل حفاظت محیط زیست.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | سازمان صدا و سیما                     |

تهیه و تنظیم: پدیدآورندگان

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

■ ۵۶ ■

آیین نامه اجرایی تبصره ماده (۶) قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا- ۱۳۷۶/۲/۱۴

این آیین نامه در اجرای تبصره ماده (۶) قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا بیان شده است که در ۳ فصل، ۱۴ ماده و ۱۱ تبصره خلاصه می شود.

فصل اول کلیات: در فصل اول این آیین نامه عبارات و اصطلاحات محدوده ممنوعه تردد، ساعات ممنوعه تردد و وسایل نقلیه عمومی تعریف می گردد. شهرهای مشمول محدودیت و ممنوعیت تردد و همچنین محدوده ها و ساعات ممنوعه تردد و وسایل نقلیه به پیشنهاد سازمان حفاظت محیط زیست یا شهرداریهای کشور یا نیروی انتظامی و تصویب شورای هماهنگی استان مربوطه تعیین می شود.

فصل دوم نحوه صدور مجوز تردد چگونگی نظارت بر اجرای محدودیتها: این آیین نامه تردد انواع خودرو و موتورسیکلت را در محدوده ها و ساعات ممنوعه رامستلزم دریافت مجوز تردد از شهرداریهای کشور می نماید. در این رابطه شهرداریهای کشور مکلفند که از طریق انتشار آگهی در رسانه های همگانی، مردم را از محدوده ها و ساعات ممنوعه تردد آگاه نمایند و با همکاری نیروی انتظامی و با نصب تابلو از تردد وسایل نقلیه بدون مجوز جلوگیری و هشدارهای لازم را به عموم افراد بدهند.

جدول ۲. حوزه وظایف قانونی نهادها و موسسات دولتی در ساماندهی حمل و نقل شهری

| وظایف                                                                                                                                                                                                                                                                                  | سازمانها، مؤسسات دولتی و وزارتخانه ها   |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| تعیین راهکارهای مناسب در جهت غیر متمرکز کردن خدمات اداری و بانکی - همکاری با وزارت پست، تلگراف و تلفن به این منظور که دستگاههای دولتی و موسسات عمومی در صدی از مراجعات سالانه را با استفاده از شبکه های ارتباطی: پست، پست بانک، مخابرات و یا شیوه مکاتبه به جای مراجعه، پاسخگویی کنند. | سازمان امور اداری<br>استخدامی کشور      |
| ایجاد و گسترش امکانات حمل و نقل شهری به منظور تسهیل سفرهای روزانه با همکاری وزارت صنایع، سازمان برنامه و بودجه و شهرداریهای کشور.                                                                                                                                                      | وزارت کشور                              |
| موظف به پرداخت تسهیلات ویژه به شرکتهای و سازمانهای اتوبوسرانی برای تقویت ظرفیت موجود ناوگان و همچنین به بخش خصوصی برای گازسوز یا دوگانه سوز کردن وسایل نقلیه و یا استفاده از سوخت مناسب.                                                                                               | دولت                                    |
| دوگانه سوز کردن یا گاز سوز کردن وسایل نقلیه در اختیار خود.                                                                                                                                                                                                                             | دستگاههای اجرایی، نیروی نظامی و انتظامی |
| اقدام به تولید و عرضه بنزین بدون سرب - همکاری با وزارت صنایع و شهرداری تهران در این رابطه که با برنامه زمان بندی شده اقدام به گازسوز کردن وسایل نقلیه موتوری متقاضیان بنماید.                                                                                                          | وزارت نفت                               |
| بستر سازی و فرهنگ سازی در جهت نمایاندن گازسوز کردن وسایل نقلیه و استفاده از سوخت مناسب و آموزش ملاحظات ایمنی مربوط به گازسوز کردن وسایل نقلیه به عموم مردم.                                                                                                                            | سازمان صدا و سیما                       |
| تدوین استانداردهای گاز سوز کردن وسایل نقلیه و ارائه آنها به مراجع ذیربط.                                                                                                                                                                                                               | مؤسسه تحقیقات و استاندارد ایران         |
| استفاده از وسایل نقلیه عمومی با سوخت با حداقل ترکیبات آلاینده از قبیل اتوبوس گازسوز، مترو و قطار شهری.                                                                                                                                                                                 | شهرداریهای کشور                         |
| تولید کننده های داخلی موتورسیکلت های دو زمانه را مکلف به کاهش فروش سالانه و جایگزینی آن با موتورسیکلت های چهار زمانه بنماید.                                                                                                                                                           | وزارت صنایع                             |

تهیه و تنظیم: پدید آورندگان

## مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

■ ۵۷ ■

فصل سوم ساماندهی حمل و نقل شهری: به منظور کاهش آلودگی هوا در شهرها ساماندهی حمل و نقل شهری یکی از راههای عمده چاره جویی برای این مسئله است. به همین منظور آیین نامه اجرایی تبصره ماده (۶) قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، فصل جداگانه ای را به آن اختصاص داده و در این رابطه مؤسسات اشاره شده در جدول زیر را در رابطه با مسؤلیت های تعیین شده موظف و مکلف دانسته است.

آیین نامه اجرایی قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا - ۱۳۷۹/۶/۱۶

این آیین نامه مختصراً در ۳ فصل شامل: ۱- کلیات، ۲- وسایل نقلیه موتوری، ۳- منابع تجاری و متفرقه، ۱۰ ماده و ۵ تبصره گردآوری شده و نحوه اجرای قانون منع آلودگی هوا را تشریح می نماید. این آیین نامه به معرفی منابع آلوده کننده هوا به غیر از کارخانجات و کارگاههای موضوع آیین نامه اجرایی فصل سوم قانون می پردازد، و

سازمان حفاظت محیط زیست را مؤظف به شناسایی و تعیین نوع و میزان مواد آلوده کننده هوا به طرق مقتضی می نماید و در این رابطه تمام اشخاص حقیقی و حقوقی را موظف به همکاری با سازمان حفاظت محیط زیست می نماید. به منظور ارائه بهترین آیین نامه ما به طور طبقه بندی شده به مهمترین منابع آلوده کننده، سازمانهای ذیربط و وظایف آنها در جدول شماره (۳) پرداخته ایم:

### الزامات و اقدامات اجرایی قوانین و مقررات

در رابطه با اجرای قانون و مشکلاتی که در پی عدم رعایت قوانین و مقررات می آیند، قوانین و آیین نامه های مذکور هر کدام به طور جداگانه ای در ماده های قانونی به الزامات لازم می پردازند و پشتوانه لازم را برای اجرای آن فراهم می آورند. این قوانین با فهرست بندی خاصی عواقب و مجازاتهای عدم رعایت قانون و مقررات مربوط

به هر یک از منابع آلوده کننده را بیان می کنند و مجازاتهای مختلفی را با توجه به نوع و میزان آلودگی مطرح می کنند.

**بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری:** این قانون از تأسیس کلیه اماکن آلوده کننده جلوگیری می کند، و تأسیسات آلوده کننده که قبل از این قانون به وجود آمده اند را تعطیل می نماید و اگر لازم باشد آن را به خارج از شهر انتقال می دهد. در ادامه آمده است که شهرداری در مورد تعطیل و تخریب و انتقال به خارج از شهر مکلف است مراتب را ضمن دادن مهلت مناسب به صاحبان آنها ابلاغ نماید و اگر صاحب ملک به نظر شهرداری معترض باشد باید ظرف ده روز اعتراض خود را به کمیسیون مرکب از سه نفر که از طرف انجمن شهر انتخاب خواهند شد تسلیم کند رأی کمیسیون قطعی و لازم الاجرا است.

جدول ۳. منابع آلاینده، سازمانهای ذیربط و حیطه وظایف قانونی آنها

| منابع آلوده کننده       | نهادهای ذیربط                                                          | حیطه وظایف                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| وسایل نقلیه<br>موتوری   | سازمان حفاظت محیط زیست با<br>هماهنگی وزارتخانه کشور و صنایع<br>شهرداری | تنظیم و ابلاغ شرایط ایجاد مراکز معاینه وسایل نقلیه<br>موتوری اعم از بنزینی، گازسوز و تجهیزات آن.<br>معرفی مراکز معاینه و آزمایش وسایل نقلیه موتوری.                                                                                                                                                                                                                                            |
|                         | سازمان حفاظت محیط زیست                                                 | انجام معاینه و آزمایشات بر وسایل نقلیه موتوری که از<br>مراکز معرفی شده شهرداری گواهینامه دریافت کرده اند.                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| منابع تجاری و<br>متفرقه | نیروی انتظامی<br>(مأموران راهنمایی- رانندگی)                           | جلوگیری از تردد وسایل نقلیه موتوری فاقد برچسب<br>انجام معاینه در شهرهای تهران، اصفهان، شیراز، اراک،<br>تبریز، مشهد، اهواز و کرج.                                                                                                                                                                                                                                                               |
|                         | سازمان حفاظت محیط زیست                                                 | شناسایی و طبقه بندی منابع تجاری، خانگی و متفرقه و<br>آن دسته از منابع مذکور که آلودگی آنها بیش از حد مجاز<br>است، مشخص و مراتب را با تعیین نوع و میزان آلودگی<br>به مسئولان یا صاحبان منبع اعلام کند تا در مهلت مقرر<br>به رفع آلودگی اقدام نمایند. صدور اخطاریه و تعیین<br>مهلت مناسب جهت رفع آلودگی برای اشخاص حقیقی<br>و حقوقی که با عدم استفاده از گاز موجبات آلودگی را<br>فراهم می سازند. |
|                         | بیمارستانها، درمانگاهها و مراکز<br>بهداشتی و درمانی                    | استفاده از دستگاه زباله سوز در صورتی که برای امحای<br>زباله های خود از روش سوزاندن استفاده می کنند.                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

تهیه و تنظیم: پدیدآورندگان



**قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا:** ماده ۲۸ این قانون افرادی را که با وسایل نقلیه موتوری آلوده کننده غیر مجاز تردد می نمایند و همچنین کسانی که محدودیتها و ممنوعیت های موضوع ماده ۷ را رعایت ننمایند به جزای نقدی از پنجهزار ریال تا یکصد هزار ریال بنابر تعداد سیلند - در حجم موتور، میزان آلودگی و دفعات تکرار جرم محکوم می کند، ضمناً از تردد وسایل نقلیه آلوده کننده مذکور تا رفع موجبات آلودگی جلوگیری به عمل خواهد آمد.

ماده ۲۹ صاحبان و مسئولین کارخانجات و کارگاههای آلوده کننده که برخلاف مواد ۱۴ و ۱۶ و ۱۷ این قانون عمل نمایند، برای بار اول به جزای نقدی از پانصد هزار ریال تا یک میلیون ریال و در صورت تکرار به حبس تعزیری از دو ماه تا شش ماه و جزای نقدی از هفتصد هزار ریال تا دو میلیون ریال محکوم می کند. همچنین آنها را به پرداخت ضرر و زیان وارده به محیط زیست و اشخاص حقیقی و حقوقی به حکم دادگاه صالحه مکلف می نماید و در این زمینه سازمان حفاظت محیط زیست می تواند شاکی یا مدعی خصوصی باشد.

ماده ۳۰ این قانون نیز کسانی را که از انجام بازرسی مأموران سازمان حفاظت محیط زیست برای نمونه برداری و تعیین میزان آلودگی ممانعت به عمل آورده و با اسناد و مدارک را در اختیار بازرسان قرار نمی دهند یا این که اسنادی خلاف واقع را ارائه می دهند بر حسب مورد و اهمیت موضوع به جزای نقدی از پانصد هزار ریال تا پنج میلیون ریال و در صورت تکرار به حبس تعزیری از یک ماه تا سه ماه و جزای نقدی مذکور محکوم خواهند شد و اگر این که بازرسان نیز در جرائم موضوع این ماده مشارکت داشته و یا گزارش خلاف واقع ارائه دهند علاوه بر محکومیت در هیأت های رسیدگی به تخلفات اداری به حداکثر مجازات مقرر در این ماده محکوم خواهند شد.

ماده ۳۱ صاحبان و مسئولان منابع تجاری و اماکن عمومی که بر خلاف ماده ۲۴ این قانون موجبات آلودگی هوا را فراهم می نمایند پس از هر بار اخطار و پایان مهلت مقرر به جزای نقدی از یکصد هزار ریال تا پانصد هزار ریال و در صورت تکرار از سیصد هزار ریال تا دو میلیون ریال جزای نقدی محکوم خواهند شد.

ماده ۳۲ این قانون نیز مسئولین آلودگی حاصل از منابع

متفرقه و منابع خانگی را به جزای نقدی از سی هزار ریال تا سیصد هزار ریال و در صورت تکرار از یکصد هزار ریال تا یک میلیون ریال محکوم می نماید.

آیین نامه اجرایی قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا: ماده ۶ این آیین نامه رانندگانی را که فاقد برچسب حاوی گواهینامه معاینه فنی می باشند و در شهرهای تهران، اصفهان، مشهد، تبریز، شیراز، اراک، اهواز و کرج تردد بنمایند مطابق ماده ۲۸ قانون محکوم می نماید و تا رفع آلودگی و انجام معاینه فنی مجدد و دریافت گواهینامه، اجازه تردد نخواهند داشت.

در موارد دیگر بسترسازی لازم جهت اجرای برنامه به صورت دیگری فراهم آمده است، به طوریکه در متن قانون سازمانها و وزارتخانه های مختلف جهت اجرای قوانین ملزم به فراهم کردن امکانات لازم از جمله تدوین آیین نامه های اجرایی که خود زمینه را برای اجرای قوانین فراهم می آورد، شده اند.

#### چهار چوب تحلیل

در سالهای اخیر پرتو حاکمیت یکپارچه چنان عرصه عمومی را در بر گرفته که ناگزیر به پذیرش آن در حیطه امور شهری نیز هستیم. این نگرش جدید با تأکید بر یکپارچگی و هماهنگی نظام برنامه ریزی و نظام مدیریت یکی از گزینه های مطرح در بهبود کیفیت عرصه عمومی است. در واقع اگر هدف بهبود و ارتقاء کیفیت محیط شهری باشد، هماهنگی دو نظام برنامه ریزی و مدیریت امری حتمی و اجتناب ناپذیر است.

نظام برنامه ریزی به منظور تحقق بخشی و اجرای برنامه ها نیازمند پشتوانه ای است تا بتواند برنامه ها که در قالب ایده و اندیشه مطرح هستند به صورت اقدام و عمل آگاهانه در آورد. به عبارت دیگر برنامه ها و وقتی می توانند به برنامه های اجرایی در آیند که از پشتوانه قانونی و رسمی برخوردار باشند. در اینجا است که جایگاه قوانین به منظور ارتباط نظام برنامه ریزی و نظام مدیریت روشن می شود. قوانین به منظور ارتباط سالم و بهینه این دو نظام و بهبود عرصه عمومی باید بتوانند در سه محور زیر ایفای نقش نمایند:

۱) قوانین به عنوان بسترساز اقدامات مداخله گرانه.

۲) قوانین به عنوان تسهیل گر در اختیار مراجع مدیریتی

## مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

## و مسئولان.

۳) قوانین به عنوان حمایت کننده سه عنصر تصمیم ساز، تصمیم گیر و مخاطب در امر برنامه ریزی.

بنابراین قوانین و از جمله قوانین زیست محیطی اولاً بایستی بسترهای لازم به منظور مداخله های آگاهانه و بهبود عرصه های مکانی - فضایی را فراهم نماید. در این صورت است که قوانین زیست محیطی می توانند بسترهای لازم را در عرصه تصمیم گیری هموار نمایند و تمام گسستگی های و مشکلات حاکم بر عرصه برنامه ریزی شهری را روشن و تبیین کنند.

ثانیاً قوانین زیست محیطی با نقش تسهیل گری در فرایند اجرا در اختیار مسئولین امر باشند. در این صورت است که برای نیل به اهداف به کارایی این ابزارها می توان اطمینان حاصل کرد. بدین ترتیب نقش سومی رخنمون می یابد و آن نقش حمایت گری این ابزارها است. این قوانین باید تمام کسانی را که در امر بهبود عرصه شهری مشغول به کارند حمایت کنند. از این دیدگاه قوانین زیست محیطی حامی سه کنشگر اصلی یعنی تصمیم سازان، تصمیم گیران و مخاطبان می باشند.

در میان مباحث توسعه ای، ارتقاء کیفیت محیط زیست شهری جزء موضوعاتی است که از پیچیدگی قانونی و حقوقی برخوردار است و اگر چه تاکنون قوانین ویژه ای در رابطه با آن مطرح گردیده است ولی هنوز این قوانین نقش موثر خود را با توجه به شرایطی اسفباری که در حال حاضر بر مناطق شهری ما حاکم است، در جلوگیری از تخریب محیط زیست شهری ایفا ننموده اند.

با توجه به این که آلودگی محیط زیست شهری به ویژه آلودگی هوا یکی از مهمترین معضلات مبتلا به ساکنان امروزی کره زمین است و به طور مستقیم و غیر مستقیم به نواحی شهری مربوط می شوند و نه تنها در داخل مرزهای

بلافاصل شهرها بلکه در منطقه پیرامون آنها نیز تاثیراتی وسیع و دراز مدت دارد، لزوم بررسی آن در چارچوب قانون محرز است.

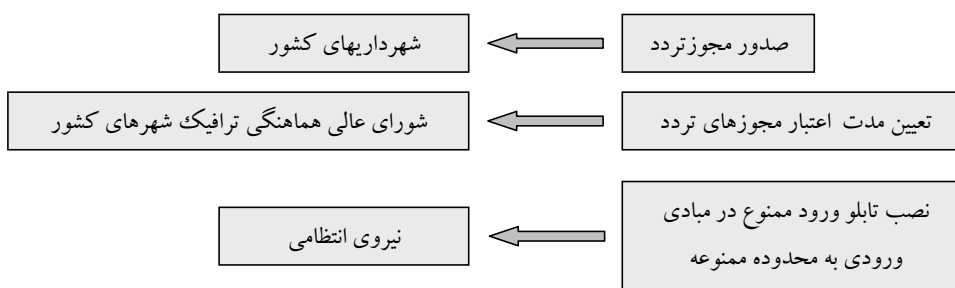
## ارزیابی و تحلیل داده های قانونی

با توجه به قوانین و آیین نامه های مربوط به آلودگی هوا که مورد بررسی قرار گرفت، در مقام تجزیه و تحلیل آنها از جنبه های زمینه سازی حقوقی و قانونگذاری، الزامات و اقدامات اجرایی و نحوه اجرا، نکات و ملاحظات ذیل قابل استنتاج می باشد.

## الف- زمینه سازی حقوقی و قانونگذاری

۱. توزیع بیش از حد وظایف در بین وزارتخانه ها و سازمانهای مختلف

با توجه به این که تقسیم وظایف بین سازمانها و وزارتخانه های مختلف باعث می شود که تمام این مؤسسات در امر حفاظت از محیط زیست سهیم شوند و خود را مسئول آن بدانند ولی از آنجایی که در اغلب موضوعات ماده های مختلف قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا مسئولیت هادر بین سازمانها و وزارتخانه ها توزیع شده است ایجاد هماهنگی و همکاری بین سازمانها و وزارتخانه ها بسیار مشکل است و حتی باعث می شود که سازمانهای مختلف وظایف خود را نادیده گرفته و قانون مورد نظر مسکوت بماند. در بیشتر مواردی همچون تعیین مهلت به کارخانجات و کارگاهها برای رفع آلودگی طرح انتقال کارخانجات و کارگاههای مذکور به نقاط مناسب تهیه آیین نامه اجرایی فصل سوم قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا، همکاری سایر ارگانها را می طلبد. مثال بارزی که در این مورد وجود دارد در رابطه با نحوه صدور مجوز تردد و چگونگی نظارت بر اجرای محدودیتهای در آیین نامه اجرایی



تبصره ماده (۶) قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا است:

## ۲. تداخل وظایف سازمانها و وزارتخانه‌های مختلف

در رابطه با قوانین ذکر شده بعضی از مواقع تداخل وظایف صورت می‌گیرد به صورتی که تصویب یک قانون منجر به نقض قانون دیگری می‌شود و عملاً باعث نسخ شدن قانون موجود می‌شود؛ برای مثال عده‌ای از حقوقدانان بر این عقیده‌اند که بند ۲۰ ماده ۵۵ در حال حاضر به دلیل تصویب قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست مصوب سالهای ۱۳۵۳ و ۱۳۷۱ و براساس مستفاده از مواد ۹، ۱۰ و ۱۱ نسخ شده و اعتبار قانونی ندارد؛ یعنی مؤخر بودن تصویب و اجرای قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست نسبت به بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداریها مصوب ۱۳۴۵، جایگاهی برای انجمن شهر و شهرداری برای برخورد با مشاغل مزاحم ساکنان شهر و مشاغل مغایر با اصول بهداشت و وجود ندارد (مجله شهرداریها: سال اول، شماره ۱۲، صص ۲۶-۲۵).

## ۳. فقدان رویکرد نظارت همه جانبه سازمان حفاظت

### محیط زیست بر مسائل زیست محیطی

جنبه نظارت بر مسائل زیست محیطی توسط بعضی از قوانین از سازمان حفاظت محیط زیست سلب شده و برعهده‌ی وزارتخانه‌ها و سازمانهای که به صورت مستقیم درگیر فعالیت‌های مربوطه هستند، گذاشته شده است. این چنین قوانینی سازمانها و وزارتخانه‌ها را تشویق می‌نماید تا در انجام وظایف کوتاهی نمایند؛ برای مثال در رابطه با ماده ۱۹ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا وزارتخانه‌های صنعتی موظف به نظارت بر حسن اجرای موضوع این ماده شده‌اند در حالی که نقش نظارتی سازمان حفاظت از محیط زیست به عنوان محرک اصلی در حفاظت از محیط زیست کم رنگ شده است.

## ب- الزامات و اقدامات در جهت تسهیل فرایند اجرا

### ۱. عدم پشتیبانی لازم در بسترسازی برای اجرای قانون

مسئولیت‌های که از طرف قوانین مذکور بر عهده وزارتخانه‌ها و سازمانهای مختلف گذاشته شده است متناسب با توان اجرایی آنها نبوده و عملاً کارایی لازم برای اجرا فراهم نمی‌شود. برای مثال در ماده ۵ قانون

نحوه جلوگیری از آلودگی هوا ایجاد مراکز مورد تأیید سازمان حفاظت محیط زیست جهت آزمایش و معاینه فنی خودروها بر عهده شهرداریها گذاشته شده است. از آنجایی که شهرداریها در تأمین منابع مالی خود در اداره شهرها با مشکل رو به رو هستند این کار هزینه‌های گزافی را بر دوش شهرداریها می‌گذارد و ثانیاً ردیف بودجه‌ای لازم نیز توسط قوانین مذکور برای ایجاد این گونه مراکز به شهرداریها اختصاص داده نشده است در صورتی که در تبصره ۲ همین ماده خاطر نشان می‌کند که ظرف یکسال پس از تصویب این قانون شهرداری و سازمان حفاظت محیط زیست و دستگاههای ذیربط ملزم به فراهم کردن امکانات لازم جهت اجرای این ماده هستند. مهمتر از این امر، پروسه زمینه سازی‌های قانونی برای توسعه حمل و نقل سالم درون شهری به منظور جلوگیری و یا کاهش ورود اتومبیل‌های شخصی به معابر شهری، از جمله مباحث اساسی است که کمتر مورد توجه مجریان قانون رفع آلودگی هوا قرار گرفته است.

## ۲. فقدان رویکرد حمایتی جامع

در مورد جرائم مربوط به آلوده سازی هوا، برای مجازات اشخاص حقیقی و حقوقی آلوده‌کننده هوا میزان جزای نقدی در زمان قانون وقت و وضعیت تورم اقتصادی، مناسب بوده است. لیکن با گذشت زمان و کاهش ارزش پول و با توجه به این که تغییر میزان ریالی جزای نقدی با گذشت زمان نیز توسط قانون ذکر نشده است، این میزان مجازات ناچیز است. تا جایی که مجازات حبس در مورد مدیر یا مسئول کارخانه یا واحد صنعتی شاید مجازات مؤثر و مناسبی نباشد چرا که اولاً هدف این گونه واحدها کسب درآمد و سود بیشتر است و با حبس نمودن مدیر مسئول آن، واحد صنعتی از هدف خود دور نمی‌شود و ثانیاً با ادامه واحد صنعتی تولید آلودگی همچنان باقی می‌ماند (تقی زاده: ۱۳۷۴، ۱۰۶).

## ۳. فقدان نظارت در زمینه تهیه و تدوین آیین نامه‌ها

با توجه به این که در ماده ۳۵ قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا ذکر شده که آیین نامه‌های اجرائی این قانون علاوه بر مواردی که در هر یک از مواد قانونی نسبت به آن



تعیین تکلیف شده است حداکثر ظرف سه ماه پس از تصویب این قانون توسط سازمان حفاظت محیط زیست و بر حسب مورد با مشارکت یا همکاری دستگاههای ذیربط تهیه و به تصویب هیأت وزیران خواهد رسید. در حالی که آیین نامه اجرایی تبصره ماده (۶) قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا و آیین نامه اجرایی قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا به ترتیب در تاریخ‌های ۲/۱۴ و ۱۳۷۹/۶/۱۶ تصویب شده است که مطابقت‌های لازم را با موضوع ماده ۳۵ ندارد.

### ج- نحوه و ضمانت اجرا

وابستگی تعداد زیادی از فعالیتهای آلاینده محیط زیست به دولت و عدم تعهد آنان در اجرای قوانین و مقررات زیست محیطی عملاً باعث عدم برخورد جدی و متعهدانه سازمان حفاظت محیط زیست با چنین اماکنی می‌شود به طوری که قوانین و مقررات موجود به صورت دست نوشته‌هایی بر روی کاغذ باقی می‌ماند. هر چند به لحاظ موضوعی و مواردی که قانون باید مورد بحث قرار

جدول ۴. پیشنهادات اساسی در زمینه بهبود کارایی قوانین محیط زیست شهری

| جنبه‌های تحلیلی                                  | نکات اساسی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| زمینه سازی<br>حقوقی-<br>قانونگذاری               | <p>۱- قوانین به نحوی تدوین شوند که به صورت مشخص وظیفه حفاظت از محیط زیست را به سازمان حفاظت محیط زیست تفویض نموده و اختیارات و صلاحیت دیگر وزارتخانه‌ها و سازمانها را در امر محیط زیست (به ویژه آلودگی هوا) و مسائل مربوط به آن کم رنگ تر یا خنثی نماید تا تداخل و تعارض بین صلاحیت‌ها و اختیارات سازمان حفاظت محیط زیست در اجرای قوانین خاص خود با سایر سازمانها و وزارتخانه‌ها ایجاد نشود.</p> <p>۲- در راستای جلوگیری و پیشگیری از آلودگی هوا، به جای مجازات واحد آلوده کننده، قوانین و مقررات زیست محیطی باید اقتدار و اختیارات سازمان حفاظت محیط زیست را در جلوگیری از فعالیت اماکن آلوده کننده تقویت نماید به صورتی که با ایجاد دفاتر نظارتی در کارخانه‌ها و کارگاههای مختلف در هر زمان خاص مانع از فعالیت واحد تولیدی شود.</p> <p>۳- ایجاد و تنظیم یک رویکرد همه جانبه از طرف سازمان حفاظت محیط زیست بر مسایل زیست محیطی به صورتیکه بتواند رویکرد بخشی حاکم بر قوانین را از بین ببرد.</p> |
| الزامات و اقدامات در<br>جهت تسهیل فرایند<br>اجرا | <p>۱- به منظور ملزم ساختن وزارتخانه‌ها و سازمانهای دولتی به اجرای وظایف محوله قوانین حمایتی لازم و کارآمد تدوین شود (به طوری که در این زمینه نقص جدی وجود دارد).</p> <p>۲- تدوین آیین نامه‌های اجرایی در موعد مقرر و توجه به لحاظ‌های عملی در تدوین آن، تا بسترهای لازم جهت اجرای قانون تأمین شود.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| نحوه و ضمانت اجرا                                | <p>۱- لحاظ نمودن قوانین و مقررات مربوط به آلودگی هوا در برنامه‌های که به منظور ساماندهی شهری تهیه و تدوین می‌شود.</p> <p>۲- با توجه به این که مهمترین نهاد مربوط به امور شهری در ایران شهرداری می‌باشد و با محیط زیست شهری ارتباطی تنگاتنگ دارد، بایستی نقش شهرداری را در بهبود محیط زیست شهری با ایجاد ابزارهای قانونی برجسته ساخت.</p> <p>۳- همکاری با سایر نهادهای عمومی از جمله NGO ها، CBO ها و مشارکت مردم در فرایند اجرا با اعتقاد راسخ به برنامه ریزی مشارکتی.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

تهیه و تنظیم: پدیدآورندگان

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

می داد کاستی‌های انکارناپذیری در این مجموعه مشاهده می‌شود ولی مشکل بزرگتر عدم اجرای درست و برخورد سلیقه‌ای با همین قوانین موجود می‌باشد. آن چیزی که به مقررات ارزش و اعتبار می‌دهد ضمانت اجرایی آنها است و اگر این عنصر را از قوانین بگیریم آنها دیگر صفت و مشخصه قانونی نخواهند داشت بلکه به توصیه‌نامه‌های اخلاقی تبدیل می‌شوند. لذا اجرای بی‌فقه و غیر سلیقه‌ای قوانین از جمله قانون جلوگیری از آلودگی هوا و پیگیری آن، باید نخست از سوی بخش‌های دولتی و توسط آنها صورت پذیرد.

### نتیجه‌گیری و آرایه پیشنهادات

از جمله ضروری‌ترین و مهمترین ابزارهای برنامه ریزی زیست محیطی در سطح مناطق شهری می‌توان به قوانین و مقررات متناسب و کارآمد اشاره نمود به طوریکه در حال حاضر یکی از دلایل وجود آلودگی‌های گسترده در سطح شهرها، با توجه به بررسی انجام شده سطحی نگری به این ابزارها در سه جنبه حقوقی، بسترسازی و اجرایی است به طوری که از نظر حقوقی جامعیت و شفافیت لازم در تدوین قوانین لحاظ نشده است. وظایف محوله در بعضی از ماده‌های قانونی در صورت پذیرش سازمان و وزارتخانه مربوطه است و حاکمیت قانونی مدنظر نیست. از جنبه بستر سازی آموزش‌ها و فرهنگ سازی تنها به صورت جزئی توجه شده است و حمایت‌های قانونی نیز با توجه به مواردی که در نقد و بررسی ذکر گردید، نمی‌تواند کارایی لازم را ارائه دهد. مهمترین نتیجه‌ای که می‌توان از بررسی انجام شده، گرفت این است که از اصلی‌ترین نقایصی که در متن قوانین وجود دارد، نبود ضمانت اجرایی آنهاست به طوری که سازمان حفاظت محیط زیست به منظور اجرای قانون از کمترین قوه قهریه برخوردار است و سازمانهای مختلف به روشهای مختلف از اجرای قوانین خودداری می‌نمایند.

به منظور کارآمدتر شدن قوانین محیط زیست شهری (آلودگی هوا) باید نکات زیر در قالب جنبه‌های تحلیلی مذکور مورد توجه قرار گیرد (جدول شماره ۴):

### منابع

- ۱- اسلام زاده، وحید (۱۳۷۹) قانون؛ نظم و محیط زیست، روابط عمومی سازمان سیر.
- ۲- پوراصغر سناگچین، فرزاد (۱۳۷۷) بررسی عملکرد سازمان حفاظت محیط زیست بعد از انقلاب اسلامی و برنامه ریزی جهت برنامه‌های آتی، به راهنمایی حمیدرضا جعفری، دانشگاه تهران، ارشد حقوق.
- ۳- تقی زاده، انصاری (۱۳۸۴) حقوق محیط زیست در ایران، تهران: انتشارات سمت.
- ۴- سلحشور، نادرعلی (۱۳۸۰) مسئولیت مدنی آلوده کنندگان محیط زیست، به راهنمای حسنعلی درودیان، دانشگاه تهران، ارشد حقوق خصوصی.
- ۵- روزنامه همشهری (۱۳۸۴) ۵۳۹ میلیون دلار خسارت آلودگی هوای تهران در سال ۱۳۸۴ - ۳ اسفند ۱۳۸۴ سال چهاردهم شماره ۳۹۲۸.
- ۶- صادقی زیاری، حاتم (۱۳۷۸) ابعاد حقوقی حفظ محیط زیست با اتکا بر مقررات بین‌المللی، مجلس و پژوهش، سال ۱۰، شماره ۳۸.
- ۷- صالحی، حسین (۱۳۸۰) تأملی در بند ۲۰ ماده ۵۵ قانون شهرداری، مجله شهرداریها، سال اول، شماره ۱۲.
- ۸- قوام، میرعظیم (۱۳۷۵) حمایت کیفی از محیط زیست، تهران: انتشارات حفاظت از محیط زیست، چاپ اول.
- ۹- قوه قضائیه؛ روزنامه رسمی جمهوری اسلامی ایران یکشنبه هفتم خرداد ماه ۱۳۷۴ سال پنجاه و یکم شماره ۱۴۶۲۹.
- ۱۰- کاظمیان، غلامرضا (۱۳۸۱) شناخت و ارزیابی مقدماتی اسکان غیر رسمی در قوانین شهری ایران، فصلنامه هفت شهر (اسکان غیر رسمی)، سال سوم، شماره هشتم.
- ۱۱- کامیار، غلامرضا (۱۳۸۵) حقوق شهری و شهرسازی، تهران: انتشارات مجد.
- ۱۲- گروه منابع طبیعی و محیط زیست سازمان ملل متحد، مترجم: لقایی حسنعلی (۱۳۸۴)، راهبردهای مدیریت محیط زیست (EMS) راهنمای مدیریت محیط زیست و توسعه پایدار، تهران: انتشارات دبیرخانه

## مدیریت شهری

دوفصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

کمیته ملی توسعه پایدار .

۱۳- محبوب فر، حمیدرضا (۱۳۸۳) گفت و گو با دکتر معصومه ابتکار معاون رئیس جمهور: رعایت استانداردها و قانون، راه مقابله با آلودگی محیط زیست، روزنامه همشهری.

۱۴- محیط زیست شهری: سیاست گذاری و اقدام (۱۳۸۰) مجله شهرداریها، سال سوم، شماره ۳۲.

۱۵- مجموعه قوانین و مقررات شهرسازی ۸۰-۱۳۷۹.

۱۶- مدنی، سیدعبدالله (۱۳۷۸) شهر سالم و محیط زیست نمونه از دیدگاه اسلام، مجموعه مقالات اولین همایش اسلام و محیط زیست، تهران: انتشارات سازمان حفاظت محیط زیست.

۱۷- نوروزی، کامبیز (۱۳۸۰) بررسی قانون شهرداری، جلد اول: مبانی نظری و مفاهیم پایه، تهران: انتشارات سازمان شهرداریها.

۱۸- یخکشی، علی (۱۳۸۱) شناخت، حفاظت و بهسازی محیط زیست ایران، تهران: مؤسسه عالی علمی- کاربردی جهادکشاورزی، چاپ اول.

19- Wikipedia, the Free Encyclopedia, Version 2006.

20- Lsitmann, Josef; sustaining cities: environmental planning and management in urban design - MC GRAW-HILL-united state 1999.

21- UNDP, (2000), Human Development Report.

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

## خوانش تاثیر ساماندهی «محورهای بصری» بر ارتقاء «کیفیت محیط» فضاهای عمومی شهری (نمونه موردی: خیابان آزادی تهران)

محمد رضا پور جعفر\* - دانشیار و مدیر گروه شهرسازی دانشکده هنر و معماری دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.  
علی اکبر تقوایی - دانشیار و معاون آموزشی دانشکده هنر و معماری دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.  
علی رضا صادقی - دانش آموخته معماری و دانشجوی کارشناسی ارشد طراحی شهری دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

### چکیده

محور دید، یک عرصه یا پهنه سه بعدی است که از یک نقطه دید شروع و بسوی موضوعی شاخص یا کیفیتی بصری امتداد می یابد. به نظر می رسد ساماندهی پهنه محورهای دید به سوی نشانه های شاخص شهری، تاثیری قابل توجه بر مطلوبیت مولفه های زیبا شناختی -فرمی کیفیت محیط در فضاهای عمومی شهری داشته باشد. از اینرو این نوشتار به منظور بررسی نقش ساماندهی پهنه محورهای دید بر ارتقا کیفیت محیط در فضاهای عمومی شهری شکل گرفته است. در این پژوهش، مفاهیم کیفیت، محیط، کیفیت محیط، مولفه های کیفیت محیط در طراحی شهری و دیدها و چشم اندازها در مولفه های کیفیت محیط تدقیق شده اند و مفاهیم مرتبط با محورهای دید و چشم اندازهای شهری مورد مذاقه قرار گرفته است. همچنین با تحلیل یکپارچه خیابان آزادی تهران، رهنمودهایی مبتنی بر ساماندهی محور دید به منظور ارتقاء کیفیت محیط در این خیابان ارائه شده است. این نوشتار از روش تحقیق توصیفی - تحلیلی و شیوه های تحقیق مرور متون، منابع و اسناد تصویری در بستر مطالعات کتابخانه ای و همچنین از روش تحقیق موردی و شیوه تحقیق مشاهده در بستر مطالعات میدانی بهره گرفته است.

واژگان کلیدی: کیفیت محیط، مولفه های کیفیت محیط در طراحی شهری، دیدها و چشم اندازها، محور دید، خیابان آزادی تهران.

### The effect of improving visual art on improving the urban public environments, case study: Tehran- Azadi Street

#### Abstract:

The viewpoint is 3D vision that starts from a spot and goes to an object. It seem like that improving the visual art in urban fabric has an effective impact on urban public spaces desirability. So this article is written to study the role of visual art improving on increase of quality level in urban public apace. In this research concepts of quality, environment, and quality standards in urban design and viewpoints in environment quality are used and concepts related to viewpoint and urban scenes are scrutinized. Also analyzing Aazadi street guidance for improving the viewpoint in order to improve the environment quality have been represented. This article is written based on descriptive- analytic method and its research materials are texts, sources and visual documents in libraries and also case and field study have been used in it.

**Keywords:** environment quality, environment quality standards in urban design, view points and scenes, viewpoint, Azadi Street in Tehran.

انسان همواره با محیط اطراف خود در رابطه و تعامل بوده است. محیطی که از عوامل و پدیده‌های طبیعی، عناصر انسان‌ساخت و محصول توسعه و رشد جوامع انسانی و کنش متقابل بین پدیده‌های طبیعی و انسان‌ساخت شکل گرفته است. در واقع انسان همواره رابطه‌ای نزدیک، مستقیم و بدون واسطه با محیط پیرامون خود داشته و در این رابطه متعامل و پویا، هم استفاده‌کننده از محیط، هم خلق‌کننده محیط و هم متاسفانه تخریب‌کننده محیط بوده است. نتایج حاصل از استفاده نامطلوب انسان از محیط اطراف خود در سال‌های اخیر بیشتر گذشته مورد توجه متخصصین و صاحب‌نظران علوم محیطی قرار گرفته است. این توجه گسترده به اثرات نامطلوب ناشی از استفاده نامناسب و خارج از قاعده انسان از محیط اطراف خود، زمینه رشد و ترویج ایده‌ها و راهکارهای مبتنی بر لزوم ارتقاء کیفیت محیط زیست طبیعی و انسان‌ساخت پیرامون انسان را مطرح کرده است. در این بین و به منظور ارتقاء کیفیت محیط در عرصه‌ها و فضاهای عمومی شهری، ارتقاء کیفیت بصری - زیباشناختی اینگونه فضاها از اهمیت والایی برخوردار است. چراکه مطلوبیت و خوشایندی چشم‌اندازهای بصری به منظر طبیعی و انسان‌ساخت پیرامون انسان، که از تعامل مطلوب میان انسان و محیط ناشی می‌شود، در احساس، ادراک و بازنمایی پدیده‌ها و عناصر در عرصه ذهنی انسان تاثیری غیر قابل انکار دارد. به نظر می‌رسد این امر به نقش این عناصر در تسریع روند تلاش مداوم انسان برای شناسایی، درک ساختار و یافتن معنی ویژه از عناصر بصری و نحوه چینش آن‌ها در محیط بازمی‌گردد.

امروزه یکی از مهمترین مسائلی که نظر معماران، برنامه‌ریزان و طراحان شهری را به خود جلب نموده است، مسئله لزوم ارتقاء کیفیت دید و منظر شهری در چارچوب مولفه بصری - زیباشناختی کیفیت محیط است. امری که به نظر می‌رسد نه به تنهایی، بلکه در کنار ارتقا دیگر مولفه‌های کیفیت محیط چون مولفه‌های عملکردی - فعالیتی، معنایی - ادراکی و زیست‌محیطی، می‌تواند زمینه ارتقاء کیفیت محیط در فضاها و عرصه‌های

## مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

■ ۶۶ ■

عمومی شهرهای امروزی را فراهم آورد. به نظر می‌رسد فقدان هویت ملموس، نابسامانی و اغتشاش بصری، عدم امنیت روانی و سردرگمی افراد در عرصه‌های عمومی شهری، رها شدن و فرسودگی نشانه‌ها و عناصر فرهنگی - تاریخی، کیفیت نامناسب نماهای ساختمانی، فقدان شکل سازماندهی شده در فرم و منظر جداره‌های شهری، مشکل خوانایی، راهیابی، گم‌گشتگی و ابهام در جهت‌یابی، عدم ارزیابی مثبت مردم از فضاهای شهری و کاهش حس تعلق به محیط‌های شهری، از لزوم ارتقاء کیفیت دید و منظر شهری در چارچوب مولفه بصری - زیبای شناختی کیفیت محیط حکایت می‌کند.

در این زمینه نگارندگان این نوشتار بر این باورند که شناخت، ساماندهی و طراحی آگاهانه محورهای دید، به عنوان گونه‌ای از چشم‌اندازهای شهری، به سمت نشانه‌های شاخص و ارزش‌های بصری شهری، نقشی مهم در ارتقاء کیفیت دید و منظر شهری و به واسطه آن ارتقاء کیفیت مولفه بصری - زیباشناختی محیط در فضاها و عرصه‌های عمومی شهری دارد. با نگاهی به تجربه ارتقاء کیفیت محورهای دید به سمت ارزش‌های بصری در طول تاریخ، می‌توان بیش از پیش به نقش بارز این عنصر در ارتقاء کیفیت محیط در فضاهای شهری پی برد. به این منظور میتوان از نقش این عنصر در: ۱- سازماندهی بصری، کالبدی و عملکردی شهر رم و هویت بخشی به کلیساهای با ارزش این شهر در قرن ۱۶؛ ۲- طراحی و باززنده سازی میدان کاپیتول و تاکید بصری بر ساختمان پالاتسو دل سناتوره در این میدان در قرن ۱۶ و ۱۷ میلادی؛ ۳- طراحی میدان و صحن کلیسای سن پیترو، و ایجاد تمرکز بصری و هدایت دید زائرین به سوی این کلیسا در قرن ۱۷؛ ۴- ایجاد تمرکز بصری از یک سو و همچنین فرصت دسترسی به دید گسترده از سوی دیگر در شهر سلطنتی ورسای قرن ۱۷؛ ۵- ایجاد ارتباط بصری و کالبدی بین دو بخش قرون وسطایی و رنسانسی و همچنین تاکید بصری بر کاخ استانداری در شهر نانسو در قرن ۱۸؛ ۶- ساماندهی ساختار کالبدی بصری شهر پاریس از طریق محور دید شانزده لیزه قرن ۱۸؛ ۷- تاکید بصری بر ساختمان‌های با ارزش عملکردی و نمایش شکوه و قدرت در واشنگتن دی سی قرن ۱۹؛ ۸- ایجاد



هویت جدید در حین تاکید بر عناصر ملی و ویژگی‌های طبیعی در راج پث دهلی نودر اوایل قرن بیستم میلادی و همچنین ۹- نمایش قدرت سیاسی و سازماندهی کالبدی و در عین حال تاکید بصری بر ساختمان با ارزش عملکرد - دی در خیابان پیروزی سوسیالیزم بخارست رومانی در قرن ۲۰ یادکرد.

اما یکی از عرصه‌ها و فضاها عمومی شاخص شهر تهران، خیابان آزادی است. برج آزادی به عنوان مهمترین نشانه شهری تهران، شاخص ترین عنصر این خیابان است. تاثیر برج آزادی به عنوان یکی از نشانه‌های اصلی و استراتژیک شهر تهران به گونه‌ای است که عمده مراسم‌های ملی و حکومتی در این خیابان برگزار می‌گردد. اما پهنه این خیابان از اغتشاشات گسترده بصری رنج می‌برد. اغتشاشاتی که محور دید شاخص موجود در این خیابان را تحت تاثیر قرار داده و از اهمیت نقش آن در سازماندهی بصری و هویت بخشی کالبدی به شهر تهران کاسته است. فضای خیابان آزادی در حال حاضر فاقد چارچوب و معیارهای خاصی برای ایجاد نظم و ریتمی قابل قبول برای معماری ساختمانهای احاطه کننده خیابان است. خیابان آزادی به طور کلی از بدنه و نمای هماهنگ و طراحی شده بی بهره است. به طوریکه هیچ یک از اجزای نما ارتباط بصری مطلوبی با یکدیگر برقرار نمی‌کنند. اکثر جداره‌های آن جذاب و دعوت کننده نیستند. فقدان فروشگاههای بزرگ جاذب جمعیت و کاربری‌های فعال در تمام ساعات شبانه روز، وجود بنگاهها و تعمیرگاههای بزرگ خودرو، ادارات و دفاتر خدماتی که فضای زیادی را به خود اختصاص داده‌اند، پارکینگ‌های وسیع، باغیایی با دیوارهای بلند و کاملاً محصور و ساختمانهای مخروبه و متروکه چهره و فرم خیابان را شدیداً تحت تاثیر قرار داده است. این مشخصه‌ها سبب شده که این خیابان در حال حاضر از کیفیت محیطی مطلوبی برخوردار نباشد. از اینرو این نوشتار، با علم به این نکته که کیفیت محیط حاصل برهم‌کنش مولفه‌های گوناگون عملکردی، معنایی، بصری-زیباشناختی و زیست محیطی است و رسیدن به ارتقا کیفیت مطلوب محیط در گرو توجه به تمام مولفه‌های فوق است، برآن است تا با ارائه راهکارهایی

جهت ارتقا کیفیت محور دید موجود در این خیابان، زمینه ارتقا کیفیت مولفه بصری-زیباشناختی و به واسطه آن ارتقا کیفیت محیط در این فضای عمومی شاخص شهری را فراهم آورد. در انجام این پژوهش، این نوشتار از روش تحقیق توصیفی-تحلیلی و شیوه‌های تحقیق مرور متون، منابع و اسناد تصویری در بستر مطالعات کتابخانه‌ای و همچنین از روش تحقیق موردی و شیوه تحقیق مشاهده در بستر مطالعات میدانی بهره گرفته است.

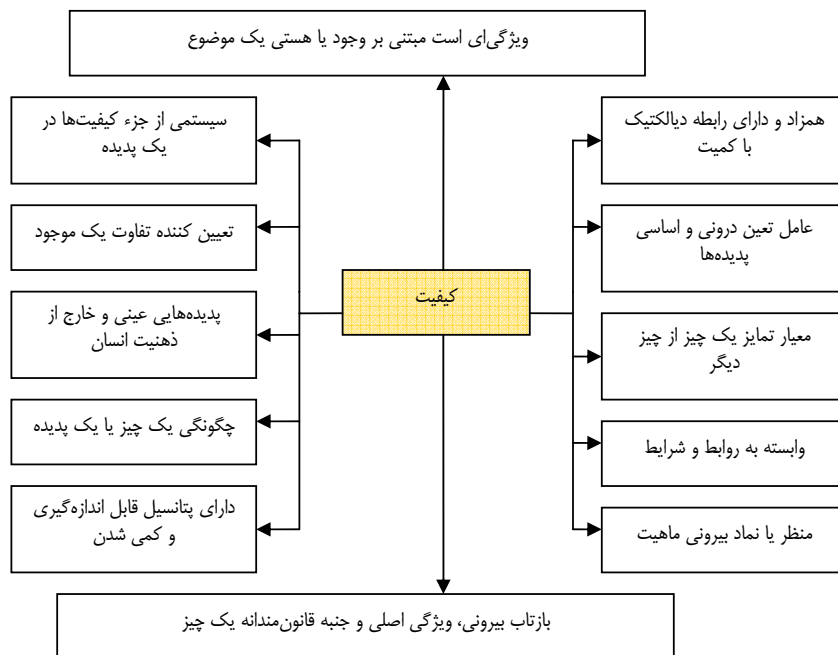
### چارچوب مفهومی موضوع پژوهش

#### کیفیت

واژه کیفیت مفهومی است که در تمامی دانش‌ها و زمینه‌های مرتبط با زندگی انسان به کار رفته و مورد استفاده قرار گرفته شده است. کیفیت در حالت عادی و به معنای کاملاً واضح، برای وصف درجه کمال اشیا و پدیده‌ها به کار برده می‌شود. (گلکار، ۳۸: ۱۳۸۰-۶۵). اما مفهوم کیفیت، مفهومی است نسبی؛ که واجد معنایی فراتر از معنای بدیهی و معمول آن است. مفهوم کیفیت، دو وجه دارد. یعنی کیفیت در عین حال که مفهومی مبهم و چند پهلو است؛ روشن و واضح نیز می‌باشد. در واقع منظور از کیفیت از طرفی خاصیت‌ها و ویژگی‌های اصلی یک چیز است، از طرف دیگر کیفیت، کلیت و سیستمی از جزء کیفیت‌هایی است که یک چیز را بوجود آورده‌اند (پاکزاد، ۷۸: ۱۳۸۵). در واقع با کمک جز کیفیت‌ها می‌توان به تفاوت ویژگی‌های یک چیز پی برد؛ در صورتی که بوسیله کیفیت‌های کلی می‌توان به تفاوت چیزها از یکدیگر رسید. در همین رابطه، فرهنگ زبان فارسی عمید، معنای لغوی «کیفیت» را چگونگی، چونی، صفت و حالت چیزی عنوان کرده است (عمید، ۱۰۲۷: ۱۳۶۳). همچنین واژه کیفیت در زبان انگلیسی به معنای چیزی است که یک شخص، یک شیء یا یک فکر داشته و موجب خاص و جالب شدن آن می‌گردد (1981: 680 Longman L.C). از سوی دیگر، فرهنگ انگلیسی آکسفورد نیز برای واژه کیفیت چهار معنی ارائه می‌دهد: ۱- درجه خوبی و ارزش چیزها، ۲- خوبی و کمال به مفهوم عام، ۳- صفات و خصوصیات، ۴- جنبه ویژه و

## مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter



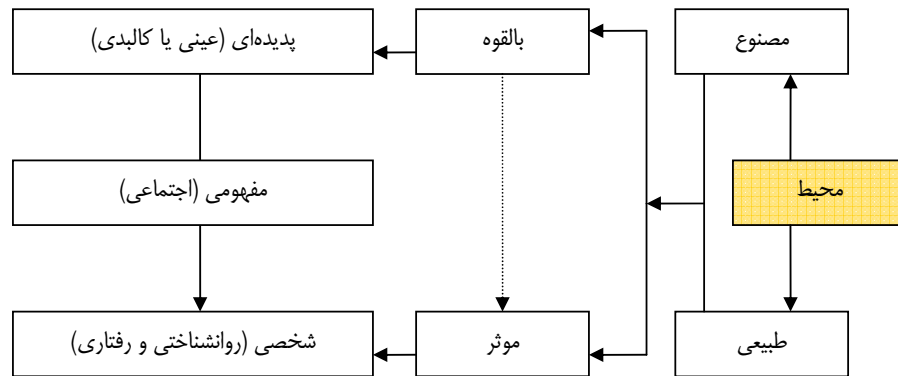
نمایه ۱. کلید واژه‌های معرف کیفیت. مأخذ: نگارندگان با استفاده از منابع مختلف.

علایم مشخصه و ممیزه (Oxford A.D., 2006: 1233). اما در واقع کیفیت، چگونگی یک چیز یا پدیده می‌باشد که تأثیر عاطفی و عقلانی خاص بر انسان می‌گذارد (پاکزاد، ۷۸: ۱۳۸۵). این تأثیر باید به گونه‌ای باشد که حواس انسان قادر به احساس و ادراک آن باشد (نمایه شماره یک).

#### محیط

فرهنگ لغات فارسی معین «محیط» را دربرگیرنده، احاطه‌کننده و جای زندگی آدمی معرفی می‌کند (معین، ۳۹۲۹: ۱۳۷۱). جغرافیدانان، روانشناسان، پژوهشگران علوم اجتماعی و معماران، تعاریف گوناگونی را برای محیط ذکر می‌کنند. اما به واقع، فضای اطراف، اصلی‌ترین معیار تعاریف گوناگون محیط است. بنابراین هر توصیف، تعریف یا تبیین ماهیت کارکرد محیط، باید با توجه به چیزی در فضای اطراف باشد (لنگ، ۸۵: ۱۳۸۱). در باب تقسیم بندی انواع محیط (نمایه شماره دو)، با دو نوع محیط مواجه هستیم. اول محیط بالقوه برای رفتار انسان و دوم محیط موثر، که فرد به آن توجه می‌کند و آن را مورد استفاده قرار می‌دهد. همچنین بسیاری از

پژوهشها بین محیط «کالبدی»، «اجتماعی»، «روانشناختی» و «رفتاری» تمایز قایل می‌شوند. محیط کالبدی شامل پهنه‌های زمینی و جغرافیایی، محیط اجتماعی شامل نهادهای متشکل از افراد و گروهها، محیط روانشناختی شامل تصاویر ذهنی مردم و محیط رفتاری مجموعه عواملی است که فرد به آن واکنش نشان می‌دهد. آنچه در این تقسیم بندی بیش از هر چیز به دیده می‌آید، تفاوت میان جهان واقعی (حقیقی یا عینی) پیرامون انسان و جهان پدیدارشناختی است که خود آگاه یا ناخود آگاه، الگوهای رفتاری مردم را به واکنش و می‌دارد. در دیدگاه جهان پدیدارشناختی، پدیداری جهان به میزان و چگونگی ادراک و التفات ذهن انسان بستگی دارد. در این رابطه کورت کافکا (۱۹۳۵)، بین محیط جغرافیایی و محیط رفتاری تمایز قایل می‌شود، چنانچه محیط جغرافیایی را محیط عینی و واقعیت‌های اطراف انسان می‌داند، و محیط رفتاری را تصویر شناختی محیط عینی ارزیابی می‌کند که اساس رفتار انسان را شکل می‌دهد. علاوه بر این داگلاس پورتیوس (۱۹۷۷) محیط مفهومی را مطرح می‌کند که آن را به مفاهیم محیط‌های پدیده‌ای (جغرافیایی) و شخصی (رفتاری) می‌افزاید.



نمایه ۲. تقسیم بندی انواع محیط. مأخذ: نگارندگان.

مطلوب یا نا مطلوب و زشت و زیبا بودن اشیاء معمولاً از این دسته هستند. در حالی که کیفیت‌های حقیقی اشیاء را می‌توان به عنوان کیفیتی دانست که ماهیت قابل اندازه گیری دارند و به ظرفیت‌های قابل سنجش نظیر وزن، ارتفاع و سرعت ارتباط دارند. از این رو در مورد کیفیت یک شیء می‌توان گفت: «کیفیت» یک شیء درجه و میزان برتری، مشابهت یا فروتری آن نسبت به اشیاء دیگر است که توسط انسان از طریق ذهنی و عینی به عنوان مجموعه ویژگی‌های آن شیء درک و محسوب می‌گردد. کیفیت یک شیء از دو منبع «ضمیر» فرد و خود «شیء» نشأت می‌یابد که به ترتیب آنها را «ارزش» و «مقیاس اندازه‌گیری» نامیده، بیانگر دو گروه «کیفیت‌های مطلوبیتی» و «کیفیت‌های ظرفیتی» اشیاء هستند (گلکار، ۳۸: ۱۳۸۰-۶۵).

به واقع می‌توان «کیفیت محیط» را یکی از مهمترین دلمشغولی‌های دانش طراحی شهری دانست. این امر به گونه‌ای است که بسیاری از نظریه پردازان «ارتقاء کیفیت محیط» را مهمترین وظیفه فعالیت طراحی شهری می‌دانند (پاکزاد، ۷۷: ۱۳۸۵). در متون نظری برنامه‌ریزی و طراحی شهری، تعریف‌های متعددی از مفهوم کیفیت محیط وجود دارد. این برداشت‌های گوناگون، بر اساس زمینه فکری صاحب نظران یا نحوه انتخاب شاخصها از سوی آنها شکل گرفته‌اند. با این وجود فقدان تعریفی جامع، دقیق و مورد توافق صاحب نظران از مفهوم کیفیت محیط، در مبانی نظری طراحی شهری خودنمایی

انسان در فرآیند زیست خود به تعامل فکری و ذهنی با محیط نیاز بسیار دارد. گویی روح و ذهن انسان در حالت عدم تحرک و عدم تعامل با محیط (طبیعی و مصنوعی) و فضا، در شکل طبیعی و بسیار پیچیده آنها، دچار سکون و مرگ می‌شود. برعکس، محیط و فضای آشنا و منطبق با ساختار کلی فرهنگ، پیچیده، خوانا و منسجم هم باعث شادابی و انبساط خاطر، آرامش، اطمینان، احساس تعلق خاطر و ... موجب توسعه و افزایش توان اندیشه، خلاقیت فکری، کارایی بالای نظری و عملی، و بالاخره تعالی بیش از پیش فرهنگی می‌شود. دلبستگی انسان به فضا ریشه‌های عمیقی دارد. این دلبستگی از نیاز به درک روابط اجتماعی انسان، جهت درک مفاهیم و چیره شدن و رفع نیازها در مقابل حوادث و رویدادهای مختلف، سرچشمه می‌گیرد. اصولاً انسان بین خود، اشیاء و محیط پیرامون خود رابطه برقرار می‌کند و از آن برای حصول به حقایق تجربیدی و مفاهیم مستتر در زبان، به منظور برقراری ارتباط با محیط و دیگران، سود می‌برد (براتی، ۱۳۸۱).

#### کیفیت محیط

کیفیت یک شیء از دو منبع یا دو عرصه سرچشمه می‌گیرد: ۱- عرصه ذهنی فرد، ۲- عرصه عینی شیء. کیفیت‌های ضمیری به عنوان ارزش‌هایی معرفی شده‌اند که به دشواری قابل کمی شدن بوده و به سختی می‌توان آنها را اندازه‌گیری کرد. کیفیت‌ها مرتبط با بیان

جدول ۱. تعریف کیفیت محیطی از دیدگاه محققان و مجامع بین المللی مختلف

| مفهوم کیفیت محیط                                                                                                                                                                                                                                                                     | تحقیق                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| یک محیط باکیفیت بالا حسی از رفاه و رضایت را برای افراد از طریق شاخصهای که ممکن است فیزیکی، اجتماعی و یا نمادین باشد به همراه دارد.                                                                                                                                                   | <b>Lansing and Marans (1969)</b>            |
| کیفیت محیطی موضوع پیچیده‌ای است که در بردارنده ادراک انتزاعی، طرز تلقی و ارزشهای است که در بین گروهها و افراد متفاوت است.                                                                                                                                                            | <b>Porteous (1971)</b>                      |
| کیفیت محیطی ناشی از کیفیت عناصر تشکیل دهنده یک منطقه اما چیزی بیشتر از مجموع عناصر است، کیفیت محیطی ادراک مکان به طور تمام و کمال است. عناصر تشکیل دهنده (طبیعت، فضای باز، زیرساختها، محیط ساخته شده، امکانات و منابع محیط طبیعی) هر کدام دارای ویژگیهای خاص خود و کیفیت نسبی هستند. | <b>RMB (1996)</b>                           |
| کیفیت محیطی می تواند به عنوان بخش اصلی مفهوم وسیعتر «کیفیت زندگی» همانند کیفیتهای اصلی مانند سلامتی و امنیت در ترکیب با جنبه‌های همچون راحتی و جذابیت تعریف شود.                                                                                                                     | <b>RIVM(2002); workshop livability 2002</b> |

ماخذ: 7 : Van Kamp, 2003

## مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

۷۰

می‌کند. این امر می‌تواند در نتیجه ارتباط یا هم پوشانی این مفهوم با مفاهیم مبهم و پیچیده دیگر همچون کیفیت زندگی، قابلیت زندگی و پایداری باشد. (18-5 : Van Kamp, 2003). در جدول شماره ۱ برخی مفاهیم مرتبط باکیفیت محیط بررسی شده است.

### مولفه‌های کیفیت محیط در طراحی شهری

در مورد کیفیت تعامل انسان با محیط سه نظریه روانشناختی مطرح شده است که شامل نظریه «تعیین کنندگی محیطی»، نظریه «امکان دهندگی محیطی» و نظریه «احتمال دهندگی محیطی» می‌باشند. نظریه تعیین کنندگی محیطی بر آن است که تغییر در ماهیت محیط‌های جغرافیایی، اجتماعی، فرهنگی و محیط ساخته شده طبیعی یا مصنوع می‌تواند به تغییر در ادراک و رفتار انسانی منجر شود و انسان تسلیم شرایط محیطی است. این نظریه تلقی کیفیت محیط در طراحی شهری را به مثابه کیفیت و صفتی به دنبال داشته است که ذاتی محیط کالبدی بوده و به شکل مستقل از ناظر وجود دارد. بر اساس چنین دیدگاهی کیفیت طراحی شهری کیفیتی است که به نحو جبری از محیط و به طور مشخص از فرم

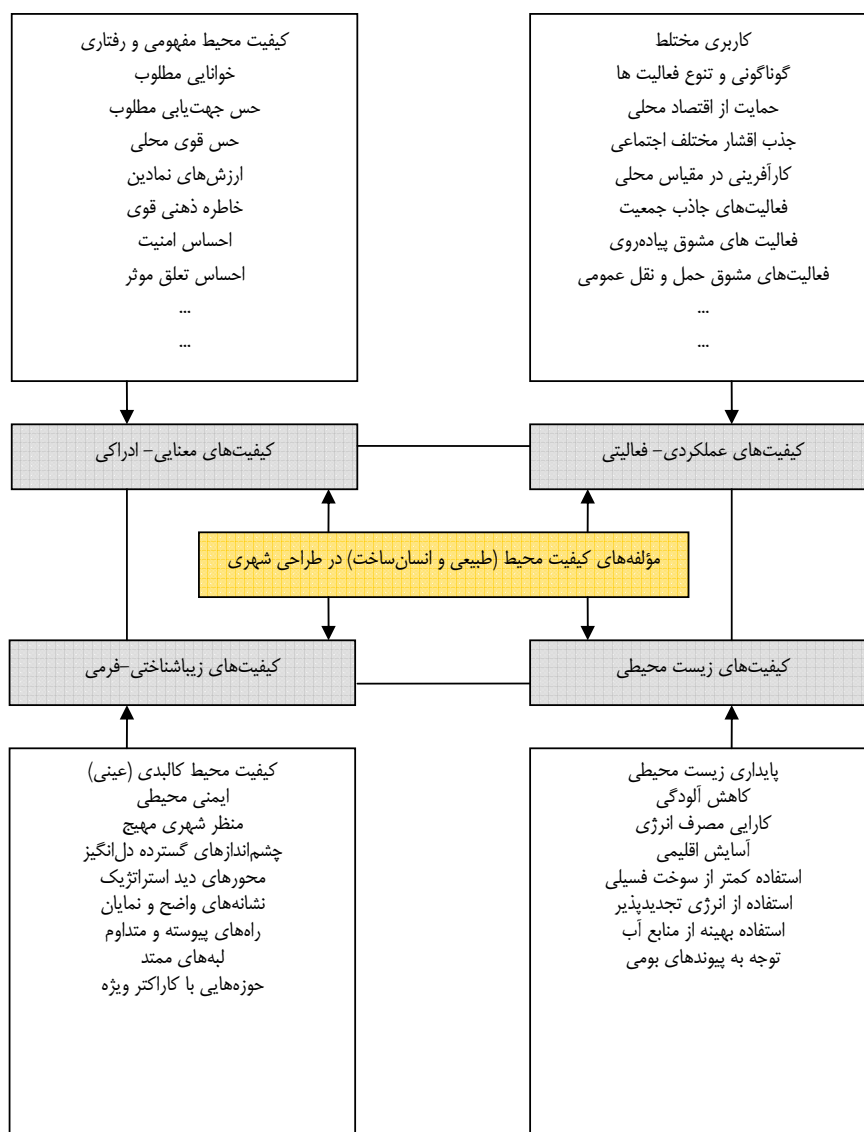
محیط نشات می‌گیرد.

در حالیکه نظریه امکان دهندگی محیطی بر آن است که محیط مجموعه‌ای از قابلیت‌های بالقوه برای برخی رفتارها را فراهم می‌سازد و انسان در مقابل محیط صددرد تسلیم نیست و از انتخاب نسبی برخوردار است. البته قابلیت محیط الزاماً به رفتاری خاص منجر نمی‌شود اما اگر قابلیت در محیط وجود نداشته باشد قطعاً رفتار محقق نمی‌شود. این نظریه تلقی کیفیت محیط در طراحی شهری را به مثابه مقوله‌ای کاملاً ذهنی و سلیقه‌ای به دنبال داشته است که توسط ناظر ساخته شده و هیچ‌گونه ربطی با ساختار و خصوصیات محیط کالبد ندارد.

اما از دیدگاه احتمال دهندگی محیطی، محیط تنها قادر است زمینه و احتمال رویداد رفتاری یا ادراکی خاصی را فراهم نماید و قادر به تعیین قطعی رفتار نیست و بنابراین انسان در انتخاب شرایط محیطی آزاد است. این نظریه تلقی کیفیت محیط در طراحی شهری به عنوان یک مفهوم، از طریق به عرضه گذاشته شدن خصوصیات محسوس از طرف محیط کالبدی از یک سو، و مورد احساس، ادراک، شناخت و ارزیابی قرار گرفته شدن آنها

توسط ناظر از سوی دیگر، به دنبال داشته است. در این تلقی، جریان داد و ستد میان خصوصیات کالبدی و محسوس محیط از یک سو و الگوها و رمزهای فرهنگی و توانایی‌های ذهنی فرد ناظر از سوی دیگر است که کیفیت محیط را شکل می‌دهد.

گلکار (۳۸: ۱۳۸۰-۶۵) معتقد است که کیفیت طراحی شهری را می‌توان به عنوان برآیند سه نیرو (مولفه) کیفیت عملکردی، کیفیت تجربی - زیباشناختی و کیفیت زیست محیطی شهرها در نظر گرفت. «مولفه عملکردی کیفیت طراحی شهری» از یک سو در برگیرنده تامین حرکت و دسترسی سهل و مناسب پیاده‌ها و سواره‌ها به مراکز جاذب شهری است و از سوی دیگر، در برگیرنده عملکردهای دیگری همچون تفریح غیر فعال، تماشای مردم و مراسم گوناگون نیز بوده تا ضامن سرزندگی و غنای تجربه فضایی شهر گردند. «مولفه تجربی - زیباشناختی کیفیت طراحی شهری» به دریافت‌های ادراکی، شناختی و ترجیحات محیطی افراد در قبال فضاهای شهری سر و کار دارد. و در نهایت، مولفه «زیست محیطی کیفیت طراحی شهری» در بعد خرد آن در برگیرنده مقولاتی همچون تنظیم اقلیم خرد فضاهای شهری است و در بعد کلان دغدغه پایداری زیست محیطی شهری را دارد.



نمایه ۳. مؤلفه‌های کیفیت محیط در طراحی شهری. مأخذ: نگارندگان با استفاده از منابع مختلف.

## دیدها و چشم اندازها در مولفه‌های کیفیت محیط

در بررسی کیفیت محیط و در مطالعات بصری - زیباشناختی، همواره تفسیری از خصیصه‌های دیداری (بصری) محیط زیست ساخته شده مورد توجه قرار داشته است. گوردن کالن نویسنده کتاب مشهور منظر شهری در دفاع از اهمیت و نقش خصیصه‌های بصری کالبدی محیط می‌نویسد: «ما به مسائل دیداری (بصری) می‌پردازیم زیرا تقریباً تنها از این طریق است که ما محیط را می‌شناسیم. ادراک بصری تنها وسیله‌ای مفید نیست، بلکه به یاد یادآورنده احساسات ملموسی است که در ذهن ما به جای مانده است.» در واقع گوردن کالن هنر تناسب (طراحی) شهری را هم پایه هنر معماری قلمداد می‌کند و معتقد است که ساختمانها، درختان، طبیعت، آب، ترافیک، علائم تبلیغاتی و مانند اینها باید به گونه‌ای به هم مرتبط شوند که نمایش هنری شهر به حقیقت پیوندند. به عبارت دیگر مطالعات بصری و زیباشناختی به قابلیت‌های عینی (دیداری) کالبد شهر توجه دارد. (فجر و توسعه، ۳۳: ۱۳۸۴). همچنین کوین

لینچ درباره درک کیفیت شهر می‌گوید: درک کیفیت یک شهر تنها از طریق دیدن آن توسط شهروندان ایجاد می‌شود و این امر به واسطه تصور ذهنی و ادراک محیطی که مردم از محل سکونت خود دارند انجام می‌گیرد. بنابراین از احساسی که به فرد وارد می‌شود، رنگها، اشکال، تحرک و تنوع نور، بو، صدا مؤثرند. واضح است که داشتن تصویری روشن از محیط، شخص را قادر می‌سازد به آسانی از جایی به جایی دیگر رود. به عبارت دیگر مشخصه‌های همچون خوانایی، نمایانی تنها در چیده شدن خوب عناصر شهری پدیدار است. این عوامل است که به محیط زندگی انسان کیفیت می‌بخشد و آنها را از محیط‌های با کیفیت پایین جدا می‌سازد (لینچ، ۱۳۸۴). ضرورت توجه به ارتقا کیفیت دیدها و چشم‌اندازها در فضاهای عمومی شهری به واسطه عدم وضوح فرمی مطلوب در اینگونه فضاها و زمینه سازی برای خوانایی و وضوح فرمی فضاهای عمومی شهری است. فرم‌های بی‌ارتباط، ارتفاع و رنگ‌های متفاوت ساختمان‌ها، استفاده از مصالح ناهمگون و نامناسب با

جدول ۲. مولفه‌های معطوف به لزوم ارتقا کیفیت دیدها و چشم‌اندازها در فرآیند بهبود کیفیت محیط.

| مولفه‌های معطوف به دیدها و چشم‌اندازها                                          | نام کتاب                            | نهاد و صاحب نظر در مباحث کیفیت محیط |
|---------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| نفوذ پذیری بصری - سازگاری بصری                                                  | محیط‌های پاسخده (۱۹۸۵)              | یان بنتلی و همکاران                 |
| کنترل محورها و پرسپکتیوها                                                       | یافتن فضاهای گمشده (۱۹۸۶)           | راجر ترانسیک                        |
| دیدها و مناظر                                                                   | تئوری و عمل طراحی شهری معاصر (۱۹۸۹) | مایکل ساوث ورث                      |
| خوشایندی بصری                                                                   | ساخت شهرهای مناسب مردم (۱۹۹۲)       | تیبالدز                             |
| غنای بصری                                                                       | کیفیت محیط شهری لندن (۱۹۹۳)         | کمیته مشورتی برنامه‌ریزی لندن       |
| قابلیت رویت و دسترسی                                                            | چالش طراحی شهری (۱۹۹۶)              | سمینار ملی طراحی شهری استرالیا      |
| کیفیت دیدها (کریدورهای دید، خط آسمان، چشم‌اندازها و کنترل و احداث بناهای مرتفع) | بعد طراحانه برنامه‌ریزی (۱۹۹۷)      | جان پانتر و متیوکارمونا             |
| خوانایی و وضوح بصری                                                             | سیمای (تصویر ذهنی) شهر (۱۹۶۰)       | کوین لینچ                           |
| چشم‌اندازها (vistas) و تجارب بصری متنوع                                         | طراحی شهری (۱۹۶۵)                   | پل اسپریگان                         |

ماخذ: نگارندگان با استفاده از منابع گوناگون

اقلیم، ناهمگونی حجم، توده و نحوه قرار گیری ساختمان‌ها، همجواری‌های متعارض، و وجود آلودگی‌های بصری چون قرارگیری بی‌نظم و غیر منطقی تابلوها، آنتن‌ها، تاسیسات گرمایشی و سرمایشی در جداره‌ها و پشت‌بام‌ها، وضع نامناسب جوی‌ها، درختان و پیاده‌روها، از وضوح فرمی مطلوب فضاهای شهری امروزی کاسته‌اند و حس جهت‌یابی شهروندان در شهرها را با مشکل روبه‌رو کرده‌اند.

از اینرو و با توجه به نمایه شماره ۳، به نظر می‌رسد مباحث مربوط به دیدها و چشم‌اندازها در شهر، و ضرورت توجه به آن‌ها و تلاش در جهت ارتقا کیفیت آن‌ها، بخشی لاینفک از مولفه بصری-زیباشناختی کیفیت محیط است. صاحب‌نظران چندی این مهم را مورد توجه قرار داده‌اند. در جدول شماره ۳، مولفه‌های معطوف به لزوم ارتقاء کیفیت دیدها و چشم‌اندازها در فرآیند بهبود کیفیت محیط در طراحی شهری، در آرا صاحب‌نظران و نهادهای بین‌المللی بررسی شده‌است.

#### دیدها و چشم‌اندازهای شهری

در شهرها گونه‌های متنوعی از چشم‌اندازها وجود دارند که سبب تنوع و جذابیت در منظر شهری می‌شوند. یک چشم‌انداز ممکن است مسدود شود، قاب شود، امتداد یابد، بوسیله ساختمان‌های بلند قطع شود و یا جهت داده شود (Worskett, 1969: 16). «ویلیام هولفرد» چشم‌اندازها را حاصل ناهمواری‌های طبیعی و فرم‌های متنوع زمین مثل فضاهای باز، پارک‌ها، درختکاری‌ها، ساختمان‌ها و سازه‌ها می‌داند و انواع دیدها و چشم‌اندازها را اینگونه معرفی می‌کند: ۱- نقاط دیدی که از حومه‌های اطراف به شهر نگاه می‌کنند؛ ۲- نقاط دید درون شهر که به حومه‌های اطراف مشرف است؛ ۳- چشم‌اندازهایی از شهر از نقاط مرتفع انسان ساخت یا طبیعی درون محدوده‌های شهر؛ ۴- چشم‌اندازهای درون شهر که به یک خیابان یا میدان و یا بخش ویژه‌ای محدود شده‌است. چشم‌اندازها به طور اصلی از هر نوع متشکل می‌باشد (Holford, et al, 1991: 19). در یک تقسیم‌بندی دیگر «روی وارکیت» چشم‌اندازها را اینگونه طبقه‌بندی می‌کند: ۱- چشم‌اندازها از خارج شهر؛

۲- چشم‌اندازهای متوالی (پی در پی) از خارج شهر؛ ۳- چشم‌اندازها به سوی حومه‌های شهر: در این چشم‌اندازها به جایگاه ساختمان‌های بلند مرتبه معمولاً توجه نمی‌شود و این گروه از چشم‌اندازها، ترکیبی از دیدهای گسترده و پانورامیک و یا دیدهای باریک با میدان دید کم‌پهنا از بینابین ساختمان‌ها هستند. این دیدها ممکن است از نقاط دید خاصی در شهر حاصل شود؛ ۴- چشم‌اندازهای خارج به سوی حومه شهری: دیدهای محلی به سوی حومه شهر از مرکز شهر که چشم‌اندازهایی از درون شهر به کل شهر را نیز در بر می‌گیرد. ۵- محوطه‌هایی با فرصت‌های مناسب از نظر بصری نیز از دیگر موارد مطرح در چشم‌اندازهای شهری هستند (Worskett, 1969: 232-242).

در یک تقسیم‌بندی دیگر، دیدها و چشم‌اندازها به دیدهای پانوراما و گسترده، ویستاها و محورهای دید تقسیم شده‌اند. پانوراما Panorama یک چشم‌انداز نامحدود و گسترده از منظر محیط است. «فرهنگ وبستر» پانوراما را چنین تعریف می‌کند: الف: تصویر یا ردیفی از تصاویر از یک منظر، وقایع تاریخی و مانند آن که در سطحی واجد تداوم نمایش داده شود به قسمی که این سطح ناظر را احاطه کند، ب: تصویری که در مقابل دیدگان ناظر گشوده شود به قسمی که وی در تصویر احساس تداوم کند (مزینی؛ ۱۳۷۴، ج ۴۸: ۳). مراد از پانوراما منظر گسترده از موضوعاتی است که در معرض دید قرار می‌گیرند و دیدار جامع آنها به صورت دسته‌جمعی و در آن واحد ممکن است (همان: ۴۷). دیدهای پانوراما (دیدهای گسترده) بیشتر در در موقعیت تپه‌ها و دره‌ها مورد انتظار می‌باشند و عرضه می‌شوند، می‌توانند احساس خوشایندی را در ناظر موجب شوند. موقعیت قرارگیری شهرها در ارتفاعات و یا ساحل دریا، امکان دیدهای بیرونی پانوراما را افزایش می‌دهد (52 Tugnutt & Robertson, 1987).

ویستا Vista چشم‌اندازی است که بوسیله لبه یا لبه‌هایی محکم و ثابت محدود و کنترل شده است. مراد از دید ویستا، آن دید و یا منظری است که از میان ردیفی متوالی و تا اندازه‌ای طویل از عواملی چون ساختمان‌ها و درختان به دیده آید (مزینی؛ ۱۳۷۴، ج ۱۲۲: ۳). ویستا

## مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

Vista بر کیفیت مطلب راه می‌افزاید (مزینی؛ ۱۳۷۴، ج ۱۲۱: ۳). انواع مختلفی از ویستا در دیدهای شهری مطرح شده‌اند: ۱- منظر خودنمایانه Grandiose Vista: از میان موضوع‌هایی که برای کاربرد اینجا Here و آنجا There، مورد بحث و بهره‌برداری قرار گرفته، مسلماً منظر Vista از رایج‌ترین آنهاست. منظر Vista ناظر را در پیش‌زمینه به منظر دوردست مرتبط می‌کند. ۲- منظر پنهان Vista Scrummed: این نوع منظر بصورت عادی عمل می‌کند بجز آنکه احساس آنجایی به وسیله حائلی (مثل پوشش برگ) افزوده می‌شود. منظر پنهان شده کاربرد حائل را برای پنهانسازی منظر امکان‌پذیر می‌گردد (کالن؛ ۴۱: ۱۳۷۷-۴۲). منظور اصلی از یک ویستا، قاب کردن یک دید دور و با فاصله است و لذا این منظره از میان یک پیش‌زمینه ترکیب شده دیده می‌شود و در نقطه پایانی مقابل بوسیله نشانه‌های بارز ثبات یافته است. از آنجایی که پیش‌زمینه و عنصر پایان بخش نقش اصلی را در استقرار یافتن یک چشم‌انداز ویستا بازی می‌کنند. کانال خیابان در این بین نیازی نیست که به ناهای کاملاً یکسان و مشابه متوسل شود زیرا مسیر مستقیمی را فراهم آورده و جهت بصری کامل ایجاد نموده تا احساس قوی از یک پرسپکتیو بدست آید (264-293: 1991 Kostof).

محور بصری؛ Visual Axe؛ یا کریدور دید؛ Corridor View؛ زمانی شکل می‌گیرد که خط دید قویا بوسیله لبه‌هایی از هر طرف کنترل و هدایت شده باشد. خط دید از نقطه دید یک وسیله نقلیه یا شخص آغاز می‌شود. خطوط دید در تعیین چگونگی حرکت وسایل نقلیه سریع و میزان ایمنی سایر استفاده‌کنندگان جاده مورد استفاده قرار می‌گیرند (فجر و توسعه؛ ۱۲: ۱۳۸۴).

## مفهوم محور دید

محورهای دید حاصل کنار هم قرار گرفتن ساختمان‌ها در اطراف یک فضای باز، عمدتاً یک محور حرکتی مثل خیابان، است به نحوی که ارتباط این ساختمان‌ها بوسیله یک محور خطی که در طول آن چشم‌اندازهای کنترل شده‌ای وجود دارد، شکل می‌گیرد. ترکیب ساختمان‌ها به نحوی است که خط مرکزی آنها برای شکل دادن یک

محور بر هم منطبق می‌شود لذا ساختمان‌ها در یک ارتباط فضایی قرار می‌گیرند که به سوی خط مرکزی محور متمایل می‌شوند. دیدهای محوری گاه توسط ردیف درختان نیز طراحی می‌شود. محور مورد نظر اغلب مستقیم‌الخط بوده و نقطه انتهایی آن ممکن است مسدود به عناصر طبیعی یا مصنوع باشد و یا دید بی‌نهایت (محور بسیار طویل) داشته باشد. شبکه‌های شطرنجی خیابان‌ها یا شبکه محوری شعاعی از رایج‌ترین الگوهای موجود دیدهای محوری هستند. (غفاری، ۱۸۰: ۱۳۸۰) همچنین کریدورهای بصری شامل محورهایی است که به سوی مناظر بصری ارزشمند چشم‌انداز قابل توجه و قوی را به وجود می‌آورند. کریدورهای بصری به طور کلی شامل محورهای متفاوتی می‌باشد. محورهایی که در جهت دید مناسب به نشانه‌های شهری یا عناصر ارزشمند معماری قرار گرفته‌اند چشم‌اندازی ارزشمندی از یک عنصر بصری قوی به وجود می‌آورد. محورهای اکولوژیک ویژه مانند مسیر رودخانه‌ها که به علت گستردگی می‌تواند چشم‌انداز جاذب طبیعی به وجود آورد (فجر و توسعه، ۲۰۴: ۱۳۸۴). محور دید، یک عرصه یا پهنه سه بعدی است که از یک نقطه دید شروع و بسوی موضوعی شاخص یا کیفیتی بصری امتداد می‌یابد. منظور از نقطه دید در اینجا مکانی است که قابلیت ارائه احساس لذت بخش از دید و منظر را به انسان داراست. این نقطه می‌تواند مکانی متشکل از سلسله‌ای از نقاط دید مطلوب پیوسته و متعامل باشد و یا تنها یک نقطه خاص و منحصر به فرد را شامل شود. میزان پهنای عمق هر محور دید، که مقدار فضایی که باید به دیده‌آید را تعریف می‌کند، بستگی مستقیم به کیفیت و نقطه‌ای دارد که محور دید آن را مورد تاکید قرار می‌دهد و در مرکز توجه محور دید قرار دارد. (پورجعفر، صادقی ۱۳۸۷ (الف): ۹۷). همچنین محورهای دید، خطوط مستقیمی هستند که ارتباط بصری را بین دو نقطه نسبتاً دور از طریق یک کانال ارتباط بصری و حداقل یک عنصر برجسته برقرار می‌سازند. این محورها چارچوبی برای پایه‌گذاری یک شهر به خاطر سپردنی و تاریخی فراهم می‌آورند. این محورها می‌توانند از عوارض طبیعی به شکل شکفت‌آوری استفاده کنند. (بحرینی، ۲۲۱: ۱۳۷۷).



نمونه‌هایی از تاثیر محور دید بر ارتقاء کیفیت محیط

### محور دید میدان کاپیتول (Capitol Piazza)

تپه کاپیتول معروف‌ترین تپه از میان هفت تپه رم است. این تپه مقر سنا، هیئت حاکمه رم باستان، و نخستین مکان مذهبی شهر بوده است (موریس، ۲۰۰: ۱۳۸۴). شکل‌گیری نهایی محور دید موجود در این تپه را می‌توان به زمان بازسازی و ایجاد میدان یادمانی کامپیدولیو در این تپه به دست میکلا آنژ دانست. استفاده هنرمندانه از شیب طبیعی زمین، ایجاد تنوع بصری و سکانس بندی محور دید حین بالا آمدن از پله‌های ارتباطی از ویژگی‌های این محور دید است. تاکید بصری بر پالاتسودل سناتوره در این محور بصری جالب توجه است. این تاکید بصری به کمک نحوه طراحی بیضی شکل زمین، قرارگیری زاویه دار و اگرای ساختمان‌های موزه کاپیتولین و پالاتسود کانسرواتوری صورت پذیرفته است. بیکن در این مورد می‌گوید: میکلا آنژ به مدد عملی ارادی بردار نیرویی بر محور پالاتسودل سناتوره ایجاد کرد، برداری که در نتیجه به عنصری سازمانده بدل شد که آشفتگی و هرج و مرج را به نظم در آورد (بیکن، ۱۱۵: ۱۳۷۶). نظم ارتفاعی بدنه‌ها در تاثیرگذاری بیشتر این محور دید نقش مهمی داشته است.

### محور دید واشنگتن دی‌سی (Washington D.C)

محور دید واشنگتن به عنوان یک محور دید شاخص یادمانی که بر عناصر شاخص عملکردی و سیاسی شهر واشنگتن تاکید می‌کند معرفی شده است. استفاده از عناصر سبز و اکولوژیک و نظم ارتفاعی بدنه‌ها در جهت تاکید بصری بر عناصر پایانی این محور دید در نوع خود جالب توجه است. در واقع شکل‌گیری این محور دید را می‌توان به تصمیم دولت ایالات متحده برای بنا نهادن یک پایتخت ملی مرتبط دانست. آمریکای تازه استقلال یافته نیاز به هویت و شخصیت ویژه داشت لذا یک طرح باشکوه و یادمانی برای شهر و به دنبال آن محور دید واشنگتن که ارتباط بصری ساختمان‌های کاخ سفید، مجلس سنا و بنای یادبود واشنگتن را برقرار سازد، مطرح می‌شود. در واقع طراح این محور دید با نحوه استفاده از یادمان‌ها و یا ساختمان‌های مهم به عنوان عنصر پایانه‌ای

برای بستن منظر خیابان‌ها آشنا بوده است. (موریس، ۳۷۲: ۱۳۸۴). تبدیل شدن پهنه این محور دید به فضا و عرصه‌ای عمومی از مشخصات اصلی محور دید واشنگتن دی‌سی است.

### محور دید راج‌پث دهلی نو (Raj Path)

محور دید راج‌پث دهلی نو از نظر تنوع بصری در سکانس‌ها فوق‌العاده است. استفاده از عناصر طبیعی و المان‌های معرف هویت و فرهنگ هند در این محور دید جالب توجه است. همچنین از عوارض و پستی و بلندی‌های طبیعی در سازماندهی بصری محور دید و تاکید بصری بر المان‌های پایانی (کاخ ملکه و یادمان دروازه هند) به خوبی استفاده شده است. در واقع از دیدگاه طراحان این محور دید، شهری که برفراز تپه قرار گرفته، هیچ‌گاه از نظر پنهان نمی‌ماند (پورجعفر، ۵۹: ۱۳۸۷-۶۴). برگزاری مراسم ملی و آیینی در پهنه محور دید و برقراری عملکردها و فعالیت‌های خاص در بدنه سازنده این محور دید شاخص بر اهمیت آن افزوده است.

### معرفی و تحلیل یکپارچه خیابان آزادی تهران

خیابان آزادی از دیر باز محور حضور مردم برای نمایش شکوه و اقتدار ایران بوده است و در طول سال میزبان برگزاری مراسم مختلف ملی می‌باشد. محور آزادی در سازمان فضایی و شبکه اجتماعی شهر تهران از جایگاه و ارزش بی‌بدیلی برخوردار است و اتخاذ هر تصمیمی در خصوص آن به دلیل موقعیت ارتباطی، فضایی، اجتماعی و ارزشهای تاریخی آن اثری تعیین‌کننده در ساختار اجتماعی و فضایی شهر خواهد داشت. در امتداد محور تاریخی - فرهنگی خیابان آزادی حدفاصل میدان انقلاب به سمت میدان آزادی بناهای ارزشمندی همچون ساختمان دانشکده دامپزشکی، ساختمان حج و زیارت، ساختمان سازمان میراث فرهنگی کشور مسجد دانشگاه شریف، ساختمان شهرداری منطقه ۹ و شهردار منطقه ۱۰ نیز به اهمیت این خیابان به عنوان مهمترین و طولانی‌ترین محور شرقی - غربی پایتخت افزوده‌اند. برج آزادی به عنوان مهمترین نشانه شهری تهران



شاخص‌ترین عنصر این محور است. تاثیر برج آزادی به عنوان یکی از نمادهای اساسی شهر تهران به گونه ای است که عمده مراسمات ملی و حکومتی در این محور برگزار می‌گردد. نزدیکی برج آزادی به فرودگاه مهرآباد و همچنین حفظ روحیه معماری ایران در معماری برج آزادی می‌تواند آن را به عنوان دروازه تهران مطرح کند. این برج چه از پیاده‌روهای این خیابان و چه از سواره‌روها، از فواصل دور قابل رویت است. در طول این محور نشانه‌های شهری دیگری هستند که نقش جزئی تری را در حد بخشی از خیابان آزادی ایفا می‌کنند. گنبد و مناره‌های مساجد از این قبیل نشانه‌ها هستند. کاربری‌های موجود در جداره محور آزادی به طور عمده دارای عملکرد فرا منطقه می‌باشند و غالب آنها خدمات اتومبیل و خرید و فروش لوازم تعمیری و تجهیزات کارگاهی می‌باشند. علاوه بر این وجود چندین عامل مهم، بر عملکرد فرامنطقه ای و تحولات کالبدی منطقه تاثیر گذارده‌اند، یکی از عمده‌ترین عناصر درگسترش کالبدی منطقه، فرودگاه مهرآباد است. در نتیجه محور آزادی مسیر ارتباطی شهر با این فرودگاه می‌باشد و بسیاری از عملکردهای آن تحت تاثیر آن مکان یابی شده‌اند.

محور آزادی با توجه به سابقه تاریخی و اهمیت اجتماعی آن، دارای عناصر شاخص زیادی می‌باشند که در ذهن مردم جای دارند. حضور این عناصر می‌تواند اهمیت این محور را به عنوان محور شاخص شهری افزایش دهد. از جمله این عناصر شاخص علاوه بر میدان آزادی، دانشگاه شریف، مسجد دانشگاه، شهرداری منطقه ۹، شهرداری منطقه ۱۰، سازمان میراث فرهنگی و گردشگری، سازمان حج و زیارت، وزارت کار و امور اجتماعی، دانشکده دامپزشکی و غیره اشاره کرد. فضای سبز در محور آزادی علیرغم اهمیت این محور، بدون برنامه و بسیار نا منظم است. در جداره شمالی محور پوشش گیاهی به صورت درختان پربرگ و چتری، به صورت نواری ایجاد شده است ولی در مسیر جنوبی، پوشش گیاهی بسیار نا محدود و بدون برنامه است. که این امر می‌تواند در پایین آمدن کیفیت بصری محور موثر باشد.

بسیاری از شهرها دارای فضاهای عمومی هستند که لزوم

ارتقا کیفیت محیطی در آن‌ها احساس می‌شود. این فضاها یا از المان‌های طبیعی تشکیل شده‌اند و یا اثر و آثار معماری که واجد ارزش هستند شکل گرفته‌اند. خیابان آزادی از نظر طراحی شهری از این گونه فضاها در شهر تهران است و مهمتر اینکه این فضای شهری نقطه ورود به شهر از طرف غرب می‌باشد. علاوه بر برج آزادی به عنوان نشانه اصلی در ابتدا و میدان انقلاب آنها، وجود ساختمان‌ها و مجموعه‌های مهم دیگری نظیر دانشگاه صنعتی شریف و مسجد آن و همچنین ساختمان سازمان میراث فرهنگی به عنوان نشانه‌های شهری بر ارزش و اهمیت محور آزادی و لزوم ارتقاء کیفیت محیطی آن می‌افزاید. به نظر می‌رسد مهمترین معضل در وضع موجود محور آزادی خدشه دار کردن دید به برج آزادی توسط عناصری نظیر تیرهای چراغ برق و پل‌های عابر پیاده است. این مسئله در چهار محوری که به میدان آزادی ختم می‌شوند کاملاً مشهود است. توجه به فضای سبز موجود در قسمت‌هایی از محور آزادی می‌تواند نقش درختان در ایجاد یک کریدور بصری به سمت برج آزادی را دوچندان کند (پورجعفر، ۱۵: ۱۳۷۲-۵). در جدول شماره ۴، نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید در خیابان آزادی و همچنین رهنمودهایی جهت ارتقا کیفیت محیطی این فضای عمومی از طریق ساماندهی پهنه محور دید موجود در این خیابان ارائه شده است (جدول شماره ۴).

جدول ۴. تحلیل یکپارچه خیابان آزادی تهران و ارائه رهنمودهایی مبتنی بر ارتقا کیفیت محور دید به منظور ارتقا کیفیت محیطی این فضای عمومی. ماخذ: نگارندگان

| تحلیل یکپارچه                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | معیارهای ساماندهی محورهای دید به منظور ارتقا کیفیت فضاهای عمومی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | رهنمودهای معطوف به خیابان آزادی                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>ضعف و تهدید</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- کمبود فعالیت های مقیاس محله ای و جاذب جمعیت</li> <li>- وجود زمین های رها شده و مخروبه</li> <li>- کاربری های نامتناسب با روحیه میدان و همجوار با آن</li> <li>- مانند پمپ بنزین</li> <li>- فقدان کاربری های فرهنگی و گردشگری</li> <li>- کف سازی نا مناسب پیاده راه محور آزادی</li> <li>- کمبود قرار گاه های رفتاری ثابت و تعریف شده همجوار با محور</li> <li>- وجود موانع بصری مانند پل های عابر پیاده در محور</li> <li>- وجود موانع بصری برای حرکت عابر پیاده در طول مسیر</li> <li>- اغتشاش در ساخت و سازهای جدید و نا متناسب با بدنه با هویت میدان</li> <li>- فقدان تناسب در تراکم بناهای موجود در حاشیه محور</li> <li>- نابسامانی و اغتشاش در جانمایی بناها در حاشیه محور</li> <li>- وجود تابلو ها و بنرهای تبلیغاتی نامنظم در سردر مغازه ها</li> <li>- نامتناسب بودن پیاده راه برای حضور افراد معلول</li> <li>- کمبود مبلمان شهری</li> </ul> | <p>مؤلفه زیبا- شناختی- فرمی</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- محور دید به مثابه یک سیستم واجد کیفیت بصری.(دارای تعادل، تقارن، تفوق یا ...)</li> <li>- توجه به کف سازی، توپوگرافی و استفاده از اختلاف سطح ها در طراحی</li> <li>- وضوح فرمی عنصر نشانه- ای پایانی</li> <li>- توجه به الگوی فضاهای باز و عمومی</li> <li>- توجه به الگوی شبکه ارتباطی</li> <li>- تسلط بصری عنصر نشانه- ای پایانی</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- انتقال تیرهای چراغ برق و هر گونه عنصر الحاقی شامل تابلوها ، پلاکاردها و ... از لاین وسط خیابان به کناره خیابان</li> <li>- تعیین یک ارتفاع برای عناصر کنار خیابان</li> <li>- تقویت فضای سبز موجود جهت ایجاد حریم بین حرکت سواره و پیاده</li> <li>- کنترل ارتفاعی فضای سبز جهت ایجاد کریدور بصری مناسب به سمت میدان</li> <li>- تقویت و اصلاح پیاده روی موجود</li> <li>- حذف پل های عابر پیاده در حریم بصری میدان و برج آزادی</li> <li>- وضع قوانین ترافیکی ویژه جهت کنترل تردد سواره</li> <li>- تقویت ساختمان های مهم موجود در محور</li> <li>- اصلاح نماهای بدنه اطراف میدان و همچنین کنترل ارتفاعی ساخت و ساز در محور</li> </ul> |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>مؤلفه معنایی- ادراکی</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- محور دید به عنوان عرصه ای عمومی و استفاده همگانی از آن</li> <li>- حفظ شاخص های بصری ارزشمند گذشته در طراحی- های جدید</li> <li>- توجه به دروازه های بصری ورود به محدوده محور دید</li> <li>- محصوریت و ارتفاع مناسب بدنه ها جهت تاکید بر ارزش های بصری</li> <li>- دیدهای متوالی با ارزش بصری متفاوت در محور دید</li> </ul>                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- حذف پل های عابر پیاده در حریم بصری میدان و برج آزادی</li> <li>- وضع قوانین ترافیکی ویژه جهت کنترل تردد سواره</li> <li>- تقویت ساختمان های مهم موجود در محور</li> <li>- اصلاح نماهای بدنه اطراف میدان و همچنین کنترل ارتفاعی ساخت و ساز در محور</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>مؤلفه عملکردی- فعالیتی</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- توجه به مکان رفتارها در طراحی پهنه محور دید</li> <li>- تقویت حضور پذیری از طریق وجود فعالیت خاص</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- حذف پل های عابر پیاده در حریم بصری میدان و برج آزادی</li> <li>- وضع قوانین ترافیکی ویژه جهت کنترل تردد سواره</li> <li>- تقویت ساختمان های مهم موجود در محور</li> <li>- اصلاح نماهای بدنه اطراف میدان و همچنین کنترل ارتفاعی ساخت و ساز در محور</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

## قوت و فرصت

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                        |                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| مناسب در طول محور                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | مؤلفه عملکردی- فعالیتی | در بدنه یا عنصر پایانی                                                                                                                                                                 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- وجود زمین های بایر در حاشیه ایستگاه مترو دانشگاه شریف</li> <li>- هویت تاریخی محور که در ذهن تمامی مردم ایران جای دارد.</li> <li>- طرح های در دست اجرای پیاده راه سازی توسط سازمان زیبا سازی و شهرداری</li> <li>- توجه به مرمت و ساماندهی بناهای موجود در حاشیه محور</li> <li>- آزادی در طرح های عمرانی سازمان زیبا سازی</li> <li>- وجود عناصر شاخص هویتی در طول مسیر</li> <li>- امکان دید مستقیم به عناصر شاخص بصری</li> <li>- وجود منظرگاه های مناسب از محور به حوزه راهبردی آن</li> </ul> | مؤلفه زیست محیطی       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- استفاده از عناصر اکولوژیک هویتمند چون درختان در بدنه سازی</li> <li>- اختصاص اولویت حرکت در پهنه محور دید به پیاده‌ها و کاهش آلودگی</li> </ul> |

### نتیجه گیری

لزوم ارتقا کیفیت محیط و به تبع آن کیفیت زندگی، یکی از این رویکردهایی است که در زمینه اصلاح و تکامل مفهوم توسعه به وجود آمده است. این رویکرد، که از تعامل پیوسته مولفه‌های گوناگون شکل گرفته است، معتقد است که طراحی شهری علاوه بر توجه به اهداف کالبدی و کارکردی، می‌باید به نیازهای کیفی و روانی مردم در محیط زندگی شهری مانند هویت اجتماعی، امنیت و رفاه اجتماعی، اشتغال پایدار، آسایش روانی، احساس زیبایی، همبستگی و تعلق اجتماعی و غیره، نیز پاسخ گوید. در واقع امروزه ارتقا کیفیت محیط در عرصه‌ها و فضاها (عمومی شهری) (فضاهای باز، فضاهای شهری، فضاهای سبز) به منظور بالا بردن قابلیت حضور پذیری این عرصه‌ها، در دستور کار طراحان

شهری قرار دارد. در فرآیند ارتقا کیفیت محیط علاوه بر ویژگی‌های فیزیکی، کالبدی و زیباشناختی، ویژگی‌های روان شناسی اجتماعی، عملکردی و زیست محیطی نیز باید مورد توجه قرار گیرد. در فرآیند ارتقا کیفیت محیط، افزایش قابلیت حضور پذیری، از طریق غنی تر کردن تجربه حضور شهروندان در عرصه‌های عمومی شهری صورت می‌پذیرد. حضور پذیری بهینه عرصه‌های عمومی، از طریق زمینه سازی برای ایجاد خاطره‌ای فردی و جمعی لذت بخش، شکل‌گیری تصویر ذهنی واضح، خوانا و مطلوب از حضور در عرصه‌های عمومی رادر ذهن ناظرین فضا موجب می‌شود. این تصویر ذهنی مطلوب و منسجم و نقشه شناختی پیوسته و سازمان‌یافته، از طریق ارتقا حس جهت یابی شهروندان در شهر، موجبات بهبود کیفیت زندگی

- در طراحی مساجد، مجله مدرس هنر، شماره ۱.
۹. پورجعفر، محمدرضا (۱۳۸۲) توجه به معیارهای طراحی شهری در انتخاب سایت مخابراتی تهران، مجله آبادی، شماره ۳۸
۱۰. پورجعفر، محمدرضا و دیگران (۱۳۸۵) مبانی طراحی محورهای شاخص شهری، نشریه آبادی، شماره ۵۳ (۱۸ دور جدید).
۱۱. پورجعفر، محمدرضا (۱۳۸۷) جزوه درسی مبانی طراحی شهری، دانشگاه تربیت مدرس.
۱۲. پورجعفر، محمدرضا، و علی رضا صادقی (۱۳۸۷ الف) اصول حاکم بر طراحی هدفمند محورهای دید شاخص شهری، نشریه هویت شهر، شماره ۳.
۱۳. پورجعفر، محمدرضا و علی رضا صادقی (۱۳۸۷ ب)، شناخت و ساماندهی محورهای دید، رهیافتی در مدیریت بصری شهرها، همایش ایده‌های نو در مدیریت شهری، انتشارات سازمان جهاد دانشگاهی.
۱۴. توسلی، محمود (۱۳۷۱) طراحی فضای شهری ۱، انتشارات مرکز تحقیقات و مطالعات شهرسازی و معماری، چاپ اول.
۱۵. ذکاوت، کامران (۱۳۸۵) چارچوب استراتژیک مدیریت بصری شهر، نشریه آبادی، شماره ۵۳ (۱۸ دور جدید).
۱۶. غفاری سده، علی (۱۳۷۱) مبانی طراحی فضاهای متوالی در معماری شهر، مجله صفا، شماره ۸-۶، دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه شهید بهشتی.
۱۷. غفاری، علی (۱۳۸۰) بررسی عناصر و عوامل موثر در شکل‌گیری سیمای شهر، مرکز مطالعاتی و تحقیقاتی شهرسازی و معماری.
۱۸. کالن، گوردون (۱۳۷۷) گزیده منظر شهری، ترجمه منوچهر طیبیبیان، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول.
۱۹. گروتز، یورک (۱۳۸۳) زیبایی شناسی در معماری، ترجمه: جهان‌شاه پاکزاد، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، چاپ دوم.
۲۰. گلکار، کورش (۱۳۷۸) کندوکاوی در تعاریف طراحی شهری، انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، چاپ اول.
۲۱. گلکار، کورش (۱۳۸۵) مفهوم منظر شهری، نشریه

استفاده‌کنندگان از فضاهای عمومی شهری را فراهم می‌آورد. اما در این فرآیند، و به منظور غنی کردن تجربه حضور شهروندان در عرصه‌های عمومی شهری، ارتقا کیفیت‌های بصری زیباشناختی عرصه‌های عمومی از جایگاه والایی برخوردار است. نگارندگان این نوشتار بر این اعتقادند که شناخت، تحلیل و طراحی آگاهانه محورهای دید به سمت عناصر و ارزش‌های بصری، می‌تواند موجبات ارتقای کیفیت بصری کالبدی عرصه‌های عمومی شهری را فراهم آورد. (نمایه شماره ۴) به واقع طراحی آگاهانه محورهای دید به سمت نشانه‌های شهری و ارزش‌های بصری، از طریق کمک به انسجام تصویر ذهنی و نقشه‌شناختی شهروندان از شهر، بر ارتقا حس جهت‌یابی شهروندان تاثیر مستقیم دارد. اما در فرآیند شناخت، تحلیل و طراحی آگاهانه و هدفمند محورهای دید، ارایه شاخص‌های فرمی و عملکردی که محورهای دید را غنی‌تر کرده و خیابان‌ها، محورها و عرصه‌های عمومی وابسته به آن‌را پاسخگوتر گرداند از اهمیت والایی برخوردار است.

## منابع

۱. براتی، ناصر (۱۳۸۲) زبان تفکر و فضا، انتشارات سازمان شهرداری‌های کشور.
۲. بحرینی، سید حسین، (۱۳۷۷) فرآیند طراحی شهری، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول.
۳. بیکن، ادموند (۱۳۷۶) طراحی شهرها، ترجمه: فرزانه طاهری، انتشارات مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، چاپ اول.
۴. پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۵) سیمای شهر آنچه‌کوبین لینچ از آن می‌فهمید، نشریه آبادی، شماره ۵۳ (۱۸ دور جدید).
۵. پاکزاد، جهان‌شاه (۱۳۸۵) مبانی نظری و فرآیند طراحی شهری، وزارت مسکن و شهرسازی، چاپ اول
۶. پاکزاد؛ جهان‌شاه (۱۳۸۱) کیفیت محیط شهری، مطالبه معوقه شهروندان؛ فصلنامه مدیریت شهری، ش ۹
۷. پورجعفر، محمدرضا (۱۳۷۲)، طرح بهسازی محور آزادی، مطالعات طراحی شهری
۸. پورجعفر، محمدرضا (۱۳۸۱) معیارهای طراحی شهری

- englewood cliffs ,nj
38. Oxford Advanced Learner's Dictionary, (2007). Oxford University Press
39. Pain, David. (2003), Evaluating view corridor's effect on development in the Austin central business district, Master project of Regional Planning, University of North Carolina, Chapel Hill
40. Porta, Renne (2005), Linking urban design to sustainability, Urban Design International, 51-64
41. Smardon, R. (1988), Perception and aesthetics of urban environment, Landscape and Urban planning 15, p: 85-106
42. Tugnut & Robertson,(1987) Making Townscape, Mitchel Publishing Company
43. Worskett,(1963), The Character of Town, The Architectural Press
44. Van Kamp (2003), Irene and et al; Urban environmental quality and human well-being Toward a conceptual framework and demarcation of concepts: a literature study; Landscape and Urban Planning 65, pp. 5-18,
45. Van poll, Ric,( 1997).; The perceived quality of the urban residential environment: A multi attribute evaluation; PhD-Thesis, Center for energy and environmental studies (IVEM), University of Groningen (RuG),The Netherland
46. Zacharias, j. (1999), Preferences for view corridors through the urban environment, Landscape and urban planning 43 ,p: 217-225
- آبادی، شماره ۵۳ (۱۸ دور جدید).
۲۲. گلکار، کورش (۱۳۸۰) مولفه‌های سازنده کیفیت در طراحی شهری، نشریه صفا، شماره ۳۲
۲۳. گیدیون، زیگفريد (۱۳۸۱) فضا، زمان، معماری، ترجمه: منوچهر مزینی، انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ پنجم.
۲۴. لنگ، جان (۱۳۸۱) آفرینش نظریه معماری، ترجمه علی رضا عینی فر، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول.
۲۵. لنگ، جان (۱۳۸۶) طراحی شهری، گونه شناسی رویه‌ها و طرح‌ها، ترجمه سید حسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ اول.
۲۶. لینچ، کوین (۱۳۸۱) سیمای شهر، ترجمه منوچهر مزینی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ پنجم.
۲۷. لینچ، کوین (۱۳۸۱) بازنگری در سیمای شهر، ترجمه کوروش گلکار، نشریه صفا، شماره ۳۴
۲۸. لینچ، کوین (۱۳۸۴) تئوری شکل شهر؛ تهران: موسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.
۲۹. موريس، جيمز (۱۳۷۴) تاريخ شكل شهر، ترجمه راضيه رضازاده، انتشارات دانشگاه علم و صنعت چاپ دوم.
۳۰. مزینی، منوچهر (۱۳۷۴) کالبد شهر، جلد سوم، وزارت مسکن و شهرسازی.
۳۱. مهندسين مشاور پارهاس و همکاران (گروه مشاوران همکار) (۱۳۸۳) چارچوب طراحی شهری اراضی عباس آباد، شرکت نوسازی عباس آباد.
۳۲. مهندسين مشاور فجر و توسعه (۱۳۸۴) ارائه الگوی ساماندهی سیمای شهر شیراز، جلد اول، معاونت معماری و شهرسازی شهرداری شیراز.
۳۳. هدمن، ریچارد و یازوسکی، آندره (۱۳۷۰) مبانی طراحی شهری، ترجمه راضیه رضازاده و مصطفی عباس زادگان، دانشگاه علم و صنعت ایران.
34. D . Spreiregen , Paul . Urban Design . AIA. United States, 1956
35. Holford, et al (1995). High Building Policy, The City and Royal Burgh of Edinburgh
36. Kostof, Spiro (1991) The City Shaped, Thames and Hudson ltd
37. Neisser, u, (1967), cognitive psychology,

## بررسی «الگوی عرضه زمین» در محدوده‌های اطراف ایستگاه مترو با استفاده از دیدگاه مخاطب محور، نمونه موردی ایستگاه صادقیه

مجتبی رفیعیان-دانشیار دانشکده هنر و معماری دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.  
حدیثه عسگری تفرشی\* - کارشناس ارشد شهرسازی دانشکده هنر و معماری دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران.

### Investigating the pattern for offering land in surround of subway station with addressee based point of view, case study for Sadeghiyeh station

#### Abstract

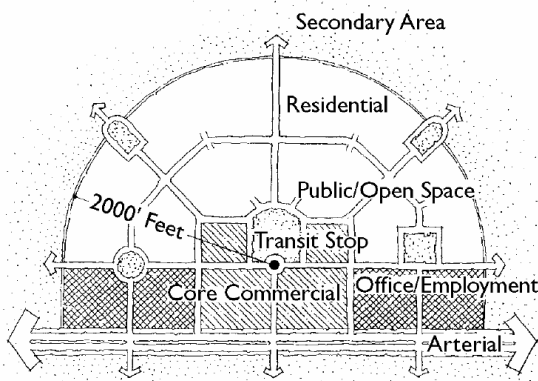
Rail transportation system especially subway in accordance to its important role, will have considerable responsibility of trips of Tehran citizens in near future. One of the important items of Transit Oriented development plan that shall be observed with basics of transportation is to create required changes in functions of lands surrounding subway. Railroad transportation stations are not ordinary stations rather they are place for different activities that can have added value, influence surrounding environment and change the type and compound of continuous spaces. In fact planning for anticipating spaces and civil elements will result in organizing spaces surrounding subway stations, improving civil identity of such spaces, better profitability of such spaces, improving the quality of civil environment, increasing usage of subway, more security and comfort, saving time and energy, decreasing environmental pollutions and increasing positive economical effects. The goal of present research is investigating the pattern for offering land in surround of subway station with addressee based point of view in lands surrounding Sadeghiyeh subway station. For doing so after studying and investigating the opinions and approaches for integrating the functions of lands and civil transportation, by using the technique for gathering information via questionnaire the preferences of people for using from lands surrounding subway station from view point of offering land and trip request in 4 levels have been studied. The results of questionnaire show that in case of establishing diverse activities in surround of subway station 93% of respondent people preferred to use the subway by paying public transportation fee instead of their personal cars. The studies generally show that railroad transportation is not enough for development in isolation rather we need powerful forces of market and policies for public support in this field. Key Words: Metro, Transit Oriented Development (TOD), Land Use Planning, Urban Transportation, Sadeghiyeh, Tehran

#### چکیده

سیستم حمل و نقل ریلی به ویژه مترو، با توجه به نقش مهمی که برای آن در نظر گرفته شده است، در آینده مسئولیت بخش قابل توجهی از سفرهای شهروندان تهرانی را بر عهده خواهد داشت. یکی از موارد مهمی که در برنامه ریزی توسعه با محوریت حمل و نقل باید مد نظر داشت، موضوع تغییرات لازم در کاربریهای اطراف ایستگاه مترو است. ایستگاههای حمل و نقل ریلی یک ایستگاه معمولی نیستند بلکه مکانی برای فعالیتهای مختلف اند که می توانند ارزش افزوده ایجاد کنند، محیط پیرامون را تحت تاثیر قرار داده و نوع و ترکیب فعالیتهای مستمر را تغییر دهند. در واقع برنامه ریزی برای پیش بینی فضاها و عناصر شهری منجر به ساماندهی فضاها اطراف ایستگاههای مترو، ارتقای هویت شهری این فضاها، مطلوبیت بیشتر در این فضاها، بهبود کیفیت محیط شهری، افزایش میزان استفاده از مترو، ایمنی و راحتی بیشتر، صرفه جویی در زمان و مصرف انرژی، کاهش آلودگیهای زیست محیطی و اثرات مثبت اقتصادی می شود. هدف پژوهش حاضر، برنامه ریزی کاربری اراضی با رویکرد توسعه حمل و نقل محور در اراضی اطراف ایستگاه مترو صادقیه است. بدین منظور، پس از مطالعه و بررسی نظریات و رویکردها تلفیق کاربری اراضی و حمل و نقل شهری، با استفاده از تکنیک جمع آوری اطلاعات از طریق پرسشنامه به بررسی تمایلات مردم در استفاده از اراضی پیرامون ایستگاه مترو از دیدگاه عرضه زمین و تقاضای سفر در ۴ سطح پرداخته شد. نتایج حاصل از پرسشنامه نشان داد که در صورت احداث فعالیتهای متنوع در اطراف ایستگاه مترو ۹۳ درصد افراد پاسخگو تمایل داشتند بدون وسیله نقلیه شخصی و با پرداخت هزینه حمل و نقل عمومی از این مکان استفاده نمایند. به طور کلی مطالعات نشان می دهند که حمل و نقل ریلی به تنهایی برای ایجاد توسعه کافی نیست، بلکه نیروهای قدرتمند بازار و سیاستهای حمایتی عمومی نیز در این زمینه مورد نیاز می باشند. واژگان کلیدی: مترو، توسعه حمل و نقل محور، برنامه ریزی کاربری اراضی، حمل و نقل شهری، صادقیه، تهران.

«توسعه حمل و نقل محور به عنوان مرکزی با آمیزهای متراکم از کاربریهای مسکونی، تجاری، اداری و عمومی و فضای باز است که در آن مغازه‌های خرده فروشی و خدماتی در یک هسته تجاری با دسترسی آسان نسبت به خانه‌ها قرار گرفته‌اند (حدود ۶۰۰ متر یا ۱۰ دقیقه پیاده روی). یک ایستگاه حمل و نقل عمومی در هسته این مرکز قرار دارد. استفاده‌ها در مرکز به صورت عمومی بوده و ادارات در طبقات بالاتر از سطح زمین قرار می‌گیرند. محدوده‌ای برای استفاده‌های کم تراکم تر، هسته مرکزی را با فاصله ای حدود ۱۶۰۰ متر احاطه می‌کند. این منطقه ممکن است خانه‌های تک خانواری در یک محدوده شامل پارکهای کوچک، مدارس و صنایع سبک را در بر گرفته باشد.» (Calthorpe, 1993)

چهار عنصر اساسی در طرح کلتورپ از یک واحد توسعه حمل و نقل محور شامل محدوده تجاری، محدوده مسکونی، فضای عمومی و نواحی جانبی است که در تصویر شماره ۱ به وضوح قابل تشخیص هستند.



تصویر ۱. ایده‌های کلتورپ در مورد توسعه حمل و نقل محور؛

ماخذ: (Calthorpe, 1990, p:5)

در اینجا به مرور تعدادی از تعاریف توسعه حمل و نقل مدار پرداخته شده است:

پورتر، توسعه حمل و نقل مدار شهری را تلاشی برای کنترل و اداره کردن تأثیرات محیطی منفی الگوی توسعه پراکنده و کم تراکم در شهرهای آمریکایی معرفی می‌کند. (Porter, 1997) توسعه حمل و نقل محور شامل افزایش تراکم مسکن، دفاتر کار، مغازه‌ها و خدمات اطراف ایستگاههای حمل و نقل عمومی در یک منطقه شهری و ایجاد

آنچه امروزه در طراحی سیستمهای شهری صورت می‌گیرد، تدوین برنامه‌های جامع شهری با هدف ایجاد حداکثر تطابق ممکن بین سیاستهای شهرسازی و کاربری زمین از یک سو و سیستمهای حمل و نقل شهری بهینه با توجه به خصوصیات شبکه شهری از سوی دیگر می‌باشد. در بسیاری از شهرهای در حال توسعه جهان، توسعه نامناسب فضاهای مختلف شهری، تراکم رو به گسترش کاربری‌های گوناگون به موازات رشد اقتصادی و به دنبال آن افزایش سفرهای درون شهری باعث بروز مشکلات و معضلات متعددی شده‌اند. از سوی دیگر، توجه نشدن به مدیریت و برنامه ریزی‌های میان مدت و بلندمدت باعث ناهماهنگی بین مبالغ سرمایه‌گذاری در بخش عرضه حمل و نقل و ویژگی‌های مختلف مربوط در مقایسه با تقاضای آن شده است. هماهنگی بین اراضی دارای کاربریهای عمده جاذب سفر و سیاستهای حمل و نقل شهری و زیرساختهای آن، از قبیل خدمات، بهداشت و درمان، خدمات تحصیلی و آموزشی، تفریحی و غیره می‌تواند اثر قابل توجهی بر کاهش هزینه‌های حمل و نقل شهری و کاهش تراکم ترافیک در کلانشهرها باشد. تجربه سالهای گذشته نشان می‌دهد که احداث بزرگراه‌ها جز اتلاف نیرو و سرمایه‌های هنگفت در حل معضلات ترافیک شهری مانند کلانشهر تهران اثر دیگری نداشته است. البته این تجربه، نتایج خود را سالها پیش در کشورهای پیشرفته آشکار ساخته و به همین دلیل توجه آنان را به استفاده بیشتر از سیاستهای کنترل تقاضای ترافیک و توسعه همزمان سیستمهای حمل و نقل عمومی‌کشانده است. این سیستم که با عنوان «توسعه شهری بر مبنای حمل و نقل عمومی» (TOD) شهرت جهانی یافته است، اهداف توسعه شهری را متناسب با حمل و نقل عمومی پیگیری می‌کند.

۲. اصول و مفاهیم توسعه حمل و نقل محور (TOD)  
کلتورپ از جمله کسانی است که به تدوین و تدارک راهبردهای قابل سنجش توسعه حمل و نقل محور پرداخته است. او توصیف پراز جزئیاتی از ایده این الگوی توسعه ارائه می‌کند:



دسترسی آسان پیاده در راستای تشویق به استفاده از حمل و نقل عمومی و کاهش استفاده از اتومبیل شخصی می باشد. (Hibshoosh \* Nelson & Niles , 2001)

در واقع توسعه حمل و نقل محور، نوعی برنامه ریزی است که کاربری های با تراکم بالا و کاربری های مختلط را در نزدیکی مجتمع های ایستگاهی، ایستگاههای ترانزیتی و کریدورها جانمایی می کند. تأکید تمام این پژوهشها بر وجوب مطالعات کاربری زمین، تجزیه و تحلیل سفرهای کاری و غیرکاری و همچنین درک متغیرها و نیروهای بازار به منظور تأسیس مراکز توسعه حمل و نقل محور موفق و تأثیرگذار در جهت کاهش ازدحام ترافیکی و ایجاد اجتماعی زیست پذیر می باشد. از دیدگاه اقتصادی، موفقیت پروژههای توسعه حمل و نقل محور، منافع تغییر سبک از اتومبیل به حمل و نقل عمومی است که هزینه ساختمانها و راه اندازی تسهیلات حمل و نقل جدید را از طریق سود ناشی از استفاده مردم از حمل و نقل عمومی تدارک می بیند. اگر موفقیت را به این شکل تعریف کنیم، در این صورت موفقیت قابل اندازه گیری یا حتی قابل پیشبینی خواهد بود. اما پیشبینی دیگر جنبه های موفقیت از قبیل حس اجتماعی و زیست پذیری، اگر چه مهم و ستودنی هستند، اما به راحتی از طریق تخمین یا اندازه گیری تجربی قابل سنجش و ارزیابی نمی باشند. (Project for Public Space, 1997)

۱-۲. عوامل تعیین کننده موفقیت طرحهای توسعه حمل و نقل محور

اگر موفقیت توسعه حمل و نقل محور را توانایی این نوع توسعه در تغییر سبک رفت و آمد از اتومبیل به پیاده روی یا استفاده از حمل و نقل عمومی تعبیر کنیم، تعدادی متغیر، موفقیت آن را چه در سطح نواحی ایستگاهی و چه در سطح منطقه ای تعیین می کنند (Niles & Nelson , 1999). بعضی از فاکتورها نقش اساسی در تعیین موفقیت در سطح محلی - ایستگاهی بازی می کنند، در حالی که بعضی دیگر از فاکتورها هم در سطح محلی - ایستگاهی و هم در سطح منطقه ای تعیین کننده میزان موفقیت این پروژهها هستند. به تعبیر دیگر اگر تعدادی فاکتورهای مثبت موجود باشند، موفقیت ممکن است

در یک یا چند مرکز بدست آید، اما ممکن است موفقیت در مقیاس منطقه ای کسب نشود، مگر اینکه تعداد بیشتری از فاکتورها باکنش مثبت با یکدیگر شرکت داشته باشند. در کل عوامل موجود در جدول زیر متغیرهای مستقلی را ارائه می نماید که ممکن است برای پیشبینی امکان یا میزان موفقیت در هر دو مقیاس محلی و منطقه ای در معادلات مورد نظر نوشته شوند. بعضی از معادلات سعی در بررسی تأثیر بعضی از این فاکتورها به صورت جدا از هم داشته اند، در حالی که بعضی دیگر تلاش کرده اند تا تأثیر ترکیبی از این عوامل را در نظر گیرند. (Nelson & Niles, 1999) عوامل سنجش میزان موفقیت توسعه حمل و نقل محور در جدول شماره ۱ آورده شده است.

جدول ۱. عوامل سنجش میزان موفقیت توسعه حمل و نقل محور

| عوامل                                | موفقیت منطقه ای | موفقیت ناحیه ای ایستگاه |
|--------------------------------------|-----------------|-------------------------|
| تعداد مراکز TOD و مجتمع های ایستگاهی |                 |                         |
| کیفیت حمل و نقل                      |                 |                         |
| تکنولوژی حمل و نقل                   |                 |                         |
| الگوی خیابانها                       |                 |                         |
| پارکینگ                              |                 |                         |
| تراکم مسکونی و اداری                 |                 |                         |
| تجاری مختلط                          |                 |                         |
| موقعیت خرده فروشی ها                 |                 |                         |
| ساختار بازار منطقه ای                |                 |                         |
| الگوی فعالیت مصرف کنندگان            |                 |                         |
| رفتارهای سفر                         |                 |                         |
| انعطاف پذیری منطقه ای                |                 |                         |
| عکس العمل ساکنین                     |                 |                         |
| سبک و نوع زندگی                      |                 |                         |
| گونه های مسکونی                      |                 |                         |
| سیاستهای دولت                        |                 |                         |

ماخذ: (Nelson & Niles , 1999)

## ۲-۲. گونه‌های مراکز توسعه حمل و نقل محور

کلتورپ دوگونه مراکز توسعه حمل و نقل مداررا بسته به مفصل بندیشان با سامانه حمل و نقل و تراکم توسعه شان تشخیص داده است:

- مراکز توسعه حمل و نقل محور شهری در ایستگاههای واقع شده در کنار شریانهای اصلی سامانه حمل و نقل منطقه ای واقع شده اند که می تواند خطوط ریلی سبک و سنگین یا خطوط اتوبوس سریع السیر باشد. این مراکز باید دارای تراکم تجاری زیاد و تراکم مسکونی متوسط باشند. او پیشنهاد می کند که در این نواحی دنبال فعالیت و تراکمی برویم که منطقه به آن نیاز دارد و امکان توسعه آن وجود دارد.

- مراکز توسعه حمل و نقل محور، همسایگی که این مراکز در کنار یک خط اتوبوس تغذیه کننده یا محلی با فاصله ای در حدود سه مایل (نه بیشتر از ۱۰ دقیقه پیاده روی) از ایستگاه خطوط شریانی حمل و نقل واقع شده اند. این مراکز باید در کنار تراکم متوسط مسکونی و مراکز خرید و تفریح باشند. (Calthorpe, 1993)

## ۳. ویژگیها و عناصر توسعه حمل و نقل محور

توسعه حمل و نقل محور در واقع نوعی یکپارچگی عملکردی میان کاربری زمین و حمل و نقل را از طریق ایجاد یک جامعه فشرده و متراکم، قابل پیاده روی به همراه کاربری مختلط و ایستگاه حمل و نقل قابل دسترس توسط پیاده بوجود می آورد و برای آفرینش چنین محیطی، TOD نیازمند اصولی است که باید این اصول مد نظر قرار گیرد تا بتوان آن را ایجاد نمود. این اصول عبارتند از:

۱. در فاصله ۰.۴ کیلومتر تا ۰.۸ کیلومتر از ایستگاه حمل و نقل (که می تواند حمل و نقل ریلی و یا اتوبوس سریع باشد)، مسیرهای ویژه پیاده روی مورد توجه قرار گیرد.

۲. یک توسعه فشرده و متراکم.

۳. طراحی مکان و ایستگاهی که به وجود آورنده یک مرکز فعالیتی باشد.

۴. احاطه ایستگاه حمل و نقل با توسعه تراکم بالا در مرکز و پیشرفت و گسترش این توسعه با تراکم کمتر به سمت بیرون مرکز باشد.

۵. ترکیب کاربری مسکونی با کاربری خرده فروشی، کاربری خدماتی.

۶. تشویق به پیاده روی و دوچرخه سواری با پیاده رویهای راحت و قابل دسترس.

۷. ایجاد بلوکهای مسکونی فشرده و متراکم به همراه مسیرهای پیاده روی مطلوب، صمیمی و راحت با استفاده از بازارهای محلی خوب و ایجاد تداوم فضایی خیابان.

۸. ترکیب اشکال مختلف و متنوع ساختمانهای مسکونی، اداری، خرده فروشی و در نهایت یک ساختار مختلط.

۹. ایجاد مسکن متنوع برای قشرهای مختلف جامعه از نظر درآمد.

۱۰. آفرینش و ایجاد کمربندهای سبز و پارک.

۱۱. ایجاد نشانه‌های خیابانی و توسعه و بهبود ورودیهای جذاب.

۱۲. ایجاد یک شبکه حمل و نقل عمومی متصل به یکدیگر. (Development Guidebook, 2005, pp:5-7) (Transit Oriented

## ۳-۱. مزایا و منافع توسعه حمل و نقل محور

یکی از راههای تفکیک مزایای این الگوی توسعه دسته بندی آنها به دو گروه «مزایا مرتبط با حمل و نقل» و «مزایای غیر مرتبط با حمل و نقل» می باشد.

### ۳-۱-۱. مزایای مرتبط با حمل و نقل

مزایای مرتبط با حمل و نقل که به توسعه حمل و نقل محور نسبت داده اند را می توان در سه گروه زیر دسته بندی کرد:

- کاهش سفرهای طولانی خودروهای شخصی

توسعه حمل و نقل محور اتکا به اتومبیل را از یک طرف و از طرف دیگر مسافتی را که یک فرد باید برای یک سفرکاری، آموزشی، خرید و سرگرمی و غیره بپیماید را کاهش می دهد.

مزایای وابسته شامل بهبود کیفیت هوا، کاهش مصرف انرژی، کاهش هزینه زیرساختها و اصلاح و ارتقاء کیفیت زندگی از طریق کاهش زمان گردش اتومبیلهای شخصی در شهر می شود.

- افزایش تحرک ساکنین مناطق

- قرارگیری فرصتهای مسکن و شغل در نزدیکی ایستگاههای حمل و نقل عمومی، مردم را به سمت حمل و نقل عمومی کشانده و از آن طریق باعث افزایش گزینههای جابجایی می‌گردد. این موضوع به ویژه برای افرادی که ناتوان یا بی میل به رانندگی هستند مناسب است (مانند نوجوانان، سالمندان، معلولین و اغشارکم درآمد).
- افزایش دسترسی به نیازمندیها علاوه بر کمک به تحرک، قرارگیری مسکن، شغل و خدمات در نزدیکی ایستگاههای حمل و نقل عمومی در قالب عملکردهای مختلط، به مردم این اجازه را می‌دهد تا فعالیتهای روزانه شان را با سفرهای کوتاهتر و درگستره وسیعتری از شیوه‌های سفر هدایت کنند.
- ۳-۱-۲. مزایای غیر مرتبط با حمل و نقل مزایای غیر مرتبط با حمل و نقل توسعه حمل و نقل محور، ناشی از استقرار ساختمانهای از تراکم میانه تا بالا با الگوی مختلط عملکردی در کنار ایستگاههای حمل و نقل عمومی می‌باشند. این مزایا به طور مشابهی بدون عنصر حمل و نقل عمومی نیز تا حدودی قابل درک است. برخی از مزایای غیر حمل و نقلی توسعه حمل و نقل محور شامل موارد زیر است:
- افزایش امنیت عمومی: ناشی از تراکم بالا، توسعه کاربری مختلط در محیط پیاده محور، ایجاد محلاتی زنده و زیست پذیر.
- افزایش درآمد قابل عرضه خانوار: ناشی از کاهش اتکاب به اتومبیل شخصی و بنابراین کاهش هزینه حمل و نقل.
- حفاظت از فضاهای باز: این مورد نیز بوسیله توسعه متمرکز در تراکم بالا حاصل می‌شود.
- افزایش زمین قابل استفاده برای فضاهای عمومی: در نتیجه توسعه متراکم.
- فرصتهای توسعه اقتصادی: از طریق ایجاد مراکز شهری با اختلاط عملکردی تشکیل شده حول زیرساختهای حمل و نقل عمومی.
- افزایش درآمد مالیاتی برای حکومت محلی: در نتیجه فعالیتهای خرده فروشی و تجاری جذب شده به واسطه ایجاد توسعه حمل و نقل محور.
- مسکن ارزان: که از طریق منطقه یابی برای استفاده مسکونی با تراکم بالا از لحاظ مالی امکانپذیر می‌باشد. (AASHTO, 2006).
- تاثیرات TOD بر سفرهای درون شهری، منافع زندگی و عدالت اجتماعی در جداول شماره ۲ و ۳ و ۴ آورده شده است.

جدول ۲. تاثیر TOD بر سفرهای درون شهری

| توضیحات                                               | درجه بندی | تاثیر بر سفرها                                  |
|-------------------------------------------------------|-----------|-------------------------------------------------|
| کاهش سرانه سفر با وسیله نقلیه موتوری                  | ۳         | کاهش ترافیک                                     |
|                                                       | ۲         | کاهش ترافیک زمان اوج                            |
|                                                       | ۵         | تغییر زمان اوج به زمان غیر اوج                  |
| تشویق حمل و نقل عمومی و سفر با وسایل نقلیه غیر موتوری | ۳         | تغییر سفر با وسیله نقلیه شخصی به گزینه های دیگر |
| افزایش تراکم و کاربری های مختلط                       | ۳         | بهبود دسترسی، کاهش تقاضای سفر                   |
|                                                       | ۵         | افزایش استفاده مشترک از وسایل نقلیه             |
|                                                       | ۳         | افزایش حمل و نقل عمومی                          |
|                                                       | ۲         | افزایش دوچرخه سواری                             |
|                                                       | ۳         | افزایش پیاده روی                                |
|                                                       | ۵         | افزایش انجام فعالیت از راه دور                  |
|                                                       | ۵         | کاهش ترافیک کالا و بار                          |

ماخذ: (Calthorpe, 1990, pp: 98-107)

## ۲-۲. کاستیهای TOD

کاستیهای این روش عبارتند از:

- توافق نظر و تعریف مشخصی از اهداف و نتایج آن وجود ندارد.
- عدم اطمینان (عدم تعادل بین شرایط مورد تقاضای TOD و شرایط موجود).
- حمل و نقل به تنهایی عامل توسعه نیست و سرمایه ایجاد نمی‌کند.
- مشکلات مالی (بسیاری از بانکها و سرمایه‌گذاران بر روی ابزار توسعه تک منظوره سرمایه‌گذاری می‌کنند) (An Overview of Transit Oriented Development, 2006).
- ۳-۳. شرایط لازم برای موفقیت پروژه
- برای آنکه پروژه TOD با موفقیت انجام شود باید شرایط زیر تحقق پذیرد:
- طراحی برای افراد پیاده و استفاده‌کنندگان،
- مشخص کردن اهداف از ابتدا،
- نکات و موارد برنامه را به درستی رعایت کند،
- به بازار و مکانهای خرید و فروش اجازه رشد دهد،
- هدایت و رهبری،
- مشارکت.
- مشارکت باید بین عوامل زیر باشد:
- آژانسهای مسافرتی: به عنوان پشتیبان

## جدول ۳. تاثیر TOD بر افزایش منافع زندگی شهری

| توضیحات                                                                                | درجه بندی | هدف                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------------------------------|
| کاهش مجموع سفرهای با وسیله نقلیه، اگرچه تراکم زیاد باعث ازدحام وسیله نقلیه نیز می‌شود. | ۲         | کاهش تراکم                     |
| کاهش استفاده از وسیله نقلیه.                                                           | ۲         | صرفه جویی در راهها و پارکینگها |
| امکان جابجایی در حد توان استفاده‌کنندگان را فراهم می‌کند.                              | ۲         | صرفه جویی های مصرف کننده       |
| افزایش دسترسی و امکان انتخاب وسیله نقلیه.                                              | ۳         | امکان انتخاب وسیله نقلیه       |
| کاهش استفاده از وسیله نقلیه موجب افزایش ایمنی می‌شود.                                  | ۲         | ایمنی راهها                    |
| استفاده از وسیله نقلیه را کاهش می‌دهد.                                                 | ۲         | محافظت از محیط زیست            |
| تشویق توسعه متراکم و فشرده.                                                            | ۳         | استفاده مناسب از کاربری زمین   |
| کاهش استفاده از وسیله نقلیه و افزایش دسترسی محلی.                                      | ۳         | افزایش قابلیت زندگی در جامعه   |

ماخذ: (Calthorpe, 1990, pp: 98-107)

## جدول ۴. تاثیر TOD بر عدالت اجتماعی

| توضیحات                                                                                                                   | درجه بندی | عملکرد                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|------------------------------------------------------------------|
| عموما به تمام گروهها منفعت می‌رساند.                                                                                      | ۲         | با همه یکسان برخورد می‌کند                                       |
| ممکن است اشخاص مستلزم پرداخت هزینه های عمومی شوند ولی این هزینه ها لزوما بیشتر از هزینه های سفر با وسایل نقلیه شخصی نیست. | ۵         | اشخاص هزینه هایی که به سیستم تحمیل کرده اند را می‌پردازند.       |
| باعث صرفه جویی و حمل و نقل آسان و کم هزینه می‌شود.                                                                        | ۳         | هزینه ها به تدریج و با در نظر گرفتن درآمد اشخاص در یافت می‌گردد. |
| گزینه های انتخاب سفر را برای افرادی که توانایی رانندگی ندارند را افزایش می‌دهد.                                           | ۲         | به حمل و نقل افراد ناتوان کمک می‌کند.                            |
| گزینه های انتخاب حمل و نقل عمومی برای اقشار کم درآمد را افزایش می‌دهد.                                                    | ۳         | باعث بهبود در حرکت اقشار کم درآمد می‌شود.                        |

ماخذ: (Calthorpe, 1990, pp: 98-107)

مدیریت شهری

دو فصلنامه مدیریت شهری  
Urban Management  
شماره ۲۴ پاییز و زمستان ۱۳۸۸  
No.24 Autumn & Winter

- شهرها: برای طراحی اهداف، منطقه بندی، برنامه های توسعه

- توسعه دهندگان: برای پذیرفتن بازار و تغییرات پویای آن آمادگی داشته باشند.

- صاحبان مشاغل: مکانهای تعیین شده برای بازار را خریداری کنند.

- افراد جامعه: باید دید مشخصی از TOD و اهداف و نیازهای آن داشته باشند.

- وام دهندگان: موارد مورد نیاز پروژه را تامین کنند.

- آژانسهای منطقه ای: دید و اطلاعات وسیع تر و منطقه ای داشته باشند برای توسعه منطقه (2006, An Overview of Transit Oriented Development).

#### ۳-۴. کار برپهای مناسب اطراف ایستگاه مترو

با تأکید بر تلفیق کاربری زمین با سیستم حمل و نقل عمومی و تجمع فیزیکی کاربری ها در پیرامون ایستگاهها بلافاصله این پرسش مطرح می گردد که چه نوع کاربری هایی برای همجواری با ایستگاههای مترو مناسب و مطلوب هستند. در این زمینه عموماً توصیه می گردد که اختلاطی از کاربری ها نظیر مسکونی، اداری، تجاری، فعالیت های اجتماعی و تفریح و سرگرمی در فواصلی با دسترسی پیاده از یک ایستگاه حمل و نقل (۵۰۰ متر معادل ۵ تا ۱۰ دقیقه پیاده روی) بکارگرفته شود. در این صورت محیطی چند عملکردی با فضاهای اجتماعی اندیشمندانه طراحی شده و فضاهای باز به وجود می آید که در کنار واحدهای همسایگی پویایی که مردم در آن می توانند زندگی، کار و تفریح کنند ترکیب متعادل مطلوبی را شکل می دهد. چنین محیطی که معمولاً از نظر اندازه متراکم و به هم فشرده است و به صورت پیاده طراحی می شود، می تواند ضمن دسترسی آسان به خدمات، ادارات و شبکه راه های متنوع، ارائه کننده گزینه های متنوع مسکن نیز باشد. برخی از مزایا و قابلیت هایی که از تجمع کاربری ها در مجتمع های ایستگاهی حمل و نقل عمومی به ویژه مترو حاصل می گردد، به صورت زیر هستند.

۱. ترکیب جالبی از مسکن، کار، تفریح، آموزش و سرویس های خدماتی را پدید می آورد که این

عملکردهای مکمل هر منطقه ای را غنی و بسیار مناسب می گرداند و تنوع بیشتری را در اختیار شهروندان قرار می دهد.

۲. تشویق عملکردهایی که فعالیت پیاده به وجود می آورند به ویژه در طبقه همکف نظیر فروشگاه ها، ادارات، واحدهای پذیرایی.

۳. امکان جذب مسافران کاربری های جاذب سفر، از جمله سفرهایی که به مراکز فرهنگی و اجتماعی که به عنوان مقصد عمل می کنند نظیر کتابخانه، تئاتر، موزه، مراکز تفریحی؛ صورت می گیرد، وجود خواهد داشت.

۴. تشویق به ترکیب انواع مسکن (خانه های ویلایی، آپارتمان ها و غیره)

۵. حفظ و حمایت از روابط همسایگی محکم و استوار (در ایستگاه های با عملکرد محلی).

۶. امکان ایجاد فضاهای باز (پارک ها) و فضاهای عمومی در مجاورت ایستگاه ها.

۷. ترغیب فعالیت های ۲۴ ساعته در همه لبه های باز و فضاهای عمومی برای حفظ امنیت و قابلیت زیست.

البته برخی از موارد فوق ممکن است در همه ایستگاهها حاصل نگردد، ولی چنانچه شناخت و آگاهی کافی از ویژگی ها و مشخصات هر ایستگاه وجود داشته باشد، مجموعه کاربری های پیشنهادی برای پیرامون آن می تواند بسیاری از قابلیت ها و مزایای فوق الذکر را داشته باشد.

یکی از نکات مهم در مورد تجمع کاربری ها در پیرامون ایستگاهها و مجتمع های ایستگاهی، اختلاط و تنوع و در نهایت ترکیب آنها می باشد به طوری که همواره ترکیبی از کاربری های مسکونی، تجاری، اداری و غیره مورد تأکید قرار می گیرند، وجود کاربری های همسان (مثلاً کاربری تجاری صرف) باعث می شود که مراجعات عمومی فقط در ساعات خاصی از روز به آن صورت بگیرد و عملاً مجموعه در بخش هایی از شبانه روز بلا استفاده و عاری از جمعیت خواهد بود و از همه قابلیت آن استفاده نخواهد شد.

وجود کاربری مسکونی نیز از جهات مختلفی می تواند در عرصه های اجتماعی مفید و مؤثر واقع گردد. سکونت دائمی افراد در محدوده حوزه نفوذ ایستگاهها تقاضای دائمی برای استفاده از خدمات موجود را حفظ کرده و نظارت های اجتماعی و هویت



محلی را ارتقاء می‌دهد و در مجموع ضریب امنیت فضای محدوده را در کلیه ساعات شبانه روز افزایش می‌دهد، این امر می‌تواند به شکل ایجاد کاربری‌های خاص شبانه‌روزی (اورژانس، داروخانه شبانه‌روزی و غیره) نیز صورت پذیرد. میزان و نحوه تأمین توقفگاه (پارکینگ) در پیرامون ایستگاه‌ها نیز به موقعیت آنها در عرصه شهر بستگی دارد. بدین لحاظ ایستگاه‌هایی که جاذب سفر بوده و به عنوان مقصد تلقی می‌گردند به پارکینگ کمتری احتیاج خواهند داشت در صورتی که ایستگاه‌های مبدأ سفر معمولاً با تقاضای پارکینگ زیادی مواجه هستند. در این ایستگاه‌ها در صورت مهیا بودن شرایط لازم امکان ایجاد پارک سوار نیز وجود خواهد داشت. همچنین میزان سطح و تراکم هر یک از کاربری‌ها با توجه به مقیاس عملکردی هر ایستگاه و حوزه نفوذ آن متفاوت خواهد بود. به طور کلی تمرکز کاربری‌ها در بالاترین حد تراکم در مجاورت ایستگاه‌های حمل و نقل، تدریجاً از حرکت‌های توسعه‌ای در نقاط دیگر می‌کاهد و یک حس مرکزی شهری در این ایستگاه‌ها به وجود می‌آورد. طبیعی است که توسعه تجاری بیشترین شدت و قدرت را در این مرکز خواهد داشت، با این وجود کمترین تراکم مسکونی در حوزه نفوذ ایستگاه‌ها (۵۰۰ متر)، حدود ۲۵-۳۰ واحد برای هر ۴۰۰۰ متر مربع و اختصاص بیش از ۳۰ درصد سطح به این کاربری توصیه می‌گردد. همچنین توصیه می‌گردد که ساختمان‌های چند عملکردی و غیر مسکونی در فاصله‌ای به شعاع ۵۰۰ متری ایستگاه سطح اشغال حداکثر ۷۵٪ را رعایت نمایند که این عدد در فاصله ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ متری ایستگاه ۵۰٪ خواهد بود. این کاهش در توده ساختمان امکان تأمین فضای بیشتر برای ایجاد فضاهای باز و پیاده شهری را فراهم می‌کند. روشن است که تحقق ضوابط و پیشنهادات فوق بستگی به نوع و سطح کارکردی ایستگاه و بررسی مسائل مختلف اجتماعی و فرهنگی در پیرامون آن دارد و لذا کمیت‌های ذکر شده در سطور فوق، در ایستگاه‌های مختلف قابل تغییر و تعدیل خواهد بود. (Burgess, 2001, pp:89-92)

#### ۴. روش شناسی

از آنجا که هدف این تحقیق در مرحله اول، شناسایی

است و جنبه تحلیلی آن در مرحله دوم قرار دارد، بدین منظور اساس روش شناسی این تحقیق پیمایشی بر نحوه ارائه الگوی عرضه زمین در مقابل الگوی تقاضای سفر با بهره‌گیری از عوامل موثر در برنامه ریزی اطراف ایستگاه مترو از نظر حمل و نقل و زیست محیطی است که عواملی نظیر آنچه در نمودار شماره ۱ آمده است، در آن استفاده شده است. برای بررسی بستر تحقیقی آن از پرسشنامه استفاده شده است. تعداد سوالات پرسشنامه ۲۰ سوال بوده و در قالب ۲۳۰ پرسشنامه از مراجعه‌کنندگان به ایستگاه مترو صادقیه پرسش شده است. سوالات پرسشنامه بر اساس اهداف تحقیق و به صورت کیفی و کمی مطرح گردیده‌اند و برای تحلیل آنها از نرم افزار SPSS استفاده شده است.

#### ۴-۱. عوامل موثر در برنامه ریزی اطراف ایستگاه مترو

##### ۴-۱-۱. از نظر کاربری و حمل و نقل

برنامه ریزی جهت مجتمع‌های ایستگاهی شبکه حمل و نقل ریلی مترو، متأثر از محل قرارگیری، نوع کاربری‌های اطراف و نحوه دسترسی سایر سیستم‌های حمل و نقل (اعم از پیاده، دوچرخه، وسایل نقلیه شخصی و سایر سیستم‌های حمل و نقل همگانی) می‌باشد. مهمترین مسأله در برنامه ریزی اطراف مجتمع‌های ایستگاهی ایجاد دسترسی مناسب توسط سایر سیستم‌های حمل و نقل به خصوص دسترسی پیاده است. از مهمترین اقداماتی که در توسعه حوزه نفوذ مجتمع‌های ایستگاهی شبکه حمل و نقل ریلی مترو در شهرها باید مورد توجه قرار گیرند، می‌توان به موارد زیر اشاره نمود:

- ایجاد مسیرهای مستقیم و ایمن عابرین پیاده به مجتمع‌های ایستگاهی با ارتباط مناسب به شبکه عابرین پیاده شهری و ایجاد مسیرهای ایمن و مجزا برای عابرین پیاده در محل تقاطع آنها با ترافیک موتوری که از جمله آن می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. ایجاد شبکه پیاده روی ایمن، پیوسته، با روسازی و عرض مناسب، مجزا و زیبا، دارای مبلمان شهری سبز، با روشنایی مناسب در اوقات تاریکی هوا و با تسهیلات مناسب برای ناتوانان و کم توانان اجتماعی.

۲. آرام سازی ترافیک در مناطق متراکم.

۳. ایجاد پیوستگی در شبکه پیاده با ایجاد تقاطع‌های غیر هم سطح.

۴. استفاده از روسازی مناسب در پیاده‌روها.

۵. تعریض مسیرهای پیاده در مناطق دارای تراکم عابرین پیاده.

۶. ایجاد مبلمان شهری به نحوی که مزاحم تردد عابرین پیاده نشود.

۷. ایجاد فضای سبز مناسب در مسیر پیاده.

۸. ایجاد روشنایی مناسب در اوقات تاریکی هوا.

- ایجاد تسهیلات مناسب برای انتظار مسافرین جهت سایر سیستم‌های حمل و نقل همگانی تغذیه کننده شبکه حمل و نقل ریلی مترو همچون سرپناه، نیمکت و اطلاع رسانی مناسب با دسترسی ایمن و مناسب پیاده به ایستگاه.

- نصب تابلوهای راهنما جهت مشخص نمودن محل مجتمع‌های ایستگاهی برای کلیه مسافرانی که به هر طریق به ایستگاه دسترسی پیدا می‌کنند.

- ایجاد دسترسی‌های مناسب جهت معلولین و سالخورده‌گان جهت استفاده از مجتمع‌های ایستگاهی با ایجاد تسهیلات مناسب برای گروه‌های ناتوان و کم توان اجتماعی در اطراف ایستگاه.

- ایجاد کاربری‌های متنوع در حوزه نفوذ ایستگاه جهت جذابیت بیشتر در استفاده از سیستم و مجتمع‌ها و کاهش تعداد و طول سفرهای شهری (دفتر توسعه مترو، ۱۳۸۱، صص ۱۵-۱۹).

#### ۴-۲. از نظر زیست محیطی

صرف نظر از آن دسته از پیامدهای مطلوب و نامطلوب که ممکن است در اثر احداث و برقراری خطوط مترو بر ارکان محیط زیست شهری (حتی محیط‌های فرا شهری) وارد آید، لازم به ذکر است که در عصر کنونی استفاده از مترو پیش از آنکه یک پدیده راه‌گشا محسوب شود، یک نیاز مبرم تلقی می‌شود. اگر چه بیشترین آثار سوء حاصل از ایجاد شبکه حمل و نقل ریلی شهری مترو، در ارتباط با انجام فعالیت‌های فاز ساخت و ساز به حساب می‌آید، ولی در راستای اقدامات اجرایی مرتبط با مرحله بهره برداری نیز، بدون اثر محسوب نمی‌شود. آنچه در زمینه

مناسبت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مرتبط با ساختار زیست محیطی مهم جلوه می‌نماید، تاثیراتی است که ممکن است در اثر بهره‌گیری از سیستم حمل و نقل مترو، بر پیکره اساس بندی عناصر جوامع انسانی همچون امور بهداشتی، امور تندرستی، امور مذهبی، امور سیاحتی و توریستی، امور زیربنایی، امور حمل و نقل و توسعه شهری، امور آموزشی، امور فرهنگی و تاریخی، امور اجتماعی و بالاخره امور اقتصادی و نظایر آنها وارد آید. (سلطانی، ۱۳۷۱، صص ۳۵-۳۸). پیامدهای زیست محیطی حاصل از بهره برداری از مجتمع‌های ایستگاهی مترو عبارتند از:

- افزایش توده‌های جمعیتی ناشی از آمد و شد مرتب افراد.

- ایجاد مزاحمت‌های متعدد برای ساکنین محل.

- تحمیل بار ترافیکی افزون تر.

- تولید و انتشار آلودگی صدای حاصل از تردد سواره و پیاده.

- تولید و انتشار آلاینده‌های هوا از قبیل گازهای خروجی از اگزوز خودروهایی که صرفاً به لحاظ وجود ایستگاه به محل تحمیل شده‌اند.

- افزایش بروز حوادث مرتبط با انواع تصادفات.

- تشدید فشارهای عصبی و روانی افراد به ویژه در ارتباط با مجتمع‌های ایستگاهی که در میادین بزرگ احداث می‌شوند.

- ایجاد فعالیت‌های معارض با بافت‌های اطراف و تشکل‌های اصنافی که طی سالیان گذشته، شکل گرفته است.

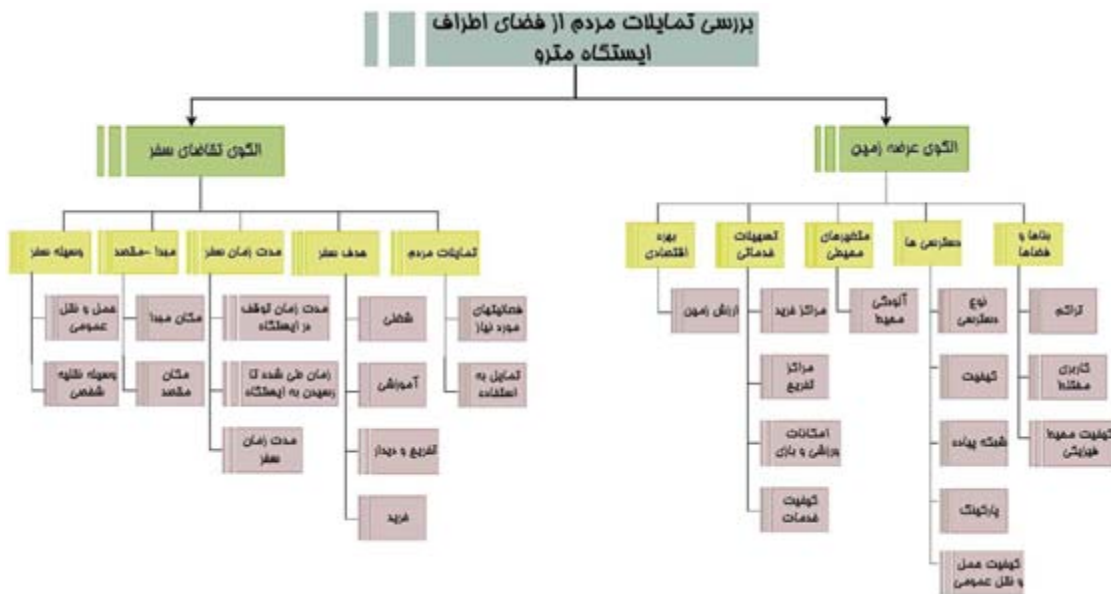
- بروز مشکلات ناشی از احداث و برقراری ایستگاه‌های احتمالی اتوبوس، تاکسی سرویس و غیره در حوالی نزدیک مجتمع‌های ایستگاهی (آلودگی هوا، ازدحام، راه‌بندان، کندی حرکت و غیره).

- کاهش ظرفیت بار ترافیکی پیشین، در اثر احداث مجتمع‌های ایستگاهی که در کنار معابر و یا گره‌های مهم شهری واقع شده‌اند.

- ایجاد انواع آلودگی‌های فضایی بصری.

- بروز مشکلات ناشی از انتقال هوای محبوس ایستگاه‌های مترو توسط هواکش‌های تعبیه شده در مدخل ورودی و خروجی ایستگاه.





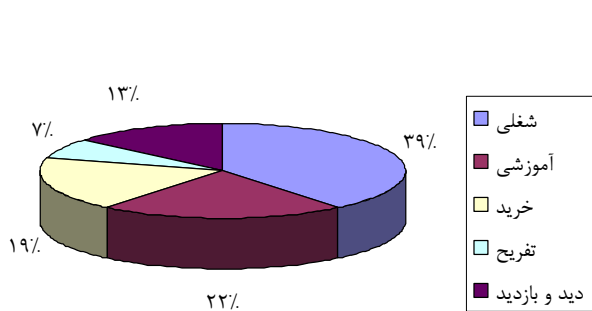
نمودار ۱. بررسی تمایلات مردم از فضای اطراف ایستگاه مترو

افراد پاسخگواز مترو در نمودار شماره ۲ آورده شده است. در این میان ۴۶ درصد زنان و ۵۴ درصد مردان هرروز و یا بین ۳-۵ روز در هفته از مترو استفاده می‌کردند. از میان این افراد تنها ۱۵ درصد از محدوده مورد مطالعه به ایستگاه مترو صادقیه مراجعه می‌کنند و مابقی به صورت ۲۹ درصد از خارج از تهران، ۲۷ درصد از منطقه ۵ و ۲۹ درصد از سایر مناطق تهران می‌باشد. سفرهای انجام شده توسط این افراد به ۵ دسته سفر شغلی، آموزشی، خرید، تفریح و دید و بازدید به صورتی که در نمودار شماره ۳ آمده است، تقسیم بندی می‌شود. از بین سفرهای شغلی انجام شده ۲۴ درصد زنان و ۷۶ درصد مردان از مترو استفاده می‌کردند که در سفرهای شغلی ۸۰ درصد افراد بین ۳-۵ روز در هفته از مترو استفاده می‌کردند.

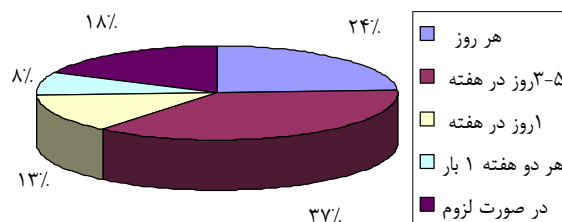
برهم خوردن بافت اجتماعی و فرهنگی ساکنین محل ایستگاه‌ها و مجتمع‌های ایستگاهی اطرافش (سازمان محیط زیست، ۱۳۷۹، صص ۳۵-۳۹).

### ۵. تحلیل یافته‌های تحقیق

به منظور بررسی تمایلات مردم برای استفاده از فضای اطراف ایستگاه مترو، نمودار شماره ۱ تنظیم و برای پاسخگویی به اهداف نمودار حدود ۲۳۰ پرسشنامه در ایستگاه مترو صادقیه در تمام طول روز تهیه گردید. این آمارگیری از میان ۱۰۶ زن و ۱۲۴ مرد انجام گرفت که حدود ۶۰ درصد پاسخگویان دارای مدرک لیسانس و بالاتر و ۷۷ درصد بین ۲۰-۴۰ سال سن داشتند. پس از تحلیل پرسشنامه‌ها نتایج زیر حاصل گردید. میزان استفاده



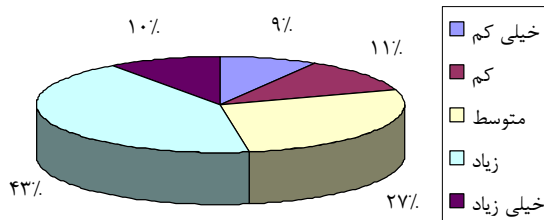
نمودار ۳. هدف سفر



نمودار ۲. میزان استفاده از مترو

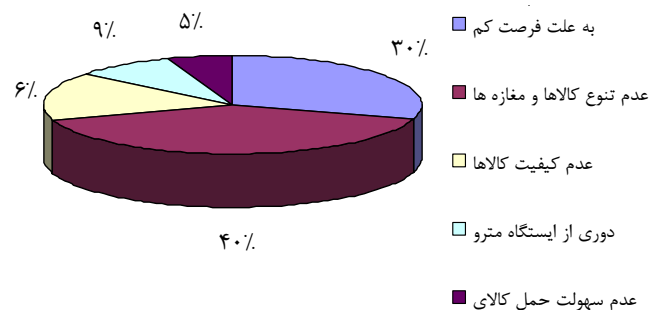


در این آمارگیری، حدود ۷۴ درصد افراد از دسترسی به معابر اصلی پس از خروج از ایستگاه مترو رضایت داشتند، حدود ۵۵ درصد از کیفیت ایستگاه مترو نسبتاً راضی بودند و حدود ۷۹ درصد افراد کیفیت ایستگاه مترو و فضاهای اطراف را از نظر بهداشتی و آلودگی متوسط رو به پایین بیان کردند. میزان تمایل این افراد به ایجاد مراکز خرید و فعالیتهای متنوع و همچنین نوع فعالیت مورد نظر افراد به شرح زیر که در نمودارهای شماره ۶ و ۷ آمده است، دسته بندی شد. از میان این افراد ۶۵ درصد زنان نسبت به ایجاد مراکز خرید و فعالیتهای متنوع در اطراف ایستگاه مترو صادقانه اظهار تمایل کردند و از میان فعالیتهای مورد نظر آنها بیشترین آمار مربوط به فروشگاههای زنجیره‌ای و مراکز تفریحی بود.



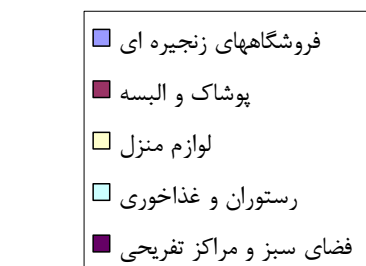
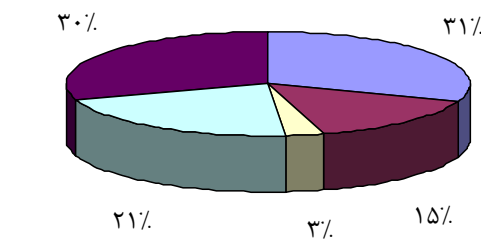
نمودار ۴. دلیل استفاده از مترو

مدت زمان سفر ۹۳ درصد افراد بیش از ۳۰ دقیقه بوده و مدت زمان انتظار ۸۳ درصد این افراد در ایستگاه مترو صادقانه بین ۱ تا ۱۰ دقیقه بیان شده است در این میان تنها ۶ درصد افراد بیش از ۲۰ دقیقه در ایستگاه مترو صادقانه توقف داشتند. در آمارگیری از میزان استفاده افراد از فروشگاهها و مراکز خرید داخل و اطراف ایستگاه مترو، ۹۴ درصد این افراد میزان استفاده از این مراکز را متوسط رو به پایین بیان کردند که علل آن را به صورت نمودار شماره ۵ بیان کردند. از این نتایج ۷۸ درصد افرادی که به علت فرصت کم از فروشگاهها و مراکز خرید داخل و اطراف ایستگاه مترو استفاده نمی‌کردند را مردان تشکیل می‌دادند و ۶۴ درصد از زنان علت را در عدم تنوع و کیفیت کالاهای عرضه شده بیان کردند.



نمودار ۵. علت عدم استفاده از فروشگاهها و مراکز خرید داخل و اطراف ایستگاه مترو

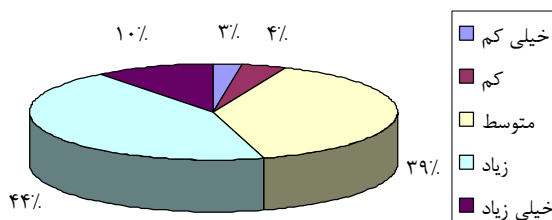
نمودار ۶. میزان تمایل افراد به ایجاد مراکز خرید و فعالیتهای متنوع



نمودار ۷. فعالیتهای مورد نظر افراد

مطابق نمودار شماره ۸، ۹۳ درصد افراد پاسخگو بیان کردند که در صورت احداث فعالیتهای متنوع در اطراف

ایستگاه مترو تمایل داشتند بدون وسیله نقلیه شخصی و با پرداخت هزینه حمل و نقل عمومی از این مکان استفاده نمایند از میان این افراد ۷۲ درصد مردان و ۲۸ درصد زنان بودند و این افراد بیان کردند که در صورت احداث این فعالیتها ۵۸ درصد با خانواده، ۲۲ درصد با دوستان و ۲۰ درصد تنها به این مکان مراجعه می‌کنند.



نمودار ۸. میزان تمایل افراد در استفاده از فعالیتها متنوع در اطراف ایستگاه مترو بدون وسیله نقلیه شخصی و با پرداخت هزینه حمل و نقل عمومی

#### ۶. نتیجه گیری و جمع بندی

توسعه متمرکز حول تسهیلات حمل و نقل عمومی به راهی پر معنا برای اصلاح دسترسی، حمایت از جامعه، دستیابی به اهداف منطقه ای، بهبود کیفیت زندگی و حمایت از توفیق مالی سرمایه گذاری خصوصی و عمومی در حمل و نقل عمومی تبدیل شده است. تجربه پیدایش سامانه های جدید حمل و نقل، نقش پر قدرتی که سرمایه گذاریهای حمل و نقل در جهت دهی به توسعه شهری ایفا می‌کنند را به خوبی مشخص می‌کند. منافع

قابل انتصاب به توسعه حمل و نقل محور را می‌توان شامل بهبود کیفیت هوا، محافظت از فضاها عمومی، محیطهای پیاده محور، کاهش پراکندگی شهری و تمایل دوباره الگوی توسعه شهری حول تسهیلات ایستگاهی ریلی و اتوبوس دانست. اگر شهر و منافع شهر را متعلق به همه ساکنان آن بدانیم اراضی پیرامون ایستگاه های مترو بخشی از اراضی شهری هستند که دسترسی مترو به آن ها در واقع یک حرکت اجتماعی تلقی می‌گردد، زیرا که مترو با هزینه ای ملی و عمومی و در جهت رفاه عموم ساخته می‌شود. مشکلات مربوط به کاربری زمین در ذات خود بسیار پیچیده است و علت آن رابطه متقابل انواع کاربری ها، امتیازات و انحصارات حاصل، هزینه های حمل و نقل، هزینه های آماده سازی و ایجاد تسهیلات، تجهیزات، خدمات و غیره می‌باشد. برنامه ریزی برای مجتمع های ایستگاهی و کاربری اراضی اطراف ایستگاه ها، در چارچوب ظرفیت و ساختار اقتصادی شهر از طریق رعایت سرانه های تجاری و اداری و مسکونی و ضوابط طرح های توسعه ای و اقتصادی بالادست صورت و در چارچوب صرفه جویی های تجمیع مورد بررسی قرار می‌گیرد. هزینه های اجتماعی ناشی از برنامه ریزی فضایی و برنامه ریزی کاربری اراضی اطراف ایستگاه ها در محاسبات اقتصادی باید منظور گردد. طرح، مشارکت مناسبی را بین سرمایه گذاری دولت، شهرداری (ارگان مدیریت شهری) و بخش خصوصی ایجاد می‌کند. اگرچه به وجود آوردن ارزش افزوده برای شهرداری و بخش



تصویر ۲. عناصر موثر در مکانیزم تحقق طرح

American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream, Princeton Architectural Press, New York.

8. Calthorpe, P. (1990); Transit Oriented Development, Guidelines for Sacramento, County Final Public Review Draft, Sacramento, CA.

9. Nelson, Dick and John Niles (1999), "Measuring the Success of Transit-Oriented Development: Retail Market Dynamics and Other Key Determinants", National planning Conference, USA.

10. Nelson, Dick and John Niles and Aharon Hibshoosh (2001), A New Planning Template for Transit-Oriented Development, MTI Report 01-12, Mineta Transportation Institute, San José State University.

11. Policy Guidelines. Attachment 1 (2004), The Transit Oriented Development Policy Guideines, Calgary, USA Available at [www.calgary.ca/DocGallery/BU/planning/pdf/tod/tod\\_handbook.pdf](http://www.calgary.ca/DocGallery/BU/planning/pdf/tod/tod_handbook.pdf)

12. Porter, Douglas R (1997), Transit-Focused Development: A Synthesis of Research and Experience, Transit Cooperative Research Program (TCRP), Report No.20, Washington, D.C.: National Academy Press.

13. Project for Public Spaces (1997), The Role of Transit in Creating Livable Metropolitan Communities, Transit Cooperative Research Program (TCRP), Report 22, Washington, DC: Transportation Research Board.

14. [www.Vtpi.org](http://www.Vtpi.org)

خصوصی در مجتمع‌های ایستگاهی مدنظر است، لیکن نایبستی به این امر به صورت یک امر یک سویه و سوداگرایانه نگرینسته شود و در جهت تشدید و افزایش هر چه بیشتر آن اقدام گردد، بلکه ضروری است ملاحظات شهرسازی و بهبود محیط و کیفیت فضاهای شهری نیز کاملاً مورد توجه قرار گیرد. در ایجاد مجتمع‌های ایستگاهی نایبستی به مشارکت بخش خصوصی توجه جدی می‌ذول شود و راهکارهای مناسب برای به‌کارگرفتن سرمایه‌های خصوصی در جهت توسعه و عمران شهری ارائه گردد، در مشارکت بخش خصوصی منظور از سرمایه، تنها سرمایه‌های مادی نیست بلکه سرمایه‌های معنوی به خصوص نیروهای فکری مبتکرانه و مدیریت آن‌ها نیز مدنظر است. ترکیب سرمایه‌های مادی و معنوی از عوامل مؤثر در توسعه پایدار شهر است. عناصر مؤثر در مکانیزم تحقق طرح در تصویر شماره ۲ آورده شده است.

#### منابع

۱. بهرام سلطانی، کامبیز (۱۳۷۱) مجموعه مباحث و روش‌های شهرسازی، محیط زیست، تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران.

۲. دفتر توسعه مترو (۱۳۸۱) متروی تهران، تهران، شرکت مترو.

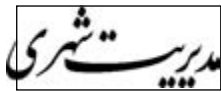
۳. سازمان محیط زیست (۱۳۷۹) محیط زیست در گره‌های شهری، تهران، روابط عمومی سازمان محیط

4. American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO) (2006); "The Role of State DOTs in Support of Transit-Oriented Development (TOD), Cambridge Systematics

5. An Overview of Transit Oriented Development (TOD) (2006); Presented to the University Avenue Central Corridor Taskforce City of Saint Paul Department of Planning and Economic Development (PED).

6. Burgess. C (2001); Forth Worth Transit Alternatives Analysis, Transit Supportive Landuse Policies, Forth Worth, Texas University.

7. Calthorpe, Peter (1993), The Next



# Urban Management

A Quarterly Journal of Urban  
Management and Planning  
Vol. No.24 Autumn & Winter  
2009



## The Urban and Rural Research Center

Address: No. 17 , Shahid Naderi  
St., Keshavarz Blvd , Vali-e-Asr sq.,  
Tehran, iran

Tel:88976651-88986382-  
88966239

Fax:88977918

Urban Research Center:

Address. Az above, North Forth  
Floor

Tel: 88977919

Ministry of Interior



Iran Organization Of Municipality  
and Rural Managers The  
Cultural, Informative and  
Publications Institute

<http://www.imo.org.ir>

**License Holder:** The Iranian Municipalities Organization (I.M.O)

**Managing Director:** Mohamma Reza Ershadmanesh

**Editor-in-chief:** Mohammadreza Bemanian

The Editorial Board

**Aminzade, Behnaz.** Associate Prof, Environmental Studies  
Department, Tehran University

**Asgari, Ali.** Associate Prof, Management Studies Department,  
York University of Canada

**Azizi, Mohammad Mahdi.** Associate Prof, Faculty of Fine Arts,  
Tehran University

**Behzadfar, Mostafa.** Assistant Prof, Architecture and Urban  
Planning Department, Elm-o-san'at University of Iran

**Bemanian, Mohammadreza.** Associate Prof, Art and  
Architecture Department, Tarbiat Modares University

**Diba, Darab.** Prof, Faculty of Fine Arts, Tehran University

**Eghbali, Naser.** Assistant Prof, Social Sciences Department, Azad  
University of Tehran

**Etesam, Iraj.** Prof, faculty of fine art, Tehran University

**Farhangi, Ali Akbar.** Prof, Management Department, Tehran  
University

**Ghafari, Ali.** Prof, Architecture and Urban Planning Department,  
Shahid Beheshti University

**Golabchi, Mahmood.** Prof, Faculty of Fine Arts, Tehran  
University

**Latifi, Gholamreza.** Assistant Prof, Social Sciences Department,  
Allameh Tabatabayee University

**Mirsepasi, Nasser.** Prof, Management and Economy  
Department, Azad University of Tehran

**Naghizade, Mohammad.** Assistant Prof, Art and Architecture  
Department, Azad University of Tehran

**Pourjafar, Mohammadreza.** Associate Prof, Art and Architecture  
Department, Tarbiat Modares University

**Sedigh Sarvestani, Rahmatallah.** Prof, Social Sciences  
Department, Tehran University

**Tavosi, Mahmood.** Prof, Art and Architecture Department,  
Tarbiat Modares University

**Editorial manager:** Mahmoudinedjad, Hadi, Phd,scholar; Tarbiat  
Modares University

**English Text Editing:** Hamid Hashtroodi

**Editorial Committee:** F. Kamandi, E. Taherimehr, M.  
Heidaroolad



- Papers submitted for publication should describe original work not previously published.
- Papers presented at a scientific meeting should be accompanied by particulars of the Meeting.
- Manuscripts may be submitted in English, and should be written according to sound grammar and proper terminology, irrespective of the language, the paper should be accompanied by both English and Persian abstracts.
- Manuscripts should be typed on one side of the A4 paper, with double spacing and 3 cm margin at each side submitted in triplicate.
- The first page of the paper should only contain the title, name(s), degree(s) and address of the author(s), and the source(s) or financial support for the study, if applicable.
- The text should include: title, 3-5 keywords, abstract, introduction, materials and methods, results and discussion, acknowledgment if any, and reference.
- The English and Persian abstracts for each paper submitted on two separate pages and inclusive of all information requested under item 4, should not exceed 20 lines.
- Tables, in limited numbers, should be submitted on separate with the captions placed above.
- Figures and graphs ( only in black and white ) in limited numbers, are accepted only if they are of high quality art work and mounted on separate pages with the legends placed below.
- The same data should not be presented in both tables and figures, and their suggested place should be clearly marked on the margin of the text.
- References alphabetically arranged by the author's name, and in sequential numbers, as will be referred to in the text, should include the following information: name of the author(s), year of publication, title, name, of the journal (as abbreviated by index medicus), volume number and page number. With regards to books, the edition, name and address of the publisher should replace the name and volume number of journal.
- Short communication and case reports should, when possible, follow the same be ordered in advance.
- The sole responsibility for the views and statement expressed in the article remains only with the author(s).
- Editors of the journal reserve the journal reserve the right accept or reject any article, as necessary.

**Urban**

**24**

**Management**

**Journal of Urban and Rural  
Management, Urban and  
Rural Research Center**

Vol.7 No.24 Autumn & Winter 2009

- **Using the system of decision making support in determination of waste and management process guidelines with consumption pattern revision approach**  
A.najafi, A. adinenia bajgiran, A. karimian, R. abdolah, M. sohrabi
- **The way of shaping a citizens oriented city communion in educational systems survey and its effect on social communion in adolescence**  
M. Amirpanahi, G. Gafari
- **The survey on Islamic council function in rural development (case study: Hakim Abad- zarandie)**  
M.R. Rezvani, A. Ahmadi
- **Study of determining indicators of spatial and functional definitions in inner-city local parks based on Shafag Park**  
M.R. Bemanian, A.R. Keshtkar, F. Zarfchi shirazi, Y. Mozisian
- **The Assessment of Urban Environment on Regulations & Norms: With Emphasis on Air Pollution**  
Z. fani, J. Moloudi
- **The effect of improving visual art on improving the urban public environments, case study: Tehran- Azadi Street**  
M. Pourjafar, A.A. Taghvaei, A.R. Sadegi
- **Investigating the pattern for offering land in surround of subway station with addressee based point of view, case study for Sadeghiyeh station**  
M. Rafiean, H. Asgari