

ارزیابی کیفیت بصری و ویژگی‌های کالبدی بدنه‌های شهری از دیدگاه پایداری اجتماعی (مورد کاوی: خیابان پنجم نیروی هوایی در منطقه ۱۳ و خیابان میعاد در منطقه ۱۹ در کلان‌شهر تهران)

تاریخ دریافت مقاله: ۴۰۱/۱۱/۱۷ تاریخ پذیرش نهایی مقاله: ۴۰۲/۰۲/۰۶

ساره مشعربان (دانشجوی دکتری گروه شهرسازی، واحد شهر قدس، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران)
خشایار کاشانی جو* (استادیار گروه معماری، واحد شهر قدس، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران)
ملیحه احمدی (استادیار گروه شهرسازی، واحد شهر قدس، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران)

چکیده

فقدان بدنه‌های شهری مناسب در درک شهروندان از اهمیت کیفیت بصری و تأثیرات آن بر جسم و روان می‌تواند به عنوان عاملی مهم مد نظر قرار گیرد. نمای ساختمان‌ها همچون پیراهنی است که شخصیت کالبدی و بصری یک بدنه شهری را نمایش می‌دهد. این پژوهش با هدف شناخت بصری و کالبدی بدنه‌های شهری از طریق پایداری اجتماعی سعی بر آن دارد به بهبود کیفیت محیطی پایدار بیانجامد. روش این پژوهش توصیفی- کتابخانه‌ای می‌باشد و درصدد این است که به بهبود کیفیت بصری و وضعیت بدنه‌های ساختمان‌ها کمک کند و توصیفی مناسب از بدنه خوب یکی از مناطق شهر تهران در ذهن ایجاد شود، در نهایت به عنوان راهکاری برای شهرسازان و طراحان شهری قرار گیرد و شهروندان را در رسیدن به یک شهر زیبا با کیفیت مطلوب بصری یاری دهد.

واژه‌های کلیدی: کیفیت بصری، بدنه‌های شهری، پایداری اجتماعی، کالبد.

مقدمه

تقویت و افزایش جذابیت بصری در نما و داشتن جداره‌هایی زیبا با رویکرد پایداری اجتماعی امری مهم محسوب می‌شود امری که به گفته کارشناسان شاید تا به حال آنچنان که باید به آن پرداخته نشده است. منظر شهری به عنوان بخشی از سیمای شهر، نقش کلیدی را در ارتقاء کیفیت زندگی شهری ایفا می‌کند و در صورت برخورداری از کیفیت مطلوب، می‌تواند سهم خود را در شکل‌دهی به پایداری اجتماعی و همبستگی‌های شهری به خوبی ایفا نماید (فرجی و همکاران، ۱۴۰۰). تفسیر پایداری اجتماعی فقط با تأکید بر برابری و عدالت اجتماعی امکان پذیرست. شهرهای در حال رشد برای اینکه به مکان‌هایی مناسب زندگی تبدیل شوند نیازمند تسهیل توزیع عادلانه منابع در بلند مدت هستند (Ansell & Thompson – Fawcett, 2008) و با هدف تعیین حداقل الزامات اجتماعی برای توسعه بلند مدت و شناسایی چالش‌های جامعه در بلند مدت به کار می‌رود (Colantonio, 2009:6). در نهایت می‌توان هدف از پایداری اجتماعی را بهبود شرایط زندگی دانست و آن را فرایند دسترسی جوامع به بالاترین سطح کیفیت زندگی اجتماعی در نظر گرفت. بیشترین هزینه در شهرها برای ساخت و سازهای همچون انجام امور راه سازی، تأسیس پاساژها و مجتمع‌های تجاری در سطوح کلان انجام می‌گیرد. اما آنچنان که باید به امور شهری و ارزیابی کیفیت بصری توجه نشده است، شاید همین موضوع ارزیابی کیفیت بدنه‌های شهری موجود در سطح شهر را بتوان با مدیریتی دقیق و مناسب از ابتدای طرح‌ها و با میزان هزینه کمتر به انجام رسانید. یکی از دغدغه‌های اصلی در بحث بدنه‌های شهری عدم توجه به پایداری اجتماعی به عنوان یکی از عوامل مهم در شکل‌گیری شهر است، بیشتر ناپایداری‌های اجتماعی که در سطح شهرها تجلی یافته است، به دلیل کم‌توجهی با نادیده گرفتن ابعاد اجتماعی ایجاد شده است. این پژوهش می‌کوشد تا با تدوین اصول ارزیابی کیفیت بصری بدنه‌های شهری از طریق پایداری اجتماعی بتواند با ارزیابی کیفیت بصری میزان پایداری اجتماعی را افزایش دهد که بتوان با ارائه ضوابط و مقررات خاص منطقه به طرحی مناسب رسیده، که با پایداری اجتماعی در ایجاد بدنه‌های شهری بتواند به رشد، بهبود کیفیت بصری و وضعیت بدنه‌های ساختمان‌ها کمک کند و توصیفی مناسب از بدنه خوب یکی از مناطق شهر تهران در ذهن ایجاد شود، در نهایت خروجی سند نیز به عنوان راهکاری برای شهرسازان و طراحان شهری قرار گیرد و شهروندان را در رسیدن به یک شهر زیبا با کیفیت مطلوب بصری یاری دهد.

پیشینه پژوهش

با توجه به موضوع پژوهش حاضر که ارزیابی کیفیت بصری و ویژگی‌های کالبدی بدنه‌های شهری از دیدگاه پایداری اجتماعی می‌باشد، پژوهش‌های متعددی در این حیطه انجام شده که به صورت جدول شماره (۱)، نشان داده شده است.

جدول شماره (۱): پیشینه و سوابق پژوهش

ردیف	عنوان	نویسنده	سال انتشار	توضیح
۱	کتاب نما در سیمای شهر	مختارپور	۱۳۹۵	در شهرهای سنتی ایران، نماها به دلیل ویژگی درون‌گرایی دارای کمترین تنوع بصری هستند. بخش اعظم نماها را سطوح صاف و ساده‌ی خشت و گل اندود بارنگ ملایم خاک تشکیل می‌دهند که گاه در گاه‌های ورودی آن را قطع می‌کنند بدنه‌های داخلی حیاط‌های قدیم ایرانی در مقایسه با بدنه‌ی میدان‌ها از تنوع شکلی بیشتری برخوردار است.
۲	مقاله تحلیلی بر ارزیابی کیفیت پایداری اجتماعی در نواحی دو و سه شهر سبزوار	حسینی و همکاران	۱۳۹۴	کیفیت پایداری اجتماعی را در نواحی دو و سه شهرداری سبزوار مورد ارزیابی قرار دادن دو معتقدند که شاخص کلی پایداری اجتماعی در این نواحی در سطح مناسبی قرار ندارد و بیش‌ترین ناپایداری نیز مربوط به مشارکت در امور سرمایه اجتماعی و احساس امنیت می‌باشد.
۳	مقاله بررسی میزان تأثیر شاخص‌های مکانی بر ارتقاء پایداری اجتماعی در بافت‌های فرسوده	روستا	۱۳۹۳	از نگاه کارشناسان نوسازی شاخص‌های حس تعلق به مکان، امنیت، حفظ هویت، تنوع فعالیت‌ی و وجود شرایط عادلانه برای گروه‌های مختلف اجتماعی به عنوان مهمترین شاخص‌های اثر گذاری بر پایداری اجتماعی شناسایی شده‌اند.
۴	نماها و جداره‌های شهری	سازمان زیباسازی شهر تهران	۱۳۹۲	کلیه‌ی سطوح قابل رویت ساختمان‌ها در یک فضای شهری بدنه‌ی فضا را شکل می‌دهد که قسمتی از فضا را محصور می‌کند. بدنه‌ی ساختمان ممکن است یک سطح صاف ساده یا نمایی شامل تعدادی باز شو باشد.
۵	کتاب جداره‌های شهری و نقش آنها در فضای شهری	طباطبایی	۱۳۹۰	نما به مفهوم آنچه در متون تخصصی مورد نظر است، به معنی منظره خارجی ساختمان آن چه از فضای شهری دیده میشود، است.
۶	کتاب اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاهای مسکونی در ایران	توسلی	۱۳۷۶	توسلی با ذکر اصولی جهت ترکیب توده و فضا، نما مطلوب را نمایی می‌داند که دارای نظم، وحدت و ترکیب، مقیاس، تناسب و هماهنگی باشد. سادگی، وجود نشانه، تعادل، مجاورت، هماهنگی، تقارن، تداوم و پیوستگی فضایی، محصوریت، تباین و قلمرو دیگر اصولی است که وی جهت طراحی فضا معرفی می‌کند.

ردیف	عنوان	نویسنده	سال انتشار	توضیح
۷	The key to Sustainable Urban Development in UK Cities? The influence of density on social sustainability	Dempsey	۲۰۱۲	پایداری اجتماعی، تحت مفاهیم وسیع تر برابری اجتماعی، توزیع خوب و مناسب منابع و اجتناب از کارهای محرومیت زاء، اجازه دسترسی ساکنان به مشارکت فعال و کامل در جامعه به لحاظ اجتماعی، اقتصادی و سیاسی و همچنین پایداری جامعه قرار می‌گیرد.
۸	Urban regeneration assessme impact an social for sustainability	Glasson and Wood	۲۰۰۹	مفهوم پایداری اجتماعی در چند سال گذشته به سمت مباحثی چون شبکه‌های اجتماعی، مشارکت، حس مکان و امنیت در جامعه سوق پیدا کرده است.
۹	The social sustainability of medium density housing: A conceptual model and Christchurch case study	Ancell & Thompson-Fawcett	۲۰۰۸	همچنین در بستر مناطق شهری، تفسیر پایداری اجتماعی فقط با تأکید بر برابری و عدالت اجتماعی امکان پذیر است. شهرهای در حال رشد برای اینکه به مکان‌هایی مناسب زندگی تبدیل شوند نیازمند تسهیل توزیع عادلانه منابع در بلند مدت هستند.
۱۰	City of Boulder social sustainability strategic plan	City Council of the city of Boulder	۲۰۰۷	پایداری اجتماعی به معنای حمایت از توزیع برابر منابع، حمایت از تنوع در جامعه، تلاش در جهت رفع نیازهای اساسی مردم و سرمایه‌گذاری در منابع انسانی و اجتماعی است، که از طریق آنها، اهداف کلیدی اقتصادی و زیست محیطی تحقق می‌یابد.
۱۱	Social Sustainability: a Catchword between Political Pragmatism and Social Theory	Littig & Griesler	۲۰۰۵	از طرفی پایداری اجتماعی همان کیفیت جوامع و ماهیت روابط اجتماعی و به نوعی نشان دهنده روابط درونی جامعه است.

منبع: نگارندگان

اهمیت و ضرورت پژوهش

در چند دهه اخیر بسیاری از شهرسازان به آسیب شناسی بافت کیفیت بصری، جاذبه و سرزندگی در شهرهای امروزین پرداخته و برای بهبود آن نظریه‌پردازی کرده‌اند. خصوصیات بصری سهم مهمی در هویت منطقه و حس مکان دارد، که به لذت بردن مردم از محیط طبیعی و مصنوع اطرافش کمک می‌کند و سبب جذب سرمایه‌گذاری و پیشرفت‌های اجتماعی و اقتصادی منطقه می‌شود. شناخت عوامل و معیارهای مؤثر در کیفیت بصری سیمای سرزمین به منزله ابزار مناسب برای ارزیابی و مکان‌یابی مناطق دارای ارزش زیبایی شناختی می‌تواند مدیران و برنامه‌ریزان را در انتخاب لکه‌های حفاظتی و مدیریت مؤثر سیماهای دارای ارزش بصری یاری نماید (رفیعیانی‌خاچک و همکاران، ۱۳۹۳). فقدان بدنه‌های شهری مناسب در درک شهروندان از

نقش و اهمیت کیفیت بصری و تأثیرات آن بر جسم و روان می‌تواند به عنوان عاملی مهم مد نظر قرار گیرد.

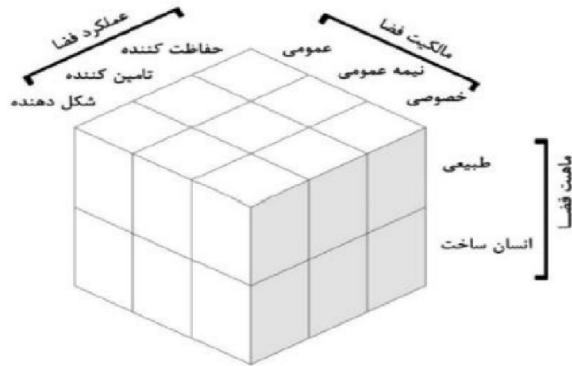
نمای ساختمان‌ها همچون پیراهنی است که شخصیت کالبدی و بصری یک بدنه شهری را نمایش می‌دهد. این نما ضمن آن‌که منحصر به فرد است باید با بدنه‌ای که کلیت بدنه یک خیابان را تشکیل می‌دهد هماهنگ و همخوان باشد. در این میان هر ساختمان باید نمایش‌دهنده الگوی غالب نمای ساختمان‌ها و هماهنگی بین آن‌ها باشد تا ماندگاری تصویر ذهنی از محیط را ایجاد نموده و شهروندان را به حضور در فضای طراحی شده و درک بصری مناسبی ترغیب نماید. مجموعه نماهای ساختمانی کلیتی به نام بدنه‌های شهری را تشکیل می‌دهند و در اثر وقوع حضور در فضاهای شهری خاطرات جمعی شهروندان و کیفیت بصری شکل می‌یابد. یکی از عوامل مهمی که در شکل‌گیری بدنه‌های شهری تأثیرگذار است اما متأسفانه آنچنان مد نظر قرار نمی‌گیرد؛ عدم ارزیابی کیفیت بصری در فرایند ساخت و ساز می‌باشد که ما را از رسیدن به طرحی زیبا باز می‌دارد. در دهه اخیر، نابسامانی بدنه‌ها و اغتشاش حاکم بر منظر شهری، از رایج‌ترین موضوع‌هایی است که توجه مسئولان را به خود جلب کرده است. این نابسامانی‌ها از فقدان قوانین در جنبه‌های کیفی و عدم وجود الگویی ثابت در زمینه طراحی نما، نشأت گرفته است.

مبانی نظری پژوهش

شهرها به عنوان مهمترین و کامل‌ترین شکل از اشکال اسکان بشری، بهترین و بزرگترین جلوه‌گاه بروز نگرش‌ها، ارزش‌ها و شرایط اجتماعی ساکنان خود می‌باشند. شهر با نگاه نخست با منظر، خود را در معرض دید و قضاوت ناظران قرار می‌دهد. در واقع منظر شهری مانند نمای ظاهری و پوسته بیرونی هر شهر است که نگاه هر بیننده‌ای را در وهله نخست متوجه خود می‌کند و نخستین چیزی است که شهروند در شهر با آن ارتباط برقرار می‌سازد و به صورت بی‌وقفه وی را تحت تأثیر قرار می‌دهد. بهم‌ریختگی منظر شهر بیانگر بی‌نظمی ساختار برنامه‌ریزی و رفتار شهری است و منظر زیبا نشان دهنده رابطه‌ای مناسب میان شهر و شهروند می‌باشد. در این میان تعامل انسان و پدیده شهر از طریق منظر شهری شکل گرفته و جایگاه منظر شهری در ارتباط چند سویه انسان - محیط بسیار حائز اهمیت است. ویژگی‌های محیط شهری بخش قابل تأملی از دانش و عواطف محیطی شهروندان را تحت تأثیر قرار می‌دهد و ادراک، شناخت و شیوه‌های ارزیابی افراد نیز از محیط به طریق متعددی صورت می‌گیرد. در شرایط کنونی منظر فضاهای شهری به وسیله متخصصان و بدون مشارکت شهروندان به ویژه در مقیاس طراحی شهری و زیباسازی محیط انجام می‌شود که پیامد آن، فضاهای شهری است که

سلیقه اقلیت طراحان را در مقابل اکثریت استفاده‌کنندگان در اولویت قرار می‌دهد. این در حالی است که انسان به عنوان مخاطب و کاربر فضاهای شهری با قوه ادراک و با بهره‌گیری از حواس خود با آن ارتباط برقرار می‌کند. ارتقاء عوامل بصری و ادراکی منظر فضاهای شهری زمانی می‌تواند تحقق یابد که اولویت‌سنجی مسائل شهری موجود، مبتنی بر نظریات شهروندان و استفاده‌کنندگان از فضاها باشد. (وحدت و همکاران، ۱۳۹۴: ۱۸). فضای شهری تنها یک مفهوم کالبدی نیست بلکه کنش "تعاملات شهروندی" و "فعالیت‌های شهری" را نیز در بر می‌گیرد. یعنی کالبدی از شهر را مجبور می‌کند که مکان برقراری فعالیت‌های شهری یا عرصه بروز تعاملات اجتماعی باشد (قلمبردزفولی و نقی‌زاده، ۱۳۹۲: ۱۹). به اعتقاد کوین لینچ^۱ فضای شهری، فضایی است که برخی مرزهای اجتماعی شکسته می‌شوند و برخوردهای از پیش تدوین نیافته به وقوع می‌پیوندند و افراد در یک محیط اجتماعی با هم اختلاط می‌یابند (پاکزاد، ۱۳۹۷). پارادایم پایداری یا توسعه پایدار در پی دستیابی به شیوه رفع بهینه در، چالش‌های بحران زیست محیطی و معضلات توسعه شهری و به منظور ارتقای کیفیت زندگی و ایجاد موازنه بین رشد توسعه و و حفاظت از محیط زیست مطرح شده است (راغبیان هنزایی و همکاران، ۱۴۰۲). شولتز^۲ فضای شهری را به عنوان یکی از چهار شیوه‌ی سکونت انسان در هستی بیان می‌کند و دو بعد وجودی آن را دیدار و گزینش معرفی می‌کند. دیدار الزاماً بیانگر توافق نیست و در اصل به معنای گرد هم آمدن مردم با تمامی اختلافات ایشان است. از این رو فضای شهری، ضرورتاً مکانی می‌شود برای مکاشفه یا به عبارتی حیطه‌ی امکانات گوناگون (شولتز، ۱۳۹۱: ۱۵۲). به اعتقاد فرانسیس تیبالدز^۳ فضاهای شهری محیط‌هایی برای تبادل فرهنگی، تفریحی، لذت، گذران اوقات فراغت، زندگی اجتماعی و تبادل افکار هستند (تیبالدز، ۱۳۹۳: ۶۱). در این راستا شکل شماره (۱)، مدلی از مفاهیم فضای شهری، را نشان می‌دهد.

1 - Lynch
2 - Schultz
3 - Tybaldz

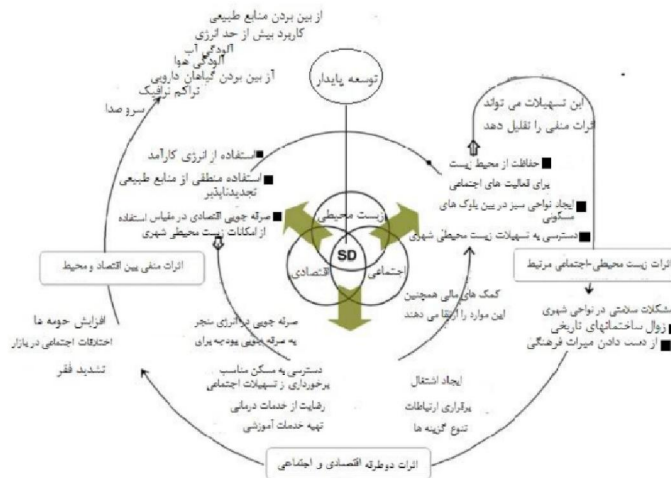


شکل شماره (۱): مدلی از مفاهیم فضای شهری، منبع: (صرافی و محمدیان مصمم، ۱۳۹۲: ۱۲۸)

توسعه پایدار شهری

از دهه ۱۹۷۰ به‌طور فراگیر و در پاسخ به بحران‌های موجود در شهرها، نظریه توسعه پایدار شهری از سوی بسیاری از متخصصان مطرح شد تا به کمک آن زمینه زیست پذیر شدن شهرها پدید آید. با توجه به ضرورت بحث پایداری و زیست پذیری و رابطه متقابل این دو در شهرهای امروزی، اهمیت دستیابی به برنامه‌ای هدفمند که ضامن سلامت امروز و فردای شهر و شهروندان آن باشد، امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است (Shi et al, 2012). توسعه پایدار شهری فرایندی است که طی آن گردش انرژی در شهر در حداقل شرایط عملکردی، حداکثر کارایی را داشته و توزیع یکسانی را در به حرکت درآوردن عناصر به‌عنوان مجموعه یکپارچه ایجاد می‌نماید (وارثی، بابانسب و اسلامی، ۱۳۸۸). توسعه پایدار شهری طی دهه‌های اخیر به‌تدریج به الگو واره‌ای نوین و مسلطی در ادبیات نظری و علمی رایج در باب توسعه و برنامه‌ریزی شهری تبدیل شده است. (رهنمایی و پور موسوی، ۱۳۸۵). امروزه با افزایش این آگاهی که، اکثر فرآیندهای زندگی شهری به پایداری مرتبط می‌باشند (Sonne, 2009) و شهرها گره‌های حیاتی برای توسعه پایدار در مقیاس جهانی هستند، در حال حاضر حکومت‌های شهری سیاستهای جدید را به سمت پایداری سوق می‌دهند (Kagan, et.al, 2017). به طور خلاصه، مفهوم پایداری شهری نشان دهنده وضعیت مطلوبی است که در آن جامعه شهری برای رسیدن به تعادل و یکپارچگی محیط زیست، توسعه اقتصادی، بازسازی و عدالت اجتماعی (Rosaa, et.al, 2018) به عنوان اهداف بلندمدت (از طریق فرایند استراتژیک توسعه پایدار) در چارچوب یک مسیر مطلوب تلاش می‌کند. به این ترتیب، هدف آن ایجاد محیط‌های سالم، سرزنده و مرفه انسانی و با حداقل نیاز به منابع (انرژی، مواد و غیره) و حداقل تأثیر بر محیط زیست می‌باشد

(Shaery, 2017). جهت درک بهتر چارچوب مفهومی و اهداف توسعه پایدار شهری، مدلی از ابعاد مهم توسعه پایدار شهرها در شکل شماره (۲) ارائه می‌گردد.



شکل شماره (۲): ابعاد توسعه پایدار شهری، منبع: (Kagan, et.al, 2017)

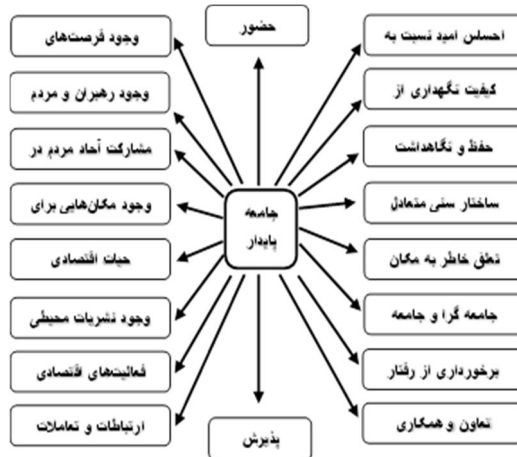
پایداری اجتماعی

پایداری اجتماعی تحت عنوان زندگی سالم و بارور و هماهنگ با طبیعت تعریف شده است. در این تعریف بقا و حیات جامعه، همگام با حفظ کیفیت محیطی و مرتبط با نظام‌های اقتصادی در جهت دستیابی به بالاترین در سطح رضایت از زندگی است (GTZ, 2004: 2). پایداری اجتماعی اصول سیاسی و اجتماعی را با مسائل مربوط به مشارکت، شادی، رفاه و کیفیت زندگی ترکیب می‌کند پس مفهوم پایداری نیازمند یک شبکه کالبدی- اجتماعی است (رستمی و ملک حسینی، ۱۴۰۲).

در سطح عملیاتی، پایداری اجتماعی ناشی از اقداماتی در زمینه موضوعات کلیدی که شامل عرصه‌های اجتماعی افراد و جوامع برای ظرفیت‌سازی و توسعه مهارت‌ها برای رفع نابرابری‌های زیست محیطی و فضایی می‌شود (Colantonio & Dixon, 2009: 4). در صورتی پایداری اجتماعی به دست می‌آید که کار درون یک جامعه، مجموعه‌ای گسترده‌ای از نیازهای انسان را برآورده سازد و به صورت طبیعی شکل گرفته باشد و همچنین توانایی برآورده ساختن عدالت اجتماعی، کرامت انسانی و مشارکت را داشته باشد (Litting & Griebel, 2005: 72).

ابعاد مؤثر در پایداری اجتماعی

حوزه اجتماعی گسترده‌ترین بعد توسعه پایدار است. در شکل شماره (۳)، ابعاد مؤثر در پایداری اجتماعی در جهت داشتن یک جامعه پایدار که بیشتر به نیازهای اصلی و بهبود کیفیت زندگی مربوط می‌شود، آورده شده است.



شکل شماره (۳): ابعاد مؤثر در پایداری اجتماعی، منبع: (شیخکانلوی میلان، ۱۳۹۰: ۴۷)

در دانشگاه‌ها و در عمل توجه کمتری به بعد اجتماعی پایداری در مقایسه با بعد اقتصادی، محیطی و... شده است. شرکت کردن و مشارکت در فعالیتهای اجتماعی عنصر اصلی پایداری اجتماعی محسوب می‌شود. پایداری اجتماعی مفهومی است که در کشورهای در حال توسعه و توسعه یافته فرق دارد، و می‌تواند بر اساس آموزش، تغییر عادات و یا تغییر ذهنیت شکل بگیرد. اکثریت صاحب‌نظران بیان می‌کنند که مشارکت عمومی شاخصی برای پایداری اجتماعی جوامع است. آقای کونز جنبه‌های پایداری اجتماعی را بدین ترتیب بیان می‌کند:

تأمین نیازهای اساسی مردم

داشتن محیط زندگی سالم و بهداشتی

دسترسی آسان به مراقبت‌های پزشکی، آموزشی و کار

سلامت جسمی و روانی

توجه به نیازهای افراد مسن، بیمار و فقیر

تعامل اجتماعی و داشتن حس تعلق به مکان

غنی‌سازی فرهنگی و معنوی از طریق ایجاد امکانات فرهنگی و آموزشی مناسب

عدالت اجتماعی در تصمیم‌گیری و دستیابی به منابع (جنسیت، برابری، عدالت بین نسلی^۱ و مشارکت گسترده).

کیفیات محیطی

در ارتباط با واژه «کیفیت» که در بخش پیشین به تفصیل به معنی و مفهوم آن پرداخته شد. در رابطه با واژه محیط شهری نیز در فرهنگ انگلیسی آکسفورد، «مجموعه شرایط و بستر طبیعی زیست آدمی» تعریف شده است (Oxford, 1994). به‌طور کلی در دانش طراحی شهری، محیط به هر آنچه در پیرامون، وجود دارد و به‌صورت بالقوه با فرد در ارتباط قرار می‌گیرد، اطلاق می‌شود. هرچند که فرد امکان دریافت تمامی اطلاعات موجود را نداشته باشد. محیط به نوبه خود مجموعه‌ای از زیر محیط‌های گوناگون است که هر یک بنا به شرایط ادراک فرد، به‌عنوان محیط مستقل دریافت می‌گردند. (پاکزاد، ۱۳۸۵). بر این اساس کیفیت محیط شهری، درجه، ارزش، برتری، کمال یک محیط شهری می‌باشد که از طریق پاسخ‌دهی مناسب یا نامناسب به نیازهای اساسی آدمی پدید می‌آید. برخی مفهوم کیفیت محیط شهری را وابسته به عناصر و فعالیت‌هایی که به شهر، شهریت می‌بخشند و ارزش‌هایی که عناصر شهریت را کیفیت می‌دهند، می‌دانند (انصاری‌نیا، ۱۳۷۶). برای اولین بار واژه کیفیت محیط شهری در کنفرانس هیئات^۲ سازمان ملل متحد در سال ۱۹۷۶، بدین صورت تعریف شد: «کیفیت محیط عبارتست از برآوردن نیازهای اساسی و عدالت اجتماعی، که این نیازها عبارتند از: غذا، مسکن، شغل، بهداشت، آزادی، شرافت، امکان پیشرفت فردی و توزیع درآمدهای توسعه» تعریف فوق که در حدود ۴۰ سال پیش ارائه گردید بر ارزش‌های اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و طبیعی انسان تأکید دارد و به نوعی «کیفیت محیط شهری» را معادل «کیفیت زندگی انسان» می‌داند.

تیبالدز در کتاب «شهرسازی انسان‌گرا» مفهوم «کیفیت زندگی»^۳ را مفهومی جامع می‌داند که کیفیت محیطی را در دل خویش دارد. وی می‌نویسد: «کیفیت زندگی»، واژه‌ای پیچیده در رابطه با شرایط و وضعیت جمعیت، در یک ناحیه است. دربرگیرنده ابعاد روانی است که شاخص‌هایی همچون رضایت، شادمانی و امنیت را در برمی‌گیرد. در برخی موارد رضایت‌های اجتماعی^۴ نیز نامیده می‌شود. (تیبالدز، ۱۳۹۳). لنینچ در سال ۱۹۷۴ (تقریباً همزمان با کنفرانس سازمان ملل) «کیفیت زندگی» ساکنین شهرها را هدف نهایی دانش طراحی شهری عنوان کرد. وی می‌گوید: «اگر بنا است طراحی شهری مفید واقع شود باید قادر باشد تا از راه اعتلا کیفیت

¹ Intergenerational Equity

² . Habitate

³ .Quality of life

⁴ .Social Satisfaction

محیط کالبدی به اعتلا کیفیت زندگی انسان یاری نماید.» (لینچ، ۱۳۹۵) بر این اساس انواع محیط‌های شهری مانند فضای شهری نیز به تبعیت از هر پدیده‌ای در جهان هستی دارای فرم و محتوا می‌باشد. البته تجزیه یک پدیده به فرم و محتوا فقط به صورت انتزاعی امکان‌پذیر است. هیچ فرمی را بدون محتوا نمی‌توان تصور کرد و نه محتوایی را می‌توان بدون فرم تخیل کرد. نه فقط اشکال و رنگ‌ها دارای معانی خاص خود هستند، بلکه مجردترین مفاهیم مانند مهربانی و خشونت نیز شکل و رنگی را تداعی می‌کنند (پاکزاد، ۱۳۸۵). محتوا، موضوع، معنی و مفهومی است که در یک پدیده نهفته است. محتوا دارای خصلتی دوگانه است: عینی و ذهنی. محتوای یک پدیده یا فرآیند در داخل اثر نهفته است. جنبه‌های ذهنی و عینی محتوای یک پدیده در کنار هم دیگر زندگی نمی‌کنند، بلکه در هم عجین هستند (پاکزاد، ۱۳۸۵).

رویکرد طراحی و برنامه‌ریزی محور نسبت به کیفیت محیط شهری در جهت توسعه پایدار شهری

بر اساس تعامل انسان با محیط، برخی از نظریه پردازان با در نظر گرفتن انسان، به عنوان کاربر اصلی محیط شهری و نحوه پاسخگویی به نیازهای او با استفاده از طراحی و برخی دیگر با تأکید بر موضوع مکان^۱ و مکان‌سازی^۲ در طراحی و برنامه‌ریزی فضاهای شهری، کیفیت محیط را مورد بررسی قرار داده‌اند. اخیراً نیز با مطرح شدن مفهوم پایداری و ورود آن به دانش طراحی و برنامه‌ریزی شهری و نقش آن در دستیابی به اهداف توسعه پایدار، رویکرد دیگری قابل شناسایی است که تبیین‌کننده همه ابعاد کیفیت محیط شهری است. بدین ترتیب می‌توان نظریات موجود را در قالب سه رویکرد اصلی دسته‌بندی کرد؛ رویکرد انسانی^۳، رویکرد مکانی^۴ و رویکرد پایداری^۵ (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۲: ۶۶).

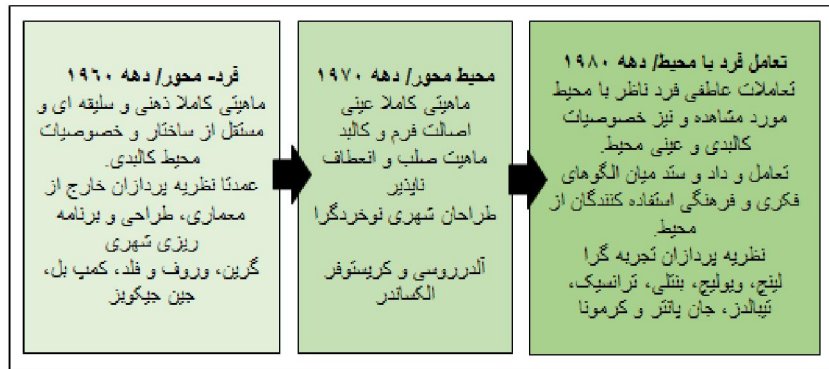
¹ Place

² Place-Making

³ Human Approach

⁴ Spatial Approach

⁵ Sustainable Approach



شکل شماره (۴): روند تغییرات تفکرات مرتبط با کیفیت محیط، منبع: (لشکری و خلیج، ۱۳۹۳).

از منظر رویکرد مکانی، کیفیت محیط شهری در گرو خلق مکان‌های با کیفیت شهری است. برنامه‌ریزی و طراحی شهری باید بتواند منجر به ارتقاء کیفیت مکان‌های شهری شود. از این رو شناسایی ابعاد مکان می‌تواند به شناسایی ابعاد مختلف کیفیت محیط نیز بینجامد. دیوید کانتر^۱ محیط شهری را به مثابه یک مکان متشکل از سه بعد در هم تنیده کالبد^۲، فعالیت^۳ و تصورات^۴ می‌داند. (Carmona et al, 2012).

نمونه مورد مطالعه

در این پژوهش به بررسی دو منطقه از مناطق ۲۲ گانه کلان شهر تهران پرداخته می‌شود که شامل مناطق ۱۹ و مناطق ۱۳ شهر تهران می‌باشد که به طور خلاصه به توضیح آنها پرداخته می‌شود.

شناخت منطقه ۱۹ شهرداری تهران

منطقه ۱۹ شهرداری تهران از جمله مناطق حاشیه‌ای و جنوبی شهر تهران است که در حوزه دروازه ورودی جنوب غربی شهر قرار گرفته است. این منطقه از شمال با مناطق ۱۷ و ۱۸ همجوار است که به ترتیب محورهای زمزم و آیت اله سعیدی مرز مشترک بین منطقه ۱۹ با مناطق همجوار شمالی را شکل داده‌اند. از سمت شرق، خیابان بهمنیار و بزرگراه تندگویان، در

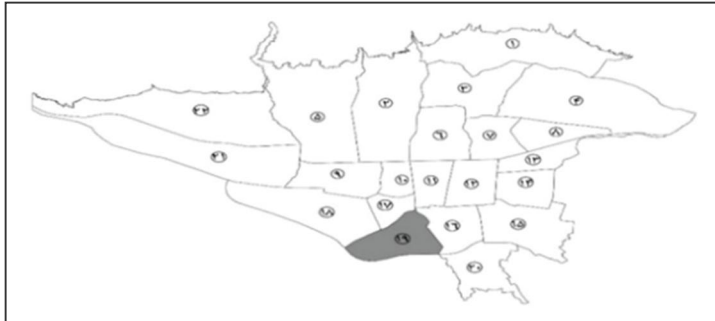
¹ Canter

² Form

³ Activity

⁴ Image

حداصل بین این منطقه و منطقه ۱۶ واقع شده است. در حالیکه منطقه ۱۹ از جنوب به بزرگراه آزادگان و حریم جنوب شهر تهران، و از غرب به تقاطع آزادگان و ساوه محدود می‌گردد.



شکل شماره (۵): موقعیت منطقه ۱۹ در شهر تهران

عناصر و پیوندهای اصلی درونی پیکره

دومین دسته از عناصر متمایزکننده و هویت‌بخش منطقه ۱۹ که وضع درونی منطقه را نشان می‌دهد، مشتمل بر مراکز، شبکه‌های ارتباطی پیونددهنده، مبادی ورودی و تقسیمات کالبدی داخلی منطقه است. به این ترتیب عناصر و پیوندهای اصلی درون پیکره شامل مراکز همچون پارک شریعتی، میدان ابوریحان، مجتمع آموزشی دکتر شریعتی؛ معابر عمده شامل شبکه‌های درونی لطیفی، صمدی، نور، طالقانی، احسانی، بخشنده، شکوفه، مطهری، ماهان، جانباز، خلایق و... می‌باشد. که بخش خدمات نیز عمدتاً در محورها به ویژه محورهای لطیفی، صمدی، میعاد و بهمنیار دیده می‌شود. محورهای فعالیت که یکی از شاخص‌های استخوان‌بندی است، در سطح منطقه عمدتاً به صورت الگوی خطی توزیع شده است و تنها در دو مکان با مرکز خدماتی مواجهیم. این مراکز و شبکه‌ها بافت‌های همجوار خود را به یکدیگر پیوند داده است و موجب قوام آنها شده است. باید توجه داشت که شبکه‌های لطیفی، صمدی، میعاد و میثاق به گونه‌ای استقرار دارند که بافتی یکپارچه پدید آمده اما سایر پیونددهنده‌ها مستقل‌اند. لذا در اولین تحلیل می‌توان چنین نتیجه‌گیری کرد که:

پیکره منطقه ۱۹ به دلیل جدایی و تکه تکه بودن عناصر و پیونددهنده‌های درونی‌اش پیکره‌ای چند بخشی، فاقد یکپارچگی، چندمرکزی و چند پاره است که مراکز پیونددهنده مانند فضاهای میانی محلات و فضاهای سبز نتوانسته یکپارچگی، وحدت، یگانگی و یکدستی بافت را پدید آورد و شبکه‌ها نیز از هم گسسته‌اند. پیکره منطقه ۱۹ در تمام مسیرهای اطراف خود ورودی و خروجی‌های متعدد، ناهمسطح، ناهمگن و ناهم‌عرض داشته و ورودی‌ها در بسیاری از محلات فقط به محله مذکور راه دارد. به عبارت روشن‌تر مسیرهای ورودی در داخل بافت منطقه

فاقد به هم پیوستگی است و در تمام بافت جریان ندارد و این موضوع از خوانایی منطقه می‌کاهد. بنابراین منطقه ۱۹ به دلیل حضور موانع کالبدی با مناطق همجوار خود یعنی مناطق ۱۶، ۱۷ و ۱۸ و همچنین درون منطقه میان بخش غربی با بخش شرقی آن، دچار عدم یکپارچگی بافت و عدم ارتباط و پیوند ساختاری می‌باشد. لیکن به دلیل حضور محورهای خدماتی مهم منطقه‌ای همچون محور مدائن در منطقه ۱۶ و محورهای لطیفی و مهران، میثاق و میعاد در منطقه ۱۹، توانایی بالقوه‌ای برای برقراری ارتباطی مناسب با بافت مجاور خود داراست.

پهنه‌بندی عملکردی منطقه

پهنه مسکونی، اولین پهنه محدوده مطالعاتی است. کاربری مسکونی ۳۵ درصد از کاربری‌های این پهنه را به خود اختصاص می‌دهد. این پهنه علاوه بر کاربری مسکونی دربردارنده خدمات سطح محله‌ای و ناحیه‌ای نیز می‌باشد. دومین پهنه، محدوده پادگان قلعه مرغی است که با سطحی بالغ بر ۲۹۱ هکتار، به عنوان پهنه نظامی در بخش شمالی منطقه واقع شده است. پهنه صنعتی شامل کارگاه‌ها و تعمیرگاه‌ها، کوره‌های آجرپزی و انبارضایعات واقع در بخش غربی منطقه است. وجود اراضی بایر، موقعیت مطلوب مکانی در بخش ورودی شهر تهران، دسترسی مطلوب به بزرگراه‌ها، از عوامل اصلی در رشد و توسعه استقرار صنایع در بخش غربی منطقه به شمار می‌رود.

پهنه خدماتی منطقه در برگیرنده عرصه‌ها، محورها و کانون‌های خدماتی می‌باشد. عرصه خدماتی در قالب میدان مرکزی میوه و تره‌بار قابل مشاهده است. در سطح منطقه سه مرکز خدماتی قابل شناسایی است که در بخش شرقی منطقه تمرکز یافته‌اند و از این حیث بخش غربی با فقدان مراکز خدماتی مناسب روبرو است. مراکز بخش شرقی شامل مرکز خدماتی-آموزشی (پیرامون مجتمع آموزشی دکتر شریعتی)، مرکز خدماتی ناحیه ۲ (شهرداری منطقه ۱۹، پارک شقایق و...) و مرکز خدماتی در شمال منطقه می‌باشد. محورهای عمده خدماتی و منطقه شامل محورهای لطیفی، میعاد و بخشی از مهران با فعالیت‌های متنوع خدماتی و محورهای شهید احسانی و بدر با عملکرد غالب تجاری (راسته پوشاک، پارچه و فعالیت‌های وابسته) قابل شناسایی می‌باشد.

از نقشه پهنه‌بندی عملکردی منطقه می‌توان چنین نتیجه‌گیری نمود که منطقه ۱۹ از حیث توزیع کاربری‌ها بافت همگنی نبوده و مردم از این حیث با کمبودهای جدی مواجهند. از سوی دیگر، همین مقدار خدمات، توزیع یکسانی ندارد به نحوی که عمده خدمات در نیمه شرقی منطقه تمرکز یافته و بخش غربی فاقد آن می‌باشد. لذا می‌توان چنین نتیجه‌گیری نمود

که منطقه ۱۹ از حیث پهنه‌بندی عملکردی و ارائه خدمات، تا حدود زیادی بر پهنه‌های اقتصادی-اجتماعی انطباق دارد.

شناخت منطقه ۱۳ شهرداری تهران

منطقه ۱۳ شهر تهران با وسعتی معادل ۱۵۲,۹۲ هکتار دارای ظرفیت جمعیت پذیری بالغ بر ۳۲۴۵۰۰ نفر می‌باشد. این منطقه براساس تقسیمات اداری شهرداری دارای ۵ ناحیه و ۱۹ محله می‌باشد. ناحیه ۴ این منطقه کارکردی غیرمسکونی دارد. از لحاظ وسعت، نواحی ۵ و ۴ به ترتیب بزرگترین و کوچکترین نواحی این منطقه‌اند.

عوامل تأثیرگذار در سازمان فضائی منطقه و دلایل انتخاب نمونه‌های مورد پژوهش

محور دماوند و در امتداد آن خیابان انقلاب که مهمترین شریان محیط بر منطقه محسوب می‌شود عمده ترین نقش را در اتصال ساختار فضائی به استخوان‌بندی اصلی تهران بر عهده دارد. ایفای نقش ورودی شهر تهران و استقرار کانوتی مهم همچون میدان امام حسین در امتداد آن جایگاه محور مذکور را به عنوان مرز شمالی منطقه بیش از پیش تقویت می‌کند. در مقابل محور دماوند، خیابان پیروزی به عنوان حد جنوبی منطقه مطرح می‌شود. خیابان پیروزی به لحاظ مقیاس عملکردی جایگاهی خفیف‌تر از دماوند دارد اما بر رونق بودن بدنه‌های این خیابان تردد قابل توجه عابران پیاده، فضای مشجر و واقع شدن در امتداد خط مترو آن را به عنوان یک محور فعال بین منطقه مطرح می‌سازد. در عین حال استقرار میدان شهدا به عنوان یکی از میادین مهم و نسبتاً تاریخی شهر در انتهای غربی آن، جایگاه فضائی - کالبدی آن را بهبود می‌بخشد، دو محور نامبرده به همراه میادین ذکر شده مهمترین عناصر ساختاری منطقه در وضعیت فعلی هستند. شکل کلی منطقه نیز به تبعیت از راستای محورهای مذکور از قالبی شرقی- غربی برخوردار است. در این بخش ضروریست که به نقش ناحیه ۵، غربی ترین ناحیه منطقه که اخیراً به منطقه ۱۲ منضم شده اشاره شود.

ناحیه ۵ تا پیش از جدا شدن از منطقه ۱۳ نقش اتصال دهنده بافت جدید و یا میان ساز شرقی را به پهنه تهران قدیم و بافت تاریخی آن ایفا کرده است. این پهنه مابین خیابان بهارستان در غرب، انقلاب در شمال، امیر کبیر در جنوب و ۱۷ شهریور در شرق قرار گرفته است. پهنه مذکور خاستگاه قرارگیری تعداد زیادی از بورسهای تجاری همچون بورس چوب فروشی در حاشیه پل چوبی و خیابان مازندران، مرغ و ماهی فروشی در سرچشمه، رینگ و لاستیک ماشین در امیر کبیر و لوازم خانگی در محدوده خیابان ایران بوده است. قدمت پهنه

مذکور نسبت به سایر بخشهای منطقه عامل اصلی در شکل‌گیری بورسهای مذکور و به تعادل رسیدن آنها با اقتصاد فضا در محدوده قرار گرفتنشان بوده که خود عاملی جهت پایداری و ماندگاری فضاهای مذکور می‌باشد. عمده‌ترین خصوصیت دیگر این پهنه قرار گرفتن مجموعه مجلس شورای اسلامی در کنار مسجد و مدرسه سپهسالار در شرق ناحیه می‌باشد. در ارتباط با دلایل جداسدن ناحیه ۵ در ادامه و در بخش تقسیمات داخلی قرار گرفتنشان بوده که خود عاملی جهت پایداری و ماندگاری فضاهای مذکور می‌باشد. عمده‌ترین خصوصیت دیگر این پهنه قرار گرفتن مجموعه مجلس شورای اسلامی در کنار مسجد و مدرسه سپهسالار در شرق ناحیه می‌باشد. در ارتباط با دلایل جداسدن ناحیه ۵ در ادامه و در بخش تقسیمات داخلی بحث و تحلیل صورت خواهد گرفت. خیابان ۱۷ شهریور در حال حاضر مرز غربی منطقه ۱۳ را تشکیل می‌دهد. این خیابان همچون خیابان پیروزی یک محور بین منطقه‌ای با بدنه‌های فعال محسوب می‌شود که عمده‌ترین فعالیت‌های آن شامل نمایشگاه‌های اتومبیل و موتور می‌باشد. این خیابان در انتهای شمالی خود به میدان امام حسین ختم می‌شود. از دیگر عناصر ساختاری که در حاشیه منطقه ۱۳ حضور دارند پارک جنگلی سرخه حصار است، این پارک از آن جهت حائز اهمیت مضاعف است که از جمله محدود پتانسیل‌های فرامنطقه‌ای در منطقه می‌باشد. این پارک که در حاشیه شرقی منطقه قرار دارد از جمله فضاهای سبز حفاظت شده منطقه است که با وجود حضور در قلمرو منطقه از لحاظ عملکردی تعلق چندانی به منطقه نشان نمی‌دهد. مهمترین علت این عدم تعلق را می‌توان در قطع ارتباط فیزیکی پارک با پهنه‌های مسکونی مجاورش جستجو کرد که تحت تأثیر عبور اتوبان اسبدوانی و متأخراً با احداث بزرگراه سرخه حصار حادث شده است. اتوبان جدید الاحداث سرخه حصار که بخشی از کمربندی تهران می‌باشد. ضمن برخورداری از ترافیک عبوری شرق تهران، ارتباط فیزیکی منطقه ۱۳ را با حریم آن و برخی ساخت و سازهای حاشیه شرقی محور دماوند کاملاً قطع می‌کند. در پهنه جنوبی پارک جنگلی سرخه حصار اراضی نظامی قصر فیروزه قرار گرفته که ضمن برخورداری از ارزشهای تاریخی از پوشش نسبتاً مناسب فضای سبز نیز برخوردار است. این اراضی نیز به نوبه خود فرصت مناسبی را جهت توسعه پارک جنگلی سرخه حصار و ارائه خدمات جنبی در اختیار قرار می‌دهد.

در پهنه جنوبی پارک جنگلی سرخه حصار اراضی نظامی قصر فیروزه قرار گرفته که ضمن برخورداری از ارزشهای تاریخی از پوشش نسبتاً مناسب فضای سبز نیز برخوردار است. این اراضی نیز به نوبه خود فرصت مناسبی را جهت توسعه پارک جنگلی سرخه حصار و ارائه خدمات جنبی در اختیار قرار می‌دهد. از محدود پتانسیل‌های فرامنطقه‌ای منطقه علاوه بر پارک سرخه حصار، پهنه میدان امام حسین است. این میدان با توجه به بورسهای فرامنطقه‌ای حاشیه خود

همچون پوشاک و میدان میوه و تره بار شهرستانی از مخاطبان فراوانی در سطح حوزه شرقی شهر تهران برخوردار است. به عنوان آخرین پتانسیل‌ها و عناصر فرامنطقه‌ای می‌توان به عملکردهای منطقه در بخش حمل و نقل شهری و فراشهری اشاره کرد. حضور یکی از خطوط مترو و ایستگاه‌های متعدد آن در حاشیه محور پیروزی امکان تکوین فضاها و کانونهای شهری را در جوار این ایستگاه‌ها فراهم می‌سازد که حداقل از مقیاسی بین منطقه‌ای برخوردار خواهند بود. علاوه بر ایستگاه‌های مترو و فرصتهای ناشی از آن می‌توان به حضور ترمینال مسافربری بین شهری شرق در امتداد محور دماوند اشاره کرد که خود از مهمترین فرصتهای ایجاد یک کانون شهری فرامنطقه‌ای و همچنین افزایش کیفیت فضایی ورودی شرقی تهران است مواردی که پیشتر ذکر شد مروری بود بر عناصر و محورها و کانونهای فرامنطقه‌ای که عمدتاً درحاشیه منطقه قرار گرفته‌اند. شناخت این عوامل و فرصتها و تهدیدهای ناشی از آنها در جهت تدوین سازمان فضایی آتی و همچنین نحوه تأمین ارتباط فضایی آنها با عناصر درون منطقه‌ای ضروری می‌باشد.

یافته‌های پژوهش

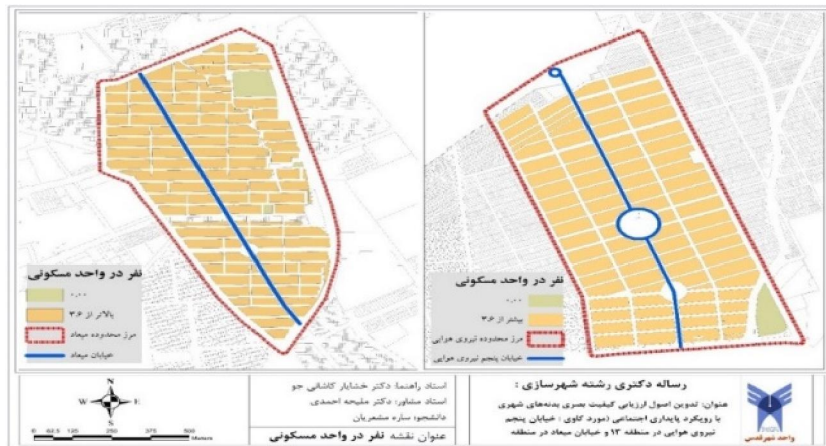
با توجه به مبانی نظری پژوهش که به بیان ابعاد پایداری، پایداری اجتماعی و رویکردهای متجانس و هم ارتباط با آن پرداخته شد، در ادامه به شرح خصوصیات کالبدی محله‌های خیابان پنجم نیروی هوایی منطقه ۱۳ و خیابان میعاد منطقه ۱۹، پرداخته می‌شود و یافته‌های پژوهش به بررسی تأثیر عوامل کالبدی محله‌ها و خیابانها بر روی ابعاد پایداری اجتماعی و تعاملات شهروندان و همچنین نوع فعالیت آنها می‌پردازد چرا که نگاهی جامع‌تر به ابعاد کالبدی جداره‌های شهری خود عاملی مهم و تأثیرگذار بر روی عملکرد و فعالیتهای شهروندان و حس تعلق آنها دارد.

ویژگی‌های کالبدی محدوده‌های اطراف خیابان پنجم نیروی هوایی و خیابان میعاد

نفر در واحد مسکونی:

بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، نفر در واحد مسکونی کل محدوده اطراف خیابان پنجم نیروی هوایی برابر با ۳,۰۱ نفر در هر واحد مسکونی بوده که با توجه به اینکه بعد خانوار به صورت استاندارد ۳,۶ نفر در هر واحد مسکونی است و چون تعداد نفر در واحد مسکونی از این مقدار پایین تر است لذا می‌توان گفت که در این محدوده میزان شاخص نفر در واحد مسکونی پایین تر از حد معمول می‌باشد. با توجه به نقشه تهیه شده می‌توان

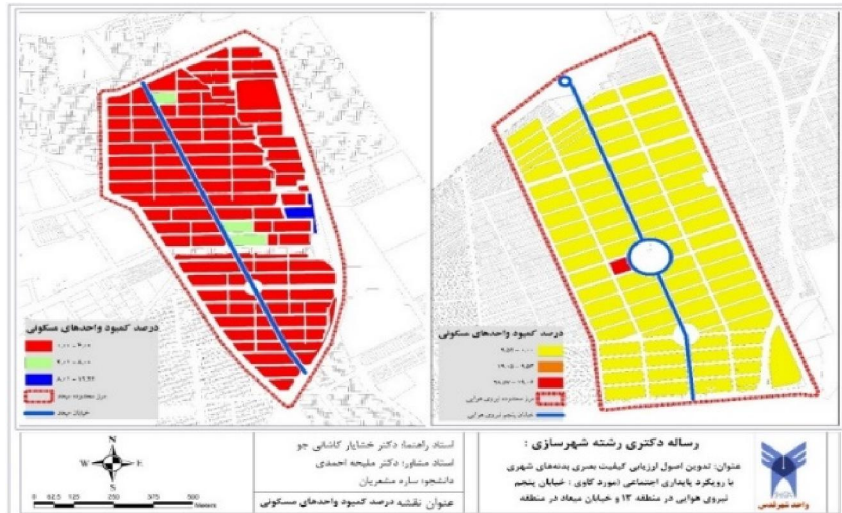
مشاهده نمود نفر در واحد مسکونی لبه خیابان پنجم نیروی هوایی در رنج بیشتر از ۳,۶ نفر در هر واحد مسکونی قرار دارد این در حالی است که بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، نفر در واحد مسکونی کل محدوده اطراف خیابان میعاد برابر ۳,۲۲ نفر در هر واحد مسکونی بوده که نکته گفته شده در بالا در ارتباط با پایین بودن این شاخص نسبت به حد معمول خود در این محدوده نیز صدق می‌کند؛ همچنین با توجه به نقشه تهیه شده می‌توان مشاهده نمود که نفر در واحد مسکونی لبه خیابان میعاد در رنج بیشتر از ۳,۶ نفر در هر واحد مسکونی قرار گرفته است.



نقشه شماره (۱): نفر در واحد مسکونی محدوده‌های اطراف خیابان پنجم نیروی هوایی و خیابان میعاد،
 ماخذ: نگارنده بر اساس آمار سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵

کمبود واحدهای مسکونی:

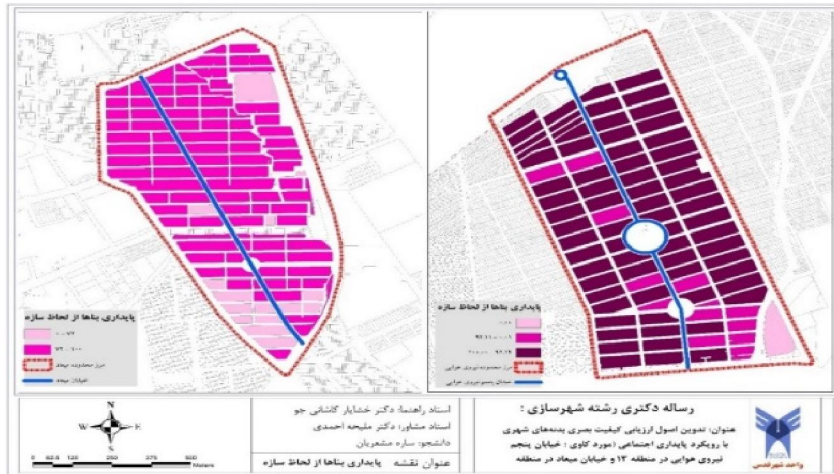
بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، درصد کمبود واحدهای مسکونی کل محدوده اطراف خیابان پنجم نیروی هوایی برابر با ۰,۸ درصد می‌باشد. همچنین با توجه به نقشه تهیه شده می‌توان مشاهده نمود کمبود واحدهای مسکونی لبه خیابان پنجم نیروی هوایی در رنج ۰-۹,۵۲ درصد قرار دارد این در حالی است که بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، درصد کمبود واحدهای مسکونی کل محدوده اطراف خیابان میعاد برابر ۰,۹۵ درصد بوده همچنین با توجه به نقشه تهیه شده می‌توان مشاهده نمود درصد کمبود واحدهای مسکونی لبه خیابان میعاد در رنج ۰-۴ درصد قرار گرفته است.



نقشه شماره (۲): نقشه درصد کمبود واحدهای مسکونی محدوده‌های اطراف خیابان پنجم نیروی هوایی و خیابان میعاد، ماخذ: نگارنده بر اساس آمار سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵

پایداری بناها از لحاظ سازه:

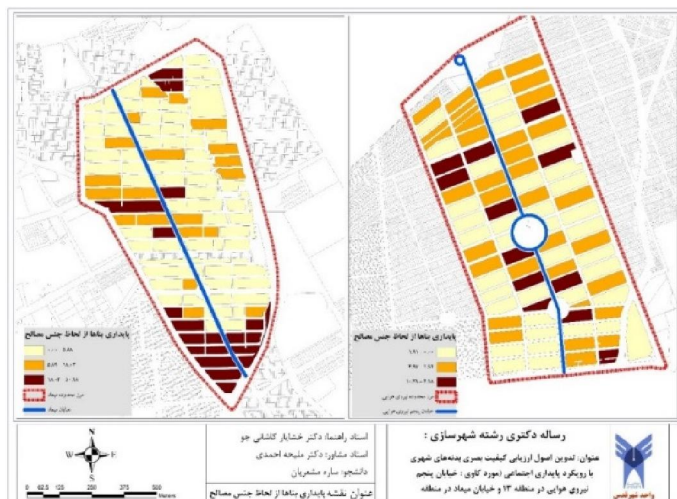
بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، درصد پایداری بناها از لحاظ سازه کل محدوده اطراف خیابان پنجم نیروی هوایی برابر با ۹۵,۸۳ درصد می‌باشد. همچنین با توجه به نقشه تهیه شده می‌توان مشاهده نمود درصد پایداری بناها از لحاظ سازه لبه خیابان پنجم نیروی هوایی در رنج ۱۰۰-۹۲,۱۲ درصد قرار دارد این در حالی است که بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، درصد پایداری بناها از لحاظ سازه کل محدوده اطراف خیابان میعاد برابر ۹۰,۴۳ درصد بوده همچنین با توجه به نقشه تهیه شده می‌توان مشاهده نمود درصد پایداری بناها از لحاظ سازه لبه خیابان میعاد در رنج ۱۰۰-۷۲ درصد قرار گرفته است. طبق نتایج به دست آمده می‌توان نتیجه گرفت پایداری بناها و واحدهای مسکونی موجود در محدوده‌های اطراف دو خیابان میعاد و پنجم نیروی هوایی بالا می‌باشد.



نقشه شماره (۳): نقشه پایداری بناها از لحاظ سازه محدوده‌های اطراف خیابان پنجم نیروی هوایی و خیابان میعاد، مأخذ: نگارنده بر اساس آمار سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵

پایداری بناها از لحاظ جنس مصالح:

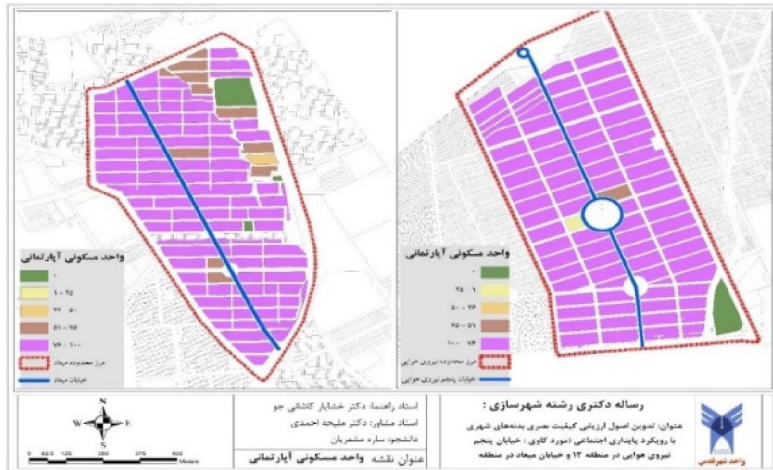
بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، درصد پایداری بناها از لحاظ جنس مصالح کل محدوده اطراف خیابان پنجم نیروی هوایی برابر با ۸,۷۸ درصد می‌باشد. همچنین با توجه به نقشه تهیه شده می‌توان مشاهده نمود درصد پایداری بناها از لحاظ جنس مصالح لبه خیابان پنجم نیروی هوایی در رنج ۰-۱,۹۱ و تا حدودی در رنج ۴,۹۷-۱,۹۷ درصد قرار دارد این در حالی است که بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، درصد پایداری بناها از لحاظ جنس مصالح کل محدوده اطراف خیابان میعاد برابر ۲,۷۴ درصد بوده همچنین با توجه به نقشه تهیه شده می‌توان مشاهده نمود درصد پایداری بناها از لحاظ جنس مصالح لبه خیابان میعاد بیشتر در رنج ۰-۵,۸۸ درصد قرار گرفته است.



نقشه شماره (۴): نقشه پایداری بناها از لحاظ جنس مصالح محدوده‌های اطراف خیابان پنجم نیروی هوایی و خیابان میعاد، ماخذ: نگارنده بر اساس آمار سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵

نسبت واحدهای مسکونی آپارتمانی به کلیه واحدهای مسکونی:

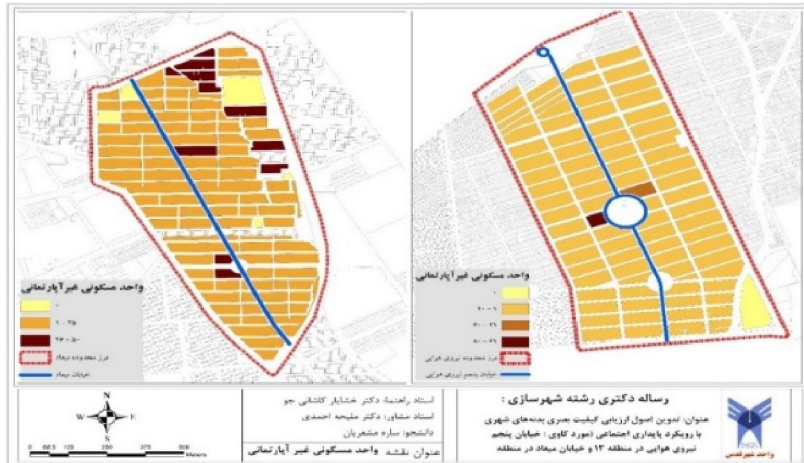
بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، نسبت واحدهای مسکونی آپارتمانی به کلیه واحدهای مسکونی محدوده اطراف خیابان پنجم نیروی هوایی برابر با ۹۳,۳۰ درصد می‌باشد. همچنین با توجه به نقشه تهیه شده می‌توان مشاهده نمود نسبت واحدهای مسکونی آپارتمانی به کلیه واحدهای مسکونی لبه خیابان پنجم نیروی هوایی در رنج ۱۰۰-۷۶ درصد قرار دارد همچنین بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، نسبت واحدهای مسکونی آپارتمانی به کل واحدهای مسکونی کل محدوده اطراف خیابان میعاد برابر ۸۶,۵۶ درصد بوده همچنین با توجه به نقشه تهیه شده می‌توان مشاهده نمود نسبت واحدهای مسکونی آپارتمانی به کل واحدهای مسکونی لبه خیابان میعاد بیشتر در رنج ۱۰۰-۷۶ درصد قرار گرفته است.



نقشه شماره (۵): نقشه نسبت واحدهای مسکونی آپارتمانی محدوده‌های اطراف خیابان پنجم نیروی هوایی و میعاد، ماخذ: نگارنده بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵

نسبت واحدهای مسکونی غیر آپارتمانی به کلیه واحدهای مسکونی:

بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، نسبت واحدهای مسکونی غیرآپارتمانی به کلیه واحدهای مسکونی محدوده اطراف خیابان پنجم نیروی هوایی برابر با ۶,۶۹ درصد می‌باشد. همچنین با توجه به نقشه تهیه شده می‌توان مشاهده نمود نسبت واحدهای مسکونی غیرآپارتمانی به کلیه واحدهای مسکونی لبه خیابان پنجم نیروی هوایی در رنج ۱-۲۰ درصد قرار دارد همچنین بر اساس سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵، نسبت واحدهای مسکونی غیرآپارتمانی به کل واحدهای مسکونی کل محدوده اطراف خیابان میعاد برابر ۱۳,۴۳ درصد بوده همچنین با توجه به نقشه تهیه شده می‌توان مشاهده نمود نسبت واحدهای مسکونی غیرآپارتمانی به کل واحدهای مسکونی لبه خیابان میعاد بیشتر در رنج ۱-۲۵ درصد قرار گرفته است.



نقشه شماره (۶): نقشه نسبت واحدهای مسکونی غیر آپارتمانی محدوده‌های اطراف خیابان پنجم نیروی هوایی و خیابان میعاد، ماخذ: نگارنده بر اساس آمار سرشماری نفوس و مسکن سال ۱۳۹۵

نتیجه‌گیری

سبک زندگی جدید، شهرنشینی و انتقال جمعیت به شهرها، موجب اهمیت بدنه‌های شهری و تأثیرات حاصل از آن شده است. مناظر شهری همواره جنبه‌های عینی و یا قابل درک هستند. بدنه شهرها از جمله عناصر خرد منظر هستند که نماینده یک بنا یا فضا به حساب می‌آیند و همواره در ذهن‌ها باقی می‌مانند. دیدگاه مردم نسبت به محیط و منظر یکی از وجوه اصلی تفسیر از محیط و منظر می‌باشد.

در گذشته‌های نه چندان دور، ساختمان‌ها، نه تنها از جنبه انفرادی و معطوف به خود، زیبا، شکیل و مطابق با اصول زیباشناختی بصری طراحی می‌شدند، بلکه در کمال احترام به بناهای پیرامونی، در زمینه طرح جای می‌گرفتند. این در حالی است که منظر شهرهای امروز ایران بی‌نظم، آشفته و نابسامان است و این موضوع، ناشی از هم‌نشینی ناهمگون و نامتجانس کالبد (فرم، شکل، نما)، فعالیت و فضا (اتفاقات درون شهر) در مقیاسی کلی و در مقیاس‌های خردتر، ناشی از عدم هماهنگی و تناسب در ترکیب عناصر (اجزا و ارکان) بناهایی است که در کنار یکدیگر شکل گرفته‌اند و به نمای شهری شکل داده‌اند. فراموشی جداره و نمای ساختمان‌ها و شهر به‌عنوان عضوی از منظر بصری شهر، تلقی و طراحی جداره خارجی ساختمان به‌عنوان سطح صاف و یکدست به همراه برخی الحاقات تزئینی، نادیده گرفتن و عدم شناخت عناصر تشکیل‌دهنده آن و غیره از دلایل ظهور مسأله مذکور است. عناصر و اجزایی که با نادیده گرفتنشان، کیفیت بصری و زیباشناسانه جداره‌ها و نادیده گرفتن مباحث اجتماعی بویژه رویکرد پایداری اجتماعی در کیفیت جداره‌ها و بدنه‌های شهری از بین رفته است.

منابع و مأخذ:

۱. مختاریپور، ا. باباحیدریان س. و مصلح آبادی ف. ۱۳۹۵. نما در سیمای شهر (بارویکردی برمبانی نظری و ضوابط). تهران: هنر معماری قرن.
۲. روستا، م. ۱۳۹۳. بررسی میزان تأثیر شاخص‌های مکانی بر ارتقاء پایداری اجتماعی در بافت‌های فرسوده، مقایسه دیدگاه مردم و کارشناسان، نشریه اینترنتی نوسازی.
۳. حسینی، ه و علی آبادی، ک؛ حمیدیان، ع ۱۳۹۴. تحلیلی بر ارزیابی کیفیت پایداری اجتماعی در نواحی دو و سه شهر سبزوار، جغرافیا و آمایش شهری- منطقه ای، شماره ۱۴: ۴۷-۷۰.
۴. توسلی، م. ۱۳۷۶، اصول و روش‌های طراحی شهری و فضاها مسکونی در ایران، جلد اول، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران.
۵. سازمان زیباسازی شهر تهران. ۱۳۹۲. نماها و جداره‌های شهری. تهران: نشر هنر معماری قرن.
۶. طباطبایی، م. ۱۳۹۰. جداره‌های شهری و نقش آنها در فضای شهری (معیارهای ناماسازی در فضای شهری). تهران: انتشارات آرمانشهر
۷. رفیعیانی خاچک، پ، محمدزاده، م، و میرکریمی، ح. (۱۳۹۳). ارزیابی بصری کیفیت منظرها بر اساس رهیافت ادراکی، الگویی برای مدیریت مطلوب‌تر مناطق طبیعی تفریحی (مطالعه موردی: مسیرهای پیاده‌روی حوضه آبخیز زیارت گرگان). پژوهش‌های محیط زیست. ۱۴-۳، ۵(۹).
۸. راغبیان هنزایی، ف، سرائی، م، المدرسی ع (۱۴۰۲)، "سنجش پایداری اجتماعی محلات شهر یزد"، فصلنامه آمایش محیط، شماره ۶۰، دوره ۱۶، ص ۱۱۵.
۹. پاکزاد، ج (۱۳۹۷)، راهنمای طراحی فضاها شهری در ایران، ناشران: وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت شهرسازی و معماری، شهیدی، تهران، چاپ نهم، ص ۴۷۲.
۱۰. شولتز، کریستیان ن، (۱۳۹۱)، " معماری: حضور، زبان و مکان"، علیرضا سیداحمدیان (مترجم)، ناشر: نیلوفر، ص: ۴۰۲
۱۱. قلمبر دزفولی، م و نقی زاده، م (۱۳۹۲) "طراحی فضای شهری به منظور ارتقاء تعاملات اجتماعی، مطالعه موردی: بلوار بین محله ای"، هویت شهر، شماره ۱۷، سال هشتم، ۲۴-۱۵.
۱۲. صرافی، م و محمدیان مصمم، ح (۱۳۹۲)، "امکانسنجی پیاده راه‌سازی خیابانهای مرکز شهر همدان"، مجله آمایش محیط، شماره ۲۱، صص ۱۳۸-۱۱۱.

۱۳. تیبالدز، ف، (۱۳۹۳)، " شهرهای انسان محور: بهبود محیط شهری در شهرهای بزرگ و کوچک"، حسن علی لقای (مترجم)، فیروزه جدلی (مترجم)، ناشر: دانشگاه تهران، تعداد صفحه: ۱۱۴.
۱۴. وارثی، ح، بابانسیب، ر و صدیق اسلامی پ (۱۳۸۸)، بررسی نقش و ضرورت شهرداری الکترونیکی در توسعه پایدار شهری، تهران، ماهنامه شهرداری‌ها، شماره ۹۷.
۱۵. رهنمایی، م و پورموسوی م (۱۳۸۵)، بررسی ناپایداری‌های امنیتی کلان‌شهر تهران بر اساس شاخص‌های توسعه پایدار شهری، تهران: پژوهش‌های جغرافیایی، شماره ۵۷.
۱۶. پاکزاد، ج (۱۳۹۵)، مبانی نظری و فرایند طراحی شهری، چاپ هشتم، انتشارات شهیدی، تهران، ص ۲۳۶.
۱۷. لینچ، ک (۱۳۹۵)، "تئوری شکل خوب شهر"، مترجم: سید حسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ هفتم، ص ۷۰۰.
۱۸. رفیعیان، م، عسگری زاده ز، فرزاد م (۱۳۹۲)، " مطلوبیت سنجی محیط‌های شهری: نگرشی تحلیلی در سنجش کیفیت محیط شهری، رویکردها، شاخص‌ها، روش‌ها"، ناشر: شهر تهران (وابسته به سازمان فرهنگی هنری شهرداری تهران)، ص ۳۲۸.
۱۹. رستمی، م و ملک حسینی، ع (۱۴۰۲)، " بررسی اثرات برنامه‌های محرومیت‌زدایی در ارتقاء پایداری اجتماعی و اقتصادی در شهرستان قلعه‌گنج، پایلوت اقتصاد مقاومتی کشور"، فصلنامه آمایش محیط، شماره ۶۰، دوره ۱۶، صص ۱۶۲-۱۳۷.
۲۰. لشکری ا و خلج م (۱۳۹۳)، " سنجش کیفیت محیط شهری با رویکرد مکان محور"، ناشر: گنج هنر، چاپ اول، صص ۱۶۰.
۲۱. فرجی، س. حامی، احمد. امامی ف (۱۴۰۰) "ارزیابی شاخص‌های کیفیت منظر عمومی شهری"، فصلنامه آمایش محیط، شماره ۵۵، دوره ۱۴، صص ۸۰-۶۱
22. Ancell, S., and M. Thompson-Fawcett. (2008). The social sustainability of medium density housing: A conceptual model and Christchurch case study. *Housing Studies* 23 (3):423-442.
23. Carmona, M. Et al. (2012). *Public Places - Urban Spaces: the Dimensions of Urban Design*. Tehran: University of Art publication.
24. Colantonio, Andrea. (2009). *Social Sustainability: Linking Research to Policy and Practice*. Oxford : Oxford Brookes University.
25. City Council of the City of Boulder , (2007) *City of Boulder social sustainability strategic plan*, Department of Housing and Human services, p:10.

26. Dempsey, N. Brown. C. Bramely. G., (2012), The key to Sustainable Urban Development in UK Cities? The influence of density on social sustainability, Volume77, Progress in planning, N77: 89-141, www.elsevier.com/locate/pplann .
27. Glasson, J. and G. Wood (2009) "Urban regeneration and impact assessment for social sustainability." *Impact Assessment and Project Appraisal* 11(4): 283.
28. Littig, B. and E. Griessler (2005) "Social Sustainability: a Catchword between Political Pragmatism and Social Theory." *International Journal of Sustainable Development* 8(1): 65-79.
29. Kagan, S., Hauerwaas, A., Holz, V., Wedler, P. (2017). Culture in sustainable urban development: Practices and policies for spaces of possibility and institutional innovations. *Cities* Vol: , pp:1- 14.
30. Rosaa, D., Takatori, C., Shimizu, H., Privitera, R. (2018). A planning framework to evaluate demands and preferences by different social groups for accessibility to urban greenspaces. *Journal of Sustainable Cities and Society*. Vol: 36, pp: 346–362.
31. Shi, Y. Xiang, S. Xuedong, Z. (2012). "Characterizing growth types and analyzing growth density distribution in response to urban growth patterns in periurban areas of Lianyungang City". *Journal of Landscape and Urban Planning*.
32. Sonne, W. (2009). Dwelling in the metropolis: Reformed urban blocks 1890–1940 as a model for the sustainable compact city. *Journal of Progress in Planning*. Vol: 72, pp: 53–149.
33. Shaery, A. (2017). Embedding the Dimensions of Sustainability into City Information Modelling. *The journal of World Academy of Science, Engineering and Technology*. *International Journal of Civil and Environmental Engineering*. Vol: 11. No:4, pp: 1- 6.
34. Saches, I, (1999) social sustainability and whole development: exploring the dimensions of sustainable development, Zed Books, Londo, p: 27.