

تحلیل فضائی دسترسی و توزیع خدمات نواحی منفصل

شهری با تمرکز بر الگوی توسعه شهر همدان^۱

سارا بیات^۲، شادی پاکزاد^{۳*}، مسعود الهی^۴، سید محمدرضا خطیبی^۵

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۰/۱۲

تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۱۲/۱۵

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۴/۲۴

نوع مقاله: پژوهشی

صفحه ۱۴۵ تا ۱۶۷

چکیده

نواحی منفصل شهری جزء جدایی‌ناپذیر بیشتر شهرهای دنیا هستند که جمعیت قابل‌توجهی در خود جای داده‌اند که به دلیل بعد مسافت این اماکن از مرکز شهر، ساکنان این مناطق را با مشکلات جدی ترافیکی و حمل‌ونقل توزیع عادلانه خدمات مواجه ساخته‌اند. در راستای رعایت حقوق شهروندی، برنامه‌ریزی برای حل مشکلات در این سکونتگاه‌ها امری ضروری است که نواحی منفصل در مجاورت شهر همدان، از این قاعده مستثنی نیستند؛ بنابراین این پژوهش دو عملکرد دسترسی و توزیع خدمات را در سه ناحیه منفصل (علی‌آباد، حسن‌آباد، قاسم‌آباد) مورد بررسی قرارداد. روش تحقیق توصیفی - تحلیلی است و برای جمع‌آوری اطلاعات و داده‌ها از بررسی‌های اسنادی و کتابخانه‌ای و مطالعات میدانی استفاده شد؛ سپس ۲۸ شاخص در دو بعد خدمات و دسترسی در قالب ۲۰ پرسش‌نامه به‌صورت طیف پنج‌گانه لیکرت بین متخصصین شهری توزیع شد و جهت تجزیه و تحلیل از نرم‌افزار SPSS و آزمون تی تک نمونه‌ای استفاده شد. نتایج حاکی از آن است هر سه ناحیه علی‌رغم نزدیکی به ناحیه شهری متصل به خود همچنان حالت روستایی را حفظ و فاقد شاخص‌های حمل‌ونقل شهری مناسب از جمله عریض بودن خیابان‌ها و معابر، حمل‌ونقل عمومی کارآمد و محوطه پارکینگ مناسب هستند. با این وجود از بین شاخص‌های دسترسی، ارتباطات فرا همسایگی، وجود شبکه معابر متصل به هم طراحی معابر بر حسب سرعت تردد و وجود خیابان‌های یک‌طرفه و چند خطه در حسن‌آباد به دلیل نزدیکی به دانشگاه آزادشهر همدان و قاسم‌آباد به دلیل نزدیکی به شهرک فرهنگیان در وضعیت مطلوب‌تری نسبت به علی‌آباد قرار دارند و از بین شاخص‌های عملکردی، بافت مسکونی جدید تنها در حسن‌آباد در وضعیت متوسط قرار گرفته است، بنابراین نتایج حاکی از آن است که وجود عواملی همچون نزدیکی ناحیه منفصل به شهرک مسکونی، وجود عملکردهای کلان‌مقیاس مانند دانشگاه در شکل‌گیری بافت مسکونی جدیدتر، و یا وجود شبکه حمل‌ونقل مطلوب‌تر، بسیار مؤثر است و نظام دسترسی کارآمدتر منجر به نظام عملکردی مطلوب‌تری می‌شود.

واژگان کلیدی: رشد و توسعه شهر، نواحی منفصل، دسترسی، توزیع خدمات و عملکرد

^۱ این مقاله برگرفته از رساله دکتری نویسنده اول با عنوان «تبیین معیارهای توسعه فضایی شهر در راستای هم‌پیوندی شهر و نواحی منفصل شهری با تأکید بر رهیافت رشد هوشمند (مطالعه موردی: شهر همدان)» به راهنمایی نگارنده دوم و سوم و مشاوره نگارنده چهارم در دانشگاه آزاد اسلامی واحد قزوین است.

^۲ دانشجوی دکتری گروه شهرسازی، واحد قزوین، دانشگاه آزاد اسلامی، قزوین، ایران.

shadipakzad@iau.ac.ir

^۳ استادیار گروه شهرسازی، واحد قزوین، دانشگاه آزاد اسلامی، قزوین، ایران (نویسنده مسئول).

^۴ استادیار گروه شهرسازی، واحد قزوین، دانشگاه آزاد اسلامی، قزوین، ایران.

^۵ دانشیار گروه شهرسازی، واحد قزوین، دانشگاه آزاد اسلامی، قزوین، ایران.

۱. مقدمه

مسئله تفاوت و نابرابری نواحی شهری در بسیاری از کشورها چالش اساسی در مسیر توسعه شهری هست. این نابرابری‌ها، تهدیدی جدی برای حصول توسعه متعادل و متوازن نواحی و مناطق است و دستیابی به وحدت و یکپارچگی شهری را دشوار می‌نماید. رشد سریع جمعیت و توسعه شتاب‌زده و پراکنده شهری، مقدمه رشد و توسعه فضایی، کالبدی شهری را فراهم آورده و تغییرات وسیعی نیز در کاربری زمین ایجاد نموده است؛ به گونه‌ای که می‌توان گفت جمعیت شهرها افزایش یافته، ولی خدماتی که پاسخ‌گوی نیازهای مختلف آن‌ها باشند، به گونه‌ای مناسب فراهم نشده است. این موضوع موجب کمبود امکانات و زیر ساخت‌ها شده و باعث شده گروه‌های مختلف شهری، دسترسی‌های متفاوتی به این امکانات داشته باشد.

در طول چند دهه گذشته اکثر شهرها در سراسر جهان با رشد بی‌سابقه جمعیت و صنعتی‌شدن، گسترش سریعی را تجربه کرده‌اند (Wang, Y., Dong, P., Liao, S., Zhu, Y., 2022: 14). به طور کلی، در سطح جهانی تخمین زده شده است که گسترش شهری دوبرابر نرخ رشد جمعیت است، با این حال، تحقیقات اخیر روند معکوس تراکم جمعیت را نشان می‌دهند. مطابق با افزایش روند پراکندگی، پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهند که مقدار کل زمین شهری می‌تواند ۲ تا ۶ برابر افزایش یابد (Brice, 2023: 10). شهرها می‌توانند برای مردم جذاب باشند زیرا کیفیت زندگی راحت و پایدار را با فرصت‌های مختلف از جمله اشتغال، تحصیل و فرهنگ تضمین می‌کنند (Mallick, Das, Maity, 2021: 74). در نتیجه حدود ۵۵ درصد از جمعیت جهان در حال حاضر در مناطق شهری زندگی می‌کنند که تنها یک درصد از مساحت زمین را تشکیل می‌دهند. با این حال گسترش سریع و برنامه‌ریزی نشده‌ی شهری چالش‌های جدیدی را برای رشد شهری ایجاد کرده‌اند. پراکندگی شهری و حومه‌نشینی، زیرساخت‌ها و تراکم ترافیک را افزایش داده و باعث گسترش کالبدی شهرها شده‌اند (Al Rifat & Liu, 2022: 114). با افزایش جمعیت و افزایش فعالیت‌های اقتصادی، تقاضا برای توسعه زمین افزایش یافته و به دنبال آن رشد بی‌رویه در

مناطق شهری باعث ظهور پدیده شهرنشینی یا گسترش شهری شده‌است (محمدیاری و همکاران، ۱۴۰۰: ۱۴۲). گسترش کالبدی فرایندی مداوم و پویا است که طی آن محدوده‌های کالبدی شهر و فضاها را در جهات عمودی و افقی از حیث کمی و کیفی گسترش می‌یابند و اگر این روند سریع و بی‌برنامه ادامه یابد، اثرات زیان‌باری در محیط بر جای می‌گذارد (هاتفی ادرکانی و همکاران، ۱۴۰۲: ۱۲)؛ متأسفانه گسترش کالبدی به دلیل افزایش جمعیت، مهاجرت‌های درون و برون شهری، اغلب در اراضی پیرامون شهرها روی داده است، به طوری که موجب تخریب اراضی کشاورزی، صدمه‌ی زیست‌محیطی، تغییرات چشم‌انداز، پیدایش جزیره‌ی حرارتی، تناوب ویژگی‌های هیدرولوژی و کاهش گونه‌های زیستی می‌شوند. بدیهی است این تغییرات و فعل و انفعالات جمعیتی تأثیر تعیین کننده و نمایانی در بعد کالبدی شهرها دارند (Liu, Wei, Li, Zeng, 2022: 135). بنابراین شهرنشینی علاوه بر استفاده از اراضی به افزایش جمعیت و آثار محیطی مرتبط با مسائل زیست‌محیطی منجر می‌شود که این گسترش که به سمت حومه‌ها و حاشیه کشیده می‌شود، علاوه بر هزینه‌های مالی توسعه برای دولت‌ها از جنبه‌های اجتماعی نیز سبب از بین رفتن عدالت اجتماعی می‌شود (پریزادی و همکاران، ۱۴۰۱: ۱۳۰۴). با ظهور تحولات جدید، شهرها به سرعت تغییرات و دگرگونی‌ها را پذیرفتند و این دگرگونی‌ها در قالب رشد سریع جمعیت و رشد کالبدی نامتعادل و ناهماهنگ شدند. در ایران شهرها در ابتدا به دلیل رشد ارگانیک از رشد کالبدی کندی برخوردار بودند، اما با گسترش شهرها و به‌ویژه در دوره شهرنشینی سریع، یعنی از دهه ۱۳۴۰ به بعد، جمعیت شهرها نیز افزایش یافتند. به دلیل رشد طبیعی زیاد و مهاجرت روستاییان به شهر با سرعت بالایی رشد کرده است. که این امر باعث اختلال در بازار زمین شهری و به ویژه باقی ماندن بیشتر زمین در محدوده شهر می‌شود و باعث تأثیر منفی گسترش یا پراکندگی افقی شهرها می‌شود (اطهاری، ۱۳۷۹: ۳۶). شهر همدان نیز بسیار سریع‌تر از روال طبیعی خود، مراحل توسعه و گسترش را طی کرده است. علی‌رغم افزایش اندک جمعیت، وسعت این شهر در سال‌های اخیر رشد سریعی را نشان داده است، از این‌رو شهر همدان نیز شامل این مشکل حل نشده است. این وضعیت نیاز به برنامه‌ریزی و هدایت

فضایی مانند شهروندی کلان‌شهری، شهر و همسایگی نیز ناظر باشد؛ به سخن ساده‌تر، توسعه برای گروه‌های مختلف، معانی متفاوتی دارد، به‌علاوه پژوهش‌های گذشته بر روی توسعه‌ی منفصل شهری به طور گسترده‌ای به مطالعه موردی نواحی کلان‌شهری از پیش انتخاب شده دارای زمینه‌ی ملی، محدود بودند. فقدان مطالعات تطبیقی بین‌المللی که شدت و پوشش فضای توسعه‌ی منفصل شهری را تنها به درک اقتصاد منفصل محدود می‌کند، به‌طوری‌که آن را جایگزینی متفاوت برای مدل شهری می‌داند، این در حالی است که روندهای جمعیت‌شناختی و اقتصادی که خوب مستند شده‌اند برای سنجش میزان شهری شدن، نرخ رشد و الگوی فضای توسعه‌ی شهری نیز اهمیتی حیاتی دارند. با گسترش پراکنده‌ی مناطق شهری و آثار متعدد اقتصادی و زیست‌محیطی صاحب‌نظران مسائل شهری را به کنکاش جهت یافتن راهبردهایی برای مقابله با این امر واداشت. با عنایت به توضیحات مذکور پرسش اصلی مقاله را به این صورت می‌توان بیان کرد: از منظر الگوی توسعه‌ی شهر، چه ارتباطی بین شبکه دسترسی در نواحی منفصل شهری و کارآمدی عملکردی آن‌ها وجود دارد؟ به عبارتی با بررسی سه ناحیه منفصل در شهر همدان هدف این است که از طریق ارزیابی وضعیت عملکرد و کاربری و همین‌طور نظام دسترسی بررسی شود کدام‌یک بهتر عمل می‌کنند و رضایت‌بخش‌تر هستند و آیا این کیفیت به دسترسی مناسب آن‌ها و ارتباط بهتر آن‌ها با شهر ارتباط دارد یا خیر؟ در این راستا تلاش شده است که نظرسنجی‌ها از متخصصین حوزه‌ی مدیریت شهری در همدان باشند، که متشکل از افرادی هستند که با هر سه محدوده و معضلات آن آشنایی دارند.

۲. مبانی نظری

۲-۱. رشد شهر

فرم شهر مجموعه‌ای از عناصر مختلف به‌هم‌پیوسته در شهر است که در آن روابط متقابل، به لحاظ ذهنی و عینی، لازم و هم‌زمان بین اجزاء است تا بتوان در استفاده حداکثری از ویژگی‌های منحصربه‌فرد آن شهر، شناخت پیدا کرد. حوزه‌های محیطی، فرهنگی، عملکردی، اجتماعی، تاریخی به‌منظور ایجاد

آگاهانه، ساماندهی اساسی و طراحی صحیح شهری را برای جلوگیری از ساخت‌وساز در اراضی کشاورزی و توسعه بی‌رویه و پراکنده شهری افزایش داده است. به استناد مفاد تبصره دو ماده سه قانون تعریف محدوده و حریم شهر، روستا، شهرک و نحوه تعیین آن‌ها، روستاهایی که به‌موجب طرح‌های مصوب جامع و هادی، داخل حریم شهرها واقع می‌شوند در صورت رسیدن به شرایط شهر شدن، شهر مستقل شناخته شده و به‌صورت منفصل به‌عنوان یک ناحیه یا منطقه از نواحی یا مناطق اصلی شهر تلقی و اداره خواهند شد. یکی از شرایط مذکور، افزایش جمعیت این مناطق است که غالباً به دلیل مهاجرت روستائیان و مناطق محروم به این نقاط ایجاد می‌شود. این مناطق به‌عنوان نواحی منفصل شهری به‌عنوان بخشی از شهر و در محدوده اختیارات شهرداری شناخته می‌شوند. با این وجود هنوز پس از گذشت چندین سال از رسمیت یافتن این نوع تقسیم‌بندی هیچ برنامه مدونی برای خدمات‌رسانی به نواحی منفصل انجام نشده است. عدم وجود زیرساخت‌هایی چون آب، برق، گاز، تلفن، مراکز آموزشی و درمانی سبب شده است که نواحی منفصل شهری از داشتن حداقل امکانات زندگی محروم بماند و به‌رغم اینکه پسوند شهری را به دوش می‌کشد، اما از نظر خدمات شهری با روستاها برابری می‌کند؛ واضح است تعلل در رسیدگی به وضعیت زندگی ساکنان نواحی منفصل شهری، تکرار تراژدی معضلات اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی در حاشیه شهرها را رقم می‌زند و نقاطی که زمانی برای مهاجران مکانی برای دست‌یافتن به شرایط زندگی بهتر بود با انبوه جمعیت و در سایه نبود امکانات به تهدید برای مراکز شهرها تبدیل شد و توجه ناکافی این نواحی را چیزی شبیه به حاشیه‌نشینی کرد و گویا چنین نواحی فقط از لحاظ اسم با حاشیه شهرها تفاوت دارد و از لحاظ مصائب و محتویات در همان مرتبه و چه‌بسا در شرایط بدتر قرار دارند. طی دهه ۱۹۹۰ پدیده توسعه منفصل شهری در برنامه‌ریزی‌های بین‌المللی مورد بحث و توجه زیادی قرار گرفت، اما نتیجه‌ی بررسی ادبیات این نوع توسعه نشان داد که هنوز در مورد تعاریف و معیارهای توسعه‌ی منفصل به توافق واحدی نرسیده‌اند. تحقیقات گذشته که بر اندازه‌گیری مفهوم توسعه دلالت داشتند بر استفاده از خصوصیات مانند کاربری زمین متمرکز بودند، این در حالی است که اثرات توسعه ممکن است بر مقیاس‌های

یک مجموعه هدفمند، منسجم، یکپارچه، پیوسته، منظم، هماهنگ، آراسته، خوانا و هماهنگ (رحمانی، ۱۳۹۲: ۱۳).

۲-۲. مورفولوژی شهری

مورفولوژی شهری یا ریخت‌شناسی شهری بررسی شکل شهر و نحوه قرارگیری عناصر آن را بیان می‌کند. تعاریف متعددی در مورد مورفولوژی شهری وجود دارد ولی شاید منطبق‌ترین تعریف برای مورفولوژی در این مقاله بر اساس تعریف لارکهام (۲۰۰۵) باشد. رویکردی برای مفهوم‌سازی پیچیدگی شکل کالبدی، فهم پیچیدگی کالبدی در مقیاس‌های مختلف شامل ساختمان‌های منفرد، قطعات، بلوک‌ها و الگوهای خیابانی که ساختار شهرها را می‌سازند و به ما کمک می‌کنند تا راه‌هایی را که شهرها رشد و توسعه یافته‌اند، دریابیم (Oliveira, 2016: 3). دانش مورفولوژی شهری دارای پیشینه‌ای صدساله است. در طول این دوره بدنه روش‌شناختی و نظری منسجم و مجموعه مفاهیم و فنون گسترده‌ای را برای فهم پویایی شکل شهر رقم زده است؛ ولی هنوز به‌نحوی که لازم است جدی گرفته نشده است (Oliveira, 2016: 195).

۲-۳. نظریه شکل‌گیری شهرها

در خصوص شکل‌گیری شهرها، نخستین شهرها از جوامع روستایی قدیم، از منظرهای مختلفی مطرح شده است که هیچ‌کدام را نمی‌توان به دلایل عملی قطعی دانست. ژولین استپود^۱ جامعه‌شناس آمریکایی معتقد است که نهادهای اجتماعی و روابط کارکردی هسته تحول شهری و به عبارت دیگر مراحل اولیه شکل‌گیری اولین تمدن شهری شکار و گردآوری را تشکیل می‌دهند. کشاورزی که اولین انقلاب فرهنگی بشریت به شمار می‌رود، در روند تکاملی خود، همراه با پیشرفت فناوری پایه و تحولات اجتماعی، امکان شکل‌گیری مبانی و نظریه‌های جدیدی را برای پیدایش و دگرگونی شهرها فراهم می‌کند و در واقع این امر را ممکن می‌سازد تا تحول اجتماعی رخ دهد. یکنواختی فرهنگ روستایی و زندگی شهری، سازوکارها و مبانی اجتماعی، اقتصادی و سیاسی جدیدی را ایجاد می‌کرد که اساس شهرنشینی و فرهنگ شهری را تشکیل می‌داد (فکوهی، ۱۳۸۳: ۴۲). پیدایش شهر به‌عنوان دومین انقلاب بزرگ در فرهنگ بشری یک پدیده اجتماعی فوق‌العاده است که باعث تغییر در روابط مردم با طبیعت و یکدیگر می‌شود. در پیدایش آن

می‌توان نظریات زیر را در نظر گرفت. سیر تحول شهرها در دوره‌های مختلف تاریخی و مناطق گوناگون، تأثیرات قابل‌توجهی بر شکل‌گیری و تغییر سکونتگاه‌های شهری داشته است؛ این چهار نظریه عبارت‌اند از: ۱. نظریه هیدرولیک و منابع طبیعی؛ ۲. منابع مازاد اقتصادی بازار؛ ۳. نظریه دولت - قدرت و ۴. نظریه جهان‌بینی و تحولات اجتماعی (نظریان، ۱۳۸۸: ۲۹).

۲-۴. مفهوم رشد و توسعه شهری

هنگام تعریف توسعه، مفاهیم رشد و توسعه اغلب ذکر شده و گاهی اوقات به جای یکدیگر استفاده می‌شوند. رشد به معنای افزایش کمی است و اغلب در بحث‌های اقتصادی و افزایش مصرف مواد استفاده می‌شود، اما توسعه به معنای افزایش کیفی و تحقق قدرت بالقوه است. توسعه در ادبیات هم اسم است و هم فعل. در زبان لاتین دارای دو ریشه des به معنای نیروی منفی یا معکوس و envelope به معنای پوشاندن یا گذاشتن است؛ بنابراین رشد با بهبود پوشش یا محدودیت مرتبط است (Frazier, 1997: 184). به عبارت دیگر توسعه در اصطلاح عام به معنی شکفتگی تدریجی، بارزتر شدن اجزای هر چیز و رشد چیزی است که وجود دارد (Butmore, 1978: 326). رشد شهری، گسترش خودروها و توسعه نامتناسب مناطق مسکونی، چالش‌های مهمی هستند که به افزایش جمعیت مرتبط می‌شوند. این وضعیت ناشی از شیوه‌های ساخت‌وساز است که اغلب نیازهای فعلی و آینده را نادیده می‌گیرد. به‌ویژه، افزایش توسعه‌های حومه‌ای و گزینه‌های مسکن حداقلی، همراه با تخصیص زمین و ملاحظات موقعیت، ضرورت بهبود عملکرد و کارایی شهری را نشان می‌دهد (مشهدی‌زاده دهاقانی، ۱۳۸۳: ۲۴۲).

به‌طور کلی عوامل مؤثر بر گسترش شهرها مطابق با تصویر ۱ به‌صورت دیاگرام زیر خلاصه می‌شود:

(۱۹۹۲) با استفاده از مفاهیم به کار گرفته شده لینچ، پنج بعد حق و حقوق شهروندان در فضای شهری را تشخیص دادند. این ابعاد شامل دسترسی، آزادی فعالیت، ادعا، تغییر، مالکیت و واگذاری هستند. این کیفیات باعث می‌شوند که حقوق شهروندی و تجلی کالبدی آن در فضای شهری مورد توجه قرار گیرد. اولین پیش شرط طراحی یک فضای خوب در شهر، امکان دسترسی به آن است. فرانسیس (۱۹۸۹) سه نوع دسترسی را مورد شناسایی قرار داده است که عبارت‌اند از: دسترسی فیزیکی، اجتماعی و بصری. کار و همکاران دسترسی نمادین را نیز به این طبقه‌بندی افزودند، تعاریف آن‌ها به صورت:

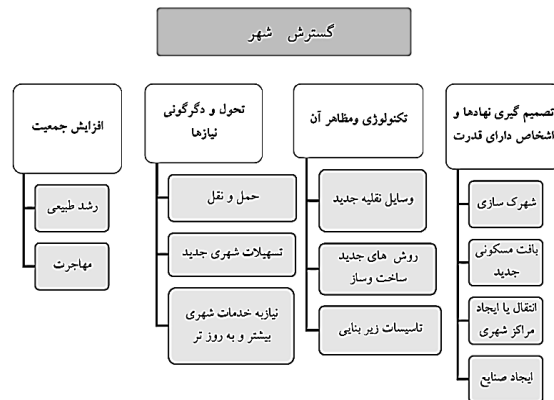
الف) دسترسی فیزیکی به فضای شهری؛ در مقابل دسترسی، موانع دسترسی نیز بایستی مورد توجه باشند. مانند در و دروازه‌ها، دیوارها، نرده‌ها و تغییر سطح (مانع دسترسی معلولان)؛

ب) دسترسی اجتماع؛ همه طبقات و لایه‌های اجتماعی بایستی قادر به استفاده از فضا باشند. ممنوعیت استفاده از فضا برای لایه‌ها یا طبقاتی از اجتماع، نوعی اعمال محرومیت اجتماعی شمرده می‌شود و از مطلوبیت فضا می‌کاهد؛

ج) دسترسی بصری؛ امکان دیده شدن فضا برای دسترسی بصری مطرح شده است.

۲-۶. عدالت فضایی

عدالت را می‌توان از منظرهای مختلف بیان کرد که شامل مفاهیمی همچون عدالت اجتماعی، عدالت فضایی، عدالت جغرافیایی و عدالت محیطی است و این نیز نشان از چندبعدی بودن این مفهوم است. با وجود مطالعات مختلف در حوزه‌های متنوع، مسئله عدالت در شهر همچنان موضوع قابل تأملی است و شهرسازی و مکانیزم‌های تابع آن در تحقق آرمان‌های مختلف به‌ویژه عدالت شهری از موفقیت چشمگیری برخوردار نشده است؛ بنابراین دستیابی به عدالت در توزیع اصولی خدمات و امکانات شهری در سال‌های اخیر، یکی از اهداف و مباحث مهم مدیران شهری به شمار می‌رود (محمدی و همکاران، ۱۴۰۰: ۴۷). هدف از عدالت فضایی توزیع عادلانه نیازهای اساسی، امکانات، تسهیلات و خدمات شهری در میان محلات و مناطق مختلف شهر است، به‌طوری‌که هیچ محله یا منطقه‌ای نسبت به محله یا منطقه دیگری از نظر برخورداری، برتری فضایی نداشته باشد و اصل دسترسی برابر نیز رعایت شده باشد، به عبارت



تصویر ۱. دیاگرام گسترش شهر

۲-۵. دسترسی

بحث‌های مربوط به دسترسی تقریباً نیم‌قرن، به‌ویژه پس از انتشار روش کمی هنسن (۱۹۵۹) سابقه دارد، ولی تسلط گسترده حومه‌نشینی بعد از جنگ دوم جهانی (۱۹۴۵-۱۹۳۹) و نیز استفاده بیشتر و روزافزون از خودرو در سفرهای روزانه، به‌ویژه بین محل کار و سکونت در مناطق شهری (Newman, Kenworthy, 1999: 86) تا اواسط دهه هفتاد، منجر به حاشیه‌ای شدن مباحث دسترسی شد و بیشتر تلاش‌ها بر موضوع «حرکت» متمرکز بود تا «دسترسی». بحران انرژی در دهه هفتاد، به‌ویژه افزایش قیمت نفت در سال ۱۹۷۳ از سوی کشورهای صادرکننده نفت (Gollner, 1994: 132) و ملاحظات محیطی، سبب تغییر تفکر از «حرکت» به «دسترسی» در برنامه‌ریزی، طراحی و حمل‌ونقل شهری شد (رهنما و لیس، ۱۳۸۷: ۱۴۰). لینچ در نظریه شکل خوب شهر، شش اصل سرزندگی، معنی، تناسب، دسترسی، نظارت و اختیار و کارایی و عدالت را اصول جامع شهرسازی دانسته است. دسترسی را می‌توان برحسب عناصری دسته‌بندی کرد که دسترسی به آن‌ها برقرار می‌شود و اینکه چه کسی هزینه آن را تحمل می‌کند (لینچ، ۱۳۸۶: ۱۵۲-۲۴۲). تام ترنر یکی از شهرسازان فرا نوگرایی که در سال ۱۹۹۶ با کتاب شهر همچون چشم‌انداز اصول و معیارهایی را برای شهرسازی برشمرده است. برای مثال از دیدگاه او «برنامه‌ریزی شهرها باید چندمنظوره باشد، پایداری، فقط یکی از اهداف است. شهرها باید خصوصیتی چون زیبایی، راحتی، آسایش و قابلیت دسترسی داشته باشند...» (Turner, 1997: 171). کار

دیگر، عدالت فضایی توزیع عادلانه و دموکراتیک منافع و مسئولیت‌های اجتماعی در فضا با مقیاس‌های مختلف است (کنعانپور و همکاران، ۱۴۰۰: ۶۴۰).

جدول ۱. تقسیم‌بندی عدالت فضایی از دیدگاه‌های مختلف

(داداش‌پور و رستمی، ۱۳۹۰: ۱۷۶)

تعریف	انواع عدالت فضایی
دریافت سهم برابر برای هر شخص	سهم برابر عدالت به‌عنوان برابری
افراد توانایی برابر برای فرصت‌های برابر	فرصت برابر
سهم‌های توزیع شده برای متعادل کردن نابرابری‌های موجود	عدالت جبرانی
توزیع خدمات متناسب با نیازها	عدالت نیاز محور
دریافت منفعت در ارتباط با سطح پرداختی	عدالت بازار
توزیع منافع متناسب با سطح تقاضای شهروندان	عدالت تقاضا محور

۲-۷. توزیع خدمات - عملکرد

کلمه عملکرد^۲ یکی از کلیدواژه‌های معماری است که به ساختمان و فعالیت‌های انجام شده توسط کاربران در فضا اشاره دارد. این واژه همواره در ادبیات معماری همراه با واژه‌های (فرم، فضا، استحکام و زیبایی) در مقیاس ساختمانی به کار رفته است و معادل مفهومی است که ویتروویوس در قرن اول میلادی از آن استفاده کرده است. به همین دلیل از مفهوم (فضای چندمنظوره) علاوه بر ساختمان‌های مختلط و چندمنظوره استفاده می‌شود. در واقع، مفهوم چندمنظوره را می‌توان به صورت، استفاده‌های متفاوت از فضا در زمان‌های مختلف نام برد (Zeidler, 1985)؛ یا به صورت استفاده ترکیبی یا چندمنظوره که به معنای استفاده حداقل یک فضا در زمان‌های مختلف که ترکیبی از سه کاربرد سودآور مختلف در یک دوره زمانی معین است نام برد (Thrall, 2002). در طراحی شهری، اگرچه این مفهوم هنوز مبهم است، اما تعریف دقیق‌تری دارد. زیدلر^۳ بر فضا و عملکرد

تمرکز می‌کند و مفهوم فضای چندمنظوره را به ساختمان‌های یونان باستان یا قرون وسطی مرتبط می‌کند. او معتقد است که شهر باید نمونه‌ای از کاربری‌ها و فعالیت‌های مختلف (در مقیاس شهری، نه یک ساختمان واحد) باشد. این کاربری‌های متفاوت در وهله اول از ساختمان‌ها سرچشمه می‌گیرند، اما با برنامه‌ریزی جامع در سطح شهر گسترش می‌یابند. او معتقد است که استفاده چندمنظوره نباید محدود به یک منطقه باشد، بلکه باید در منطق یک شبکه یکپارچه باشد که با حفظ اصل مجاورت با فعالیت‌ها، مکمل‌های عملکردی را در میان فضاهای عمومی مختلف شهر تشویق کند. در سال‌های اخیر، برنامه‌ریزان شهری مفهوم کاربری چندگانه یا ترکیبی از زمین را به عنوان مفهومی جدید برای کاربری اراضی شهری معرفی کرده‌اند که می‌توان آن را برخلاف رویکرد منطقه‌بندی مدرنیستی تعریف کرد. استفاده چندمنظوره از زمین را می‌توان ترکیبی از عملکردهای اجتماعی - اقتصادی مختلف در هر منطقه در نظر گرفت که برای صرفه‌جویی در فضا با افزایش بهره‌وری استفاده در عین حفظ کیفیت فضا ایجاد شده است (Rodenburg, Vreeker, Nijkamp: 2003).

این هم‌افزایی به دلیل تعامل بین فعالیت‌ها به وجود می‌آید. برانت^۴ و وجر^۵ سه حالت متفاوت از این نوع نگاه را با توجه به ویژگی‌های فضا - زمانی زمین ارائه می‌دهند:

۱. ترکیب فضایی واحدهای زمین مجزا با کارکردهای مختلف؛
۲. کارکردهای متفاوتی که به یک واحد زمین اختصاص داده شده اما در زمان از هم جدا شده‌اند و ۳. ادغام همزمان توابع در یک واحد زمین. این سه نوع بر این عقیده توافق دارند که از دیدگاه خاصی یک نوع آرایش (بهینه) و استفاده کارآمدتر از زمین را انتخاب می‌کنند (Van schaich & van der spek, 2008).

جدول ۲. عوامل محدود کننده توسعه کالبدی شهر

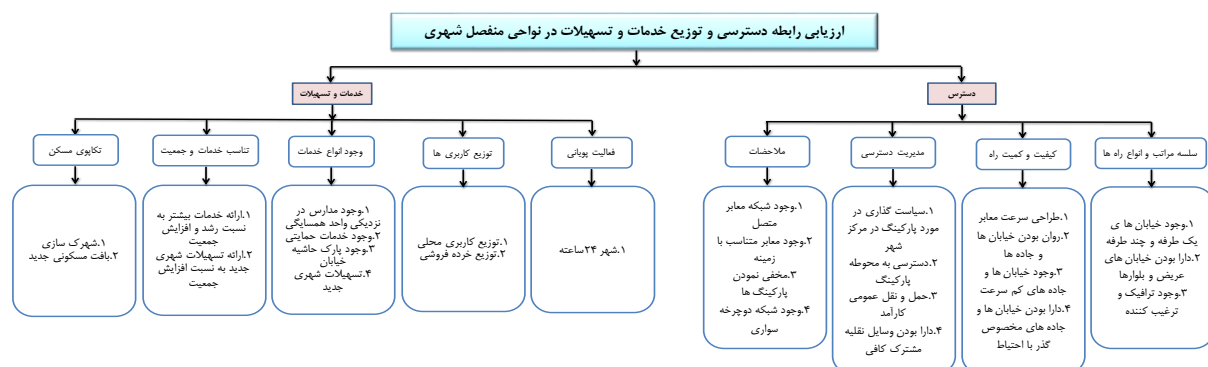
عوامل محدود کننده توسعه کالبدی شهر	تعریف
محدودیت‌های طبیعی	وضع و موقعیت طبیعی، میزان دسترسی به آب، نوع آب‌وهوا، درجه گرما و سرما، جهت وزش بادهای و میزان بارندگی و همچنین شکل زمین، نوع و ترکیب خاک و غیره
محدودیت‌های ناشی از عوامل دست‌ساز	محدودیت‌های ناشی از عوامل دست‌ساز انسان، مانند جاده‌ها، شاهراه‌ها، ساختمان‌های اداری، بیمارستان‌ها، آثار فرهنگی قابل نگهداری، مجتمع‌های مسکونی، شبکه‌های آبرسانی و غیره

محدودیت‌های ناشی از مسائل اجتماعی	این‌گونه عوامل به دلیل کیفیت خاص خود، کمتر از عوامل فیزیکی ملموس‌اند. ارزشیابی تمایلات و گرایش‌های اجتماعی بر اساس و مبنای ارزش‌های قابل لمس، تا حدودی امکان‌ناپذیر است، در طرح‌ریزی کالبدی شهر و برنامه‌های آتی توسعه مسکونی باید به سنن و آداب دینی و مذهبی، فرهنگی و قومی ساکنان شهر توجه داشت و برنامه‌های توسعه باتوجه‌به این‌گونه محدودیت‌ها دارای انعطاف کافی باشد، تا با نیازهای گروه‌های مختلف اجتماعی مطابقت پیدا کند.
محدودیت‌های ناشی از عوامل اقتصادی	محدودیت‌های مالی و اقتصاد، مهم‌ترین مشکل اجرای طرح‌های توسعه و عمران شهری‌اند. موضوع حق تقدم، تعیین اولویت و ارجحیت برنامه‌ای نسبت به برنامه‌های دیگر، در چارچوب هدف‌های طرح، موردبررسی، مطالعه و مقایسه انجام گیرد و با امکانات سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در جهت توسعه توجه شود.
محدودیت‌های ناشی از مسائل فنی	کارکنان ماهر در زمینه‌های تخصصی، اجرای برنامه‌های شهرسازی را دچار وقفه نموده و کمبود ماشین‌آلات و یا نامناسب بودن آن‌ها، اجرای این برنامه‌ها را با مشکل روبرو می‌سازد. اتخاذ تصمیم و اجرای طرح جامع باید با وسایل و روش‌های موجود و متداول منطبق باشد و به‌مرور زمان بر حسب نیازها و امکانات روز، تعدیل شود.
محدودیت‌های ناشی از عوامل اداری - سیاسی	باتوجه‌به این‌که طرح توسعه و عمران شهری، کلیه جوانب زندگی مردم را در بر می‌گیرد، لذا موفقیت آن بستگی کامل به میزان همکاری بین سازمان‌ها و دستگاه‌های دولتی، نهادها و به‌طور کلی دست‌اندرکاران اجرای طرح دارد. تنظیم طرح‌های اجرایی و هماهنگی و مرحله‌بندی عملیات اجرایی، هنگامی به‌صورت یک کوشش واحد در می‌آید، که هماهنگی کامل در سطوح بالای مسئولان اجرای طرح به وجود آید، از این‌رو باید مدیران و مسئولان امور به مقصود و مفاهیم و اهداف طرح توسعه و عمران و طرح‌های سازمان‌های ذی‌ربط، آگاهی کامل پیدا کنند و از اصول و شیوه‌های اساسی که برای اجرای این طرح‌ها لازم است، آگاه باشند.

۳. روش تحقیق

شاخص‌های لازم برای پیمایش و تدوین پرسش‌نامه اولویت‌بندی و انتخاب شود. ۲۸ شاخص در دو بعد (دسترسی، خدمات و تسهیلات) در قالب ۲۰ عدد پرسش‌نامه برای هر کدام از نواحی منفصل (علی‌آباد، حسن‌آباد، قاسم‌آباد) در مجموعه ۶۰ پرسش‌نامه با طیف ۵ گانه‌ی لیکرت در میان ۲۵ نفر از متخصصین حوزه‌ی شهرسازی تقسیم شدند، که این متخصصین از بین مدیران و کارشناسان حوزه‌ی شهری (شهرداری - راه و شهرسازی - بنیاد مسکن) از طریق نمونه‌گیری تصادفی ساده، انتخاب شده‌اند. سپس در خصوص تحلیل داده‌ها برای داده‌های اسنادی که برای مبانی نظری استفاده شده‌اند از طریق تحلیل محتوا و داده‌های حاصل از پرسش‌نامه و با استفاده از طریق ابزار SPSS و تحلیل آماری رابطه‌ی تی تک نمونه‌ای استفاده شده است.

نوع تحقیق حاضر از منظر هدف به‌صورت کاربردی و از منظر راهبردی به‌صورت توصیفی - تحلیلی، میدانی و پیمایشی است، این تحقیق جز تحقیقات کیفی است، اما در روش‌های تحلیل برای تبدیل کیفیت به کمیت و امکان مقایسه کیفیت‌ها به یکدیگر از روش‌های تحلیل کمی نیز استفاده شده است که این تحقیق را تا حدودی به تحقیقات آمیخته تبدیل می‌کند (کمی و کیفی). در خصوص گردآوری اطلاعات مربوط به ادبیات موضوع و پیشینه پژوهش از روش‌های اسنادی و جهت جمع‌آوری اطلاعات برای تأیید یا رد فرضیه‌های پژوهش از روش میدانی استفاده می‌شود. برای یافتن شاخص‌ها و معیارها، منابع و اسناد مطالعه و بررسی می‌شوند و هدف این است که به این شیوه،



تصویر ۲. مدل مفهومی پژوهش حاضر

۳. مطالعه موردی

۳-۱. موقعیت نسبی شهر همدان

استان همدان در گستره‌ای به مساحت ۱۹۴۹۱ کیلومتر مربع، در غرب ایران بین ۳۳ درجه و ۵۹ دقیقه تا ۳۵ درجه و ۴۴ دقیقه شمالی و ۴۷ درجه و ۴۷ دقیقه تا ۴۹ درجه و ۳۰ دقیقه طول شرقی از نصف‌النهار مبدأ قرار گرفته است. این استان از شمال به استان‌های زنجان و قزوین، از جنوب به استان لرستان، از شرق به استان مرکزی و از غرب به استان کرمانشاه و قسمتی از استان کردستان، محدود است. بر اساس نتایج سرشماری عمومی نفوس و مسکن آبان‌ماه سال ۱۳۸۵ کل جمعیت استان ۱۷۰۳۲۶۷ نفر هست که از این عدد ۸۵۶۸۳۹ نفر مرد و ۸۴۶۴۲۸ نفر زن بوده است. همچنین از کل جمعیت استان ۹۸۰۷۷۱ نفر در مناطق شهری، ۷۲۱۲۲۵ نفر در مناطق روستایی سکونت داشته و ۱۲۷۱ نفر غیرساکن بوده‌اند. لازم به ذکر است که شهر همدان مرکز استان همدان است و در بخش مرکزی شهرستان همدان واقع است. از لحاظ موقعیت جغرافیایی این شهر تقریباً در مرکز استان همدان قرار گرفته است و از لحاظ موقعیت جغرافیایی در ۴۸ درجه و ۳۱ دقیقه طول شرقی و ۳۴ درجه و ۴۸ دقیقه عرض شمالی واقع است. ارتفاع این شهر از سطح دریا ۱۸۱۳ متر است.

۳-۲. نواحی منفصل در شهر همدان

نواحی منفصل شهر همدان طی نامه مصوب جلسه مورخ ۲۳/۰۴/۹۸ توسط هیئت وزیران تصویب شد و الحاق روستاهای حسن‌آباد، علی‌آباد و قاسم‌آباد، طی نامه شماره ۴۸۶۴۳ در تاریخ ۲۴/۰۴/۹۸ توسط معاون اول رئیس‌جمهور ابلاغ گردید. طی مصوبه، شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در جلسه ۴ دی ۱۴۰۲ موضوع طرح جامع شهر همدان، باتوجه به صورت جلسه مورخ ۲۸ آبان ۱۴۰۲ کمیته فنی شماره یک مورد بررسی قرار گرفت و ضمن تصویب کلیات، مقرر گردید تا اسناد طرح با اعمال اصلاحات به شرح زیر ابلاغ شود:

الف- جمعیت شهر: به جهت حداکثر هماهنگی جمعیت و افق طرح با طرح‌های فرادست و روند گذشته، سقف جمعیتی شهر برای افق ۱۴۱۵ با لحاظ الحاقات روستاهای علی‌آباد، قاسم‌آباد و حسن‌آباد معادل ۷۲۱ هزار نفر مورد تأیید قرار گرفت.

ب- محدوده شهر: در نیمه شمالی شهر قریب به ۲ هزار هکتار اراضی زراعی و باغی مرغوب بدون نیاز و ضرورت شهرسازانه با کاربری تحت عنوان باغات ویژه به محدوده شهر الحاق شده‌اند. این در حالی است که بخش عظیمی از اراضی الحاقی اراضی زراعی یا باغی درجه یک، یکپارچه و در چرخه تولید محصولات زراعی هستند؛ لذا ضمن مخالفت با الحاق مذکور مقرر شد تا خط محدوده در سمت شمال شهر حداثی محور ملایر تا محور سنندج بر محدوده مصوب قبلی با لحاظ محدوده‌های الحاقی روستاهای علی‌آباد پشت شهر، قاسم‌آباد و حسن‌آباد شورین منطبق شود.

۳-۳. موقعیت نسبی نواحی منفصل در شهر همدان

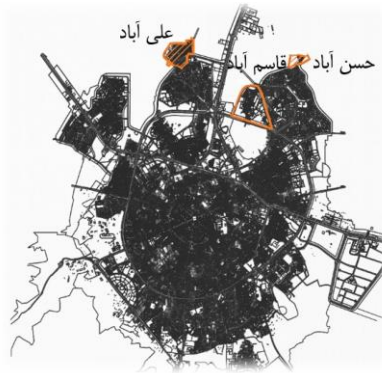
الف) روستای حسن‌آباد

روستای حسن‌آباد یکی از روستاهای دهستان هگمتانه از بخش مرکزی شهرستان همدان است که در حد بلا فصل شمال شرقی و حریم استحفاظی شهر همدان واقع شده است و در تصویر ۴ (الف) نشان داده شده است؛ این روستا در طول جغرافیایی ۴۸ درجه و ۳۳ دقیق و در عرض جغرافیایی ۳۴ درجه و ۵۱ دقیق در ارتفاع ۱۷۶۰ متری از سطح آب‌های آزاد در دشت همدان در محدوده آب‌وهوایی سرد خشک قرار گرفته است. جایگاه این روستا در طرح جامع شهرستان همدان به عنوان روستای اقماری در حوزه، مجموعه و منظومه همدان تعیین شده است.

ب) روستای قاسم‌آباد

روستای قاسم‌آباد در فاصله حدود ۲ کیلومتری از شهر همدان قرار دارد. باتوجه به اینکه این روستا در کنار اتوبان کمربندی همدان واقع شده است، در آینده قطعاً دیگر تعریف روستا برای آن معتبر نخواهد بود. همان‌طور که در تصویر ۴ (ب) نشان داده شده است، این روستا به عنوان یکی از محلات همدان مطرح خواهد شد. پیش‌بینی می‌شود که قاسم‌آباد به طور مداوم در حوزه نفوذ شهری همدان قرار گیرد. این وضعیت، علاوه بر اثرگذاری در جنبه‌های خدماتی، بخش عمده‌ای از اشتغال منطقه را نیز شامل می‌شود؛ بنابراین، همدان به عنوان تنها نقطه نفوذ و تأثیرگذار بر قاسم‌آباد و منطقه اطراف آن شناخته می‌شود.

ج) روستای علی‌آباد



روستای علی‌آباد پشت شهر، از سمت شمال با مسیر ارتباطی روستای ده پیاز در ارتباط بوده و از سمت بلوار شهید تهرانی با بلوار استقلال شهر همدان ارتباط پیدا می‌کند (تصویر ۴ (ج)).

تصویر ۳. موقعیت سه روستای حسن‌آباد، علی‌آباد، قاسم‌آباد بر روی نقشه تفصیلی شهر همدان



(ج) روستای علی‌آباد



(ب) روستای قاسم‌آباد



(الف) روستای حسن‌آباد

تصویر ۴. نواحی منفصل شهر همدان

در این مرحله با استفاده از نرم‌افزار SPSS و با استفاده از آزمون تی تک نمونه‌ای به تجزیه و تحلیل داده‌ها در سه ناحیه منفصل پرداخته شده است.

۴. تجزیه و تحلیل و تفسیر داده‌ها

جدول ۳. تجزیه و تحلیل داده‌های حاصل از پرسش‌نامه در حسن‌آباد

One-Sample Test						
Test Value=5						
T	Df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference		
				ضریب اطمینان ۹۵ درصد		
				Lower	Upper	
				حد پائین	حد بالایی	
آماره‌اتی	۲۰ (تعداد نمونه) - ۱۹=۱	سطح معناداری	تفاوت میانگین با میانگین عدد ثابت	زیست‌پذیری	زیست‌پذیری	
Q1	-۰.۳۷۰	۱۹	.۷۱۶	-۰.۰۵۰	-۰.۳۳	.۲۳
Q2	-۸.۸۵۰	۱۹	.۰۰۰	-۱.۳۰۰	-۱.۶۱	-۰.۹۹
Q3	۲.۰۳۲	۱۹	.۰۵۶	.۲۵۰	-۰.۰۱	.۵۱
Q4	۲.۹۹۰	۱۹	.۰۰۸	.۴۰۰	.۱۲	.۶۸
Q5	-۴.۳۵۹	۱۹	.۰۰۰	-۰.۵۰۰	-۰.۷۴	-۰.۲۶

Q6	-۵.۱۴۱	۱۹	.۰۰۰	-۸۰۰	-۱.۱۳	-۰.۴۷
Q7	-۳.۲۶۹	۱۹	.۰۰۴	-۶۰۰	-۰.۹۸	-۰.۲۲
Q8	-۲.۷۰۳	۱۹	.۰۱۴	-۵۰۰	-۰.۸۹	-۰.۱۱
Q9	-۳.۹۰۱	۱۹	.۰۰۱	-۶۵۰	-۱.۰۰	-۰.۳۰
Q10	-۴.۶۷۷	۱۹	.۰۰۰	-۸۵۰	-۱.۲۳	-۰.۴۷
Q11	-۱.۴۲۲	۱۹	.۱۷۱	-۲۵۰	-۰.۶۲	.۱۲
Q12	.۳۷۰	۱۹	.۷۱۶	.۰۵۰	-۰.۲۳	.۳۳
Q13	۲.۰۲۷	۱۹	.۰۵۷	.۴۰۰	-۰.۰۱	.۸۱
Q14	-۱.۵۶۱	۱۹	.۱۳۵	-۲۵۰	-۰.۵۹	.۰۹
Q15	-۱.۵۵۲	۱۹	.۱۳۷	-۳۰۰	-۰.۷۰	.۱۰
Q16	-۲.۳۷۳	۱۹	.۰۲۸	-۴۰۰	-۰.۷۵	-۰.۰۵
Q17	-۴.۷۹۰	۱۹	.۰۰۰	-۹۵۰	-۱.۳۷	-۰.۵۳
Q18	.۰۰۰	۱۹	۱.۰۰۰	.۰۰۰	-۰.۳۴	.۳۴
Q19	.۵۶۷	۱۹	.۵۷۷	.۱۰۰	-۰.۲۷	.۴۷
Q20	-۲.۳۷۳	۱۹	.۰۲۸	-۴۰۰	-۰.۷۵	-۰.۰۵
Q21	-۷.۳۹۸	۱۸	.۰۰۰	-۱.۲۱۱	-۱.۵۵	-۰.۸۷
Q22	-۷.۶۳۶	۱۸	.۰۰۰	-۱.۴۷۴	-۱.۸۸	-۱.۰۷
Q23	-۶.۷۰۲	۱۸	.۰۰۰	-۱.۲۱۱	-۱.۵۹	-۰.۸۳
Q24	-۰.۷۱۹	۱۹	.۴۸۱	-۱۵۰	-۰.۵۹	.۲۹
Q25	-۱.۶۷۷	۱۹	.۱۱۰	-۳۵۰	-۰.۷۹	.۰۹
Q26	-۷.۱۹۳	۱۹	.۰۰۰	-۱.۶۰۰	-۲.۰۷	-۱.۱۳
Q27	-۲.۹۳۹	۱۹	.۰۰۸	-۵۰۰	-۰.۸۶	-۰.۱۴

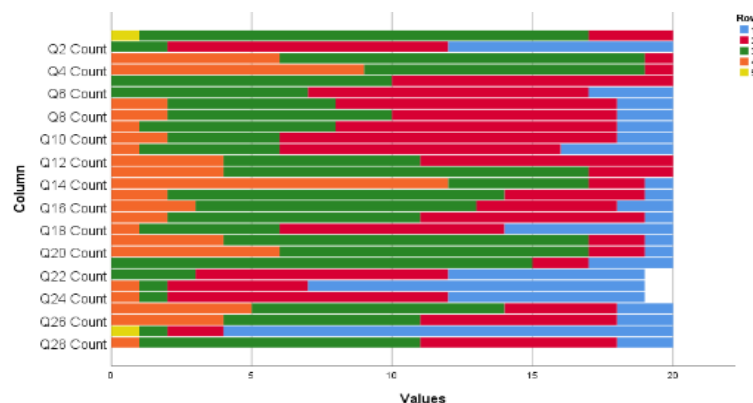
جدول ۴. نتیجه‌گیری حاصل از تحلیل جدول ۳

Q	نام زیر معیارها	Sig (سطح معناداری) با ضریب اطمینان ۹۵ درصد مقایسه با ۰/۰۵ و میانگین ۳	فراوانی بیشترین پاسخ داده شده در طیف لیکرت به عدد	نوع پاسخ بیشترین پاسخ داده شده در طیف لیکرت
۵	۴	۳	۲	۱
کاملاً خوب	خوب	متوسط	بد	کاملاً بد
۱	توزیع کاربری محلی	در حد میانگین	۱۶	
۲	شهر ۲۴ ساعته	کمتر از میانگین	۱۰	
۳	توزیع خرده‌فروشی	در حد میانگین	۱۳	
۴	وجود مدارس در نزدیکی واحد همسایگی	بیشتر از میانگین	۱۰	
۵	وجود خدمات حمایتی	کمتر از میانگین	۱۰	
۶	وجود پارک حاشیه خیابان	کمتر از میانگین	۱۰	
۷	تسهیلات شهری جدید	کمتر از میانگین	۱۰	

شاخص‌های عملکردی

۸	ارائه تسهیلات شهری جدید به نسبت افزایش جمعیت	کمتر از میانگین	۱۰
۹	ارائه خدمات بیشتر به نسبت رشد و افزایش جمعیت	کمتر از میانگین	۱۲
۱۰	شهرک‌سازی (باتوجه به رشد و افزایش جمعیت)	کمتر از میانگین	۱۰
۱۱	بافت مسکونی جدید (باتوجه به رشد و افزایش جمعیت)	در حد میانگین	۹
۱۲	وجود شبکه معابر متصل به هم	در حد میانگین	۱۳
۱۳	ارتباطات فرا همسایگی	در حد میانگین	۱۲
۱۴	طراحی سرعت معابر	در حد میانگین	۱۲
۱۵	وجود خیابان‌های یک‌طرفه و چند خطه	در حد میانگین	۱۰
۱۶	وجود معابر متناسب با زمینه	کمتر از میانگین	۹
۱۷	دارابودن خیابان‌های عریض و بلوارها	کمتر از میانگین	۸
۱۸	روان بودن خیابان‌ها و جاده‌ها	در حد میانگین	۱۳
۱۹	وجود خیابان‌ها و جاده‌های کم‌سرعت	در حد میانگین	۱۱
۲۰	دارابودن خیابان‌ها و جاده‌های مخصوص گذر با احتیاط	کمتر از میانگین	۱۵
۲۱	سیاست‌گذاری در مورد پارکینگ در مرکز شهر	کمتر از میانگین	۹
۲۲	مخفی نمودن پارکینگ‌ها	کمتر از میانگین	۱۲
۲۳	دسترسی به محوطه پارکینگ	کمتر از میانگین	۱۰
۲۴	حمل و نقل عمومی کارآمد	در حد میانگین	۹
۲۵	وجود ترافیک ترغیب کننده	در حد میانگین	۷
۲۶	وجود شبکه دوچرخه سواری	کمتر از میانگین	۱۶
۲۷	دارابودن وسایل نقلیه مشترک کافی	کمتر از میانگین	۱۰

بخش‌های حمل و نقل



تصویر ۵. نمودار میله‌ای فراوانی پاسخ‌های متخصصین در پرسش‌نامه طبق طیف لیکرت

همان‌طور که از جدول (۴) و تصویر (۵) مشخص است:

- از بین شاخص‌های حمل‌ونقل:
- وجود شبکه معابر متصل به هم، ارتباطات فرا همسایگی، طراحی سرعت معابر، وجود خیابان‌های یک‌طرفه و چند خطه، روان بودن خیابان‌ها و جاده‌ها، وجود خیابان‌ها و جاده‌های کم‌سرعت، حمل‌ونقل عمومی کارآمد، ترافیک ترغیب‌کننده در وضعیت متوسط قرار دارند؛
 - وجود معابر متناسب با زمینه، دارا بودن خیابان‌های عریض و بلوارها، دارا بودن خیابان‌ها و جاده‌های مخصوص گذر با احتیاط، سیاست‌گذاری در مورد پارکینگ، مخفی نمودن پارکینگ‌ها، دسترسی به محوطه پارکینگ، وجود شبکه دوچرخه‌سواری، دارا بودن وسایل نقلیه مشترک کافی در وضعیت کمتر از حد میانگین (متوسط) قرار دارند.
- وجود مدارس در نزدیکی واحد عملکردی در وضعیت بیشتر از حد میانگین (متوسط) قرار دارند؛
- توزیع کاربری محلی، توزیع خرده‌فروشی در بافت مسکونی جدید در وضعیت متوسط قرار دارند؛
- شهر ۲۴ ساعته، وجود خدمات حمایتی، وجود پارک حاشیه خیابان، تسهیلات شهری جدید، ارائه خدمات بیشتر نسبت به رشد جمعیت، ارائه تسهیلات جدید نسبت به رشد جمعیت، ارائه خدمات بیشتر نسبت به رشد جمعیت، شهرک‌سازی در وضعیت کمتر از حد میانگین (متوسط) قرار دارند.

جدول ۵. تجزیه و تحلیل داده‌های حاصل از پرسش‌نامه در علی‌آباد

One-Sample Test						
Question						
t	Df	درجه آزادی	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
					ضریب اطمینان ۹۵ درصد	
					Lower	Lower
					حد پائین	حد پائین
		۲۰ (تعداد نمونه) - ۱۹=۱	سطح معناداری	تفاوت میانگین با میانگین عدد ثابت	زیست پذیری	زیست پذیری
Q1	۱.۳۷۱	۱۹	.۱۸۶	.۱۵۰	-۰.۰۸	.۳۸
Q2	-۷.۸۰۴	۱۹	.۰۰۰	-۱.۲۵۰	-۱.۵۹	-۰.۹۱
Q3	۱.۰۰۰	۱۹	.۳۳۰	.۱۰۰	-۰.۱۱	.۳۱
Q4	۲.۹۹۰	۱۹	.۰۰۸	.۴۰۰	.۱۲	.۶۸
Q5	-۱.۲۸۵	۱۹	.۲۱۴	-۰.۲۰۰	-۰.۵۳	.۱۳
Q6	-۲.۷۰۳	۱۹	.۰۱۴	-۰.۵۰۰	-۰.۸۹	-۰.۱۱
Q7	-۵.۴۸۰	۱۹	.۰۰۰	-۰.۷۰۰	-۰.۹۷	-۰.۴۳
Q8	-۳.۹۰۱	۱۹	.۰۰۱	-۰.۶۵۰	-۱.۰۰	-۰.۳۰
Q9	-۳.۹۰۱	۱۹	.۰۰۱	-۰.۶۵۰	-۱.۰۰	-۰.۳۰
Q10	-۳.۹۴۳	۱۹	.۰۰۱	-۰.۷۵۰	-۱.۱۵	-۰.۳۵
Q11	-۲.۷۷۳	۱۹	.۰۱۲	-۰.۵۵۰	-۰.۹۷	-۰.۱۳
Q12	-۰.۶۹۸	۱۹	.۴۹۴	-۰.۱۰۰	-۰.۴۰	.۲۰
Q13	۲.۰۲۷	۱۹	.۰۵۷	.۴۰۰	-۰.۰۱	.۸۱
Q14	.۰۰۰	۱۹	۱.۰۰۰	.۰۰۰	-۰.۳۴	.۳۴

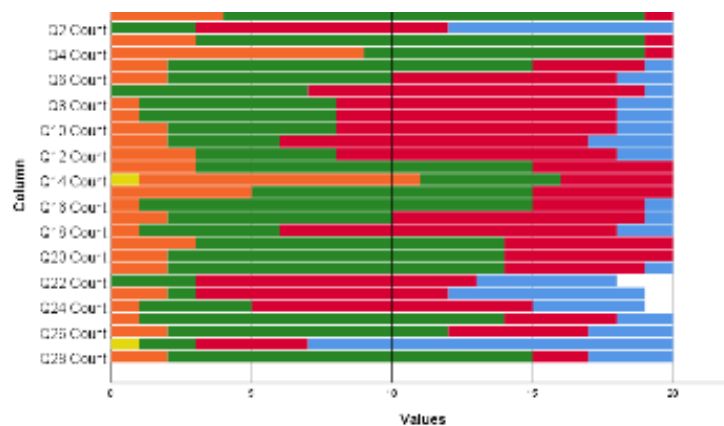
Q15	-۱.۷۵۱	۱۹	.۰۹۶	-۰.۲۵۰	-۰.۵۵	.۰۵
Q16	-۲.۶۵۱	۱۹	.۰۱۶	-۰.۴۵۰	-۰.۸۱	-۰.۰۹
Q17	-۴.۶۸۲	۱۹	.۰۰۰	-۰.۷۵۰	-۱.۰۹	-۰.۴۱
Q18	-۱.۰۰۰	۱۹	.۳۳۰	-۰.۱۵۰	-۰.۴۶	.۱۶
Q19	-۱.۴۵۳	۱۹	.۱۶۳	-۰.۲۰۰	-۰.۴۹	.۰۹
Q20	-۱.۵۶۱	۱۹	.۱۳۵	-۰.۲۵۰	-۰.۵۹	.۰۹
Q21	-۶.۹۶۹	۱۷	.۰۰۰	-۱.۱۱۱	-۱.۴۵	-۰.۷۷
Q22	-۵.۱۴۴	۱۸	.۰۰۰	-۱.۱۰۵	-۱.۵۶	-۰.۶۵
Q23	-۴.۸۱۹	۱۸	.۰۰۰	-۰.۸۹۵	-۱.۲۸	-۰.۵۰
Q24	-۲.۱۰۱	۱۹	.۰۴۹	-۰.۳۵۰	-۰.۷۰	.۰۰
Q25	-۲.۲۶۹	۱۹	.۰۳۵	-۰.۴۵۰	-۰.۸۷	-۰.۰۳
Q26	-۵.۹۸۴	۱۹	.۰۰۰	-۱.۴۰۰	-۱.۸۹	-۰.۹۱
Q27	-۱.۵۵۲	۱۹	.۱۳۷	-۰.۳۰۰	-۰.۷۰	.۱۰

جدول ۶ نتیجه گیری حاصل از تحلیل جدول ۵

Q	نام زیر معیارها	Sig (سطح معناداری) با ضریب اطمینان ۹۵ درصد مقایسه با ۰/۰۵ و میانگین ۳	فراوانی بیشترین پاسخ داده شده در طیف لیکرت به عدد	نوع پاسخ بیشترین پاسخ داده شده در طیف لیکرت	۵	۴	۳	۲	۱
				کاملاً بد	کاملاً خوب	خوب	متوسط	بد	کاملاً بد
۱	توزیع کاربری محلی	در حد میانگین	۱۵						
۲	شهر ۲۴ ساعته	کمتر از حد میانگین	۹						
۳	توزیع خرده‌فروشی	در حد میانگین	۱۶						
۴	وجود مدارس در نزدیکی واحد همسایگی	بیشتر از حد میانگین	۱۰						
۵	وجود خدمات حمایتی	در حد میانگین	۱۳						
۶	وجود پارک حاشیه خیابان	کمتر از حد میانگین	۸						
۷	تسهیلات شهری جدید	کمتر از حد میانگین	۱۲						
۸	ارائه خدمات بیشتر به نسبت رشد و افزایش جمعیت	کمتر از حد میانگین	۱۰						
۹	ارائه تسهیلات شهری جدید به نسبت افزایش جمعیت	کمتر از حد میانگین	۱۰						
۱۰	شهرک‌سازی (باتوجه به رشد و افزایش جمعیت)	کمتر از حد میانگین	۱۱						
۱۱	بافت مسکونی جدید (باتوجه به رشد و افزایش جمعیت)	کمتر از حد میانگین	۱۰						

شاخص‌های عملکردی

۱۲	وجود شبکه معابر متصل به هم	در حد میانگین	۱۲	
۱۳	ارتباطات فرا همسایگی	در حد میانگین	۱۰	
۱۴	طراحی سرعت معابر	در حد میانگین	۱۰	
۱۵	وجود خیابان‌های یک‌طرفه و چند خطه	در حد میانگین	۱۴	
۱۶	وجود معابر متناسب با زمینه	کمتر از حد میانگین	۹	
۱۷	دارا بودن خیابان‌های عریض و بلوارها	کمتر از حد میانگین	۱۲	
۱۸	روان بودن خیابان‌ها و جاده‌ها	در حد میانگین	۱۱	
۱۹	وجود خیابان‌ها و جاده‌های کم سرعت	در حد میانگین	۱۲	
۲۰	دارا بودن خیابان‌ها و جاده‌های مخصوص گذر با احتیاط	در حد میانگین	۱۲	
۲۱	سیاست‌گذاری در مورد پارکینگ در مرکز شهر	کمتر از حد میانگین	۱۰	
۲۲	مخفی نمودن پارکینگ‌ها	کمتر از حد میانگین	۹	
۲۳	دسترسی به محوطه پارکینگ	کمتر از حد میانگین	۱۰	
۲۴	حمل و نقل عمومی کارآمد	در حد میانگین	۱۳	
۲۵	وجود ترافیک ترغیب‌کننده	در حد میانگین	۱۰	
۲۶	وجود شبکه دوچرخه‌سواری	کمتر از حد میانگین	۱۳	



تصویر ۶: نمودار میله ای فراوانی پاسخ‌های متخصصین در پرسش‌نامه طبق طیف لیکرت

- همان‌طور که از جدول (۶) و تصویر (۶) مشخص است:
- توزیع کاربری محلی، توزیع خرده‌فروشی، وجود خدمات حمایتی در حد متوسط قرار دارند.
 - وجود مدارس در نزدیکی واحد عملکردی در وضعیت بیشتر از حد میانگین (متوسط) قرار دارند.
 - شهر ۲۴ ساعته، وجود پارک حاشیه خیابان، تسهیلات شهری جدید، ارائه خدمات بیشتر به نسبت رشد و افزایش جمعیت، ارائه تسهیلات شهری جدید به نسبت افزایش

خیابان‌ها و جاده‌های مخصوص گذر با احتیاط، ترافیک ترغیب‌کننده، دارابودن وسایل نقلیه مشترک کافی در وضعیت متوسط قرار دارند.

وجود معابر متناسب با زمینه، دارابودن خیابان‌های عریض و بلوارها، سیاست‌گذاری در مورد پارکینگ در مرکز شهر، مخفی نمودن پارکینگ‌ها، دسترسی به محوطه پارکینگ، حمل‌ونقل عمومی کارآمد، در وضعیت کمتر از حد میانگین (متوسط) قرار دارند.

جمعیت، ارائه خدمات بیشتر به نسبت رشد و افزایش جمعیت، شهرک‌سازی (باتوجه به رشد و افزایش جمعیت)، بافت مسکونی جدید (باتوجه به رشد و افزایش جمعیت) در وضعیت کمتر از حد میانگین (متوسط) قرار دارند.

از بین شاخص‌های حمل‌ونقل:

وجود شبکه معابر متصل به هم، ارتباطات فرا همسایگی، طراحی سرعت معابر، وجود خیابان‌های یک‌طرفه و چند خطه، روان بودن خیابان‌ها و جاده‌ها، وجود خیابان‌ها و جاده‌های کم‌سرعت، حمل‌ونقل عمومی کارآمد، دارابودن

جدول ۷. تجزیه و تحلیل داده‌های حاصل از پرسش‌نامه در قاسم آباد

One-Sample Test						
Test Value = 5						
t	Df درجه آزادی (۲۰ تعداد نمونه) ۱۹=۱	Sig. (2- tailed) سطح معناداری	Mean Difference تفاوت میانگین با میانگین عدد ثابت	95% Confidence Interval of the Difference ضریب اطمینان ۹۵ درصد		
				Lower حد پائین زیست‌پذیری	Upper حد پائین زیست‌پذیری	
Q1	۱.۰۰۰	۱۹	.۳۳۰	.۱۰۰	-.۱۱	.۳۱
Q2	- ۶.۴۳۹	۱۹	.۰۰۰	-۱.۲۰۰	-۱.۵۹	-.۸۱
Q3	۳.۱۹۹	۱۹	.۰۰۵	.۳۵۰	.۱۲	.۵۸
Q4	۱.۴۵۳	۱۹	.۱۶۳	.۲۰۰	-.۰۹	.۴۹
Q5	- ۲.۰۴۲	۱۹	.۰۵۵	-.۳۰۰	-.۶۱	.۰۱
Q6	- ۲.۷۲۱	۱۸	.۰۱۴	-.۶۳۲	-۱.۱۲	-.۱۴
Q7	- ۳.۱۱۵	۱۹	.۰۰۶	-.۶۵۰	-۱.۰۹	-.۲۱
Q8	- ۳.۲۴۹	۱۹	.۰۰۴	-.۵۰۰	-.۸۲	-.۱۸
Q9	- ۳.۵۸۴	۱۹	.۰۰۲	-.۵۵۰	-.۸۷	-.۲۳
Q10	- ۷.۲۸۵	۱۹	.۰۰۰	-.۹۰۰	-۱.۱۶	-.۶۴
Q11	- ۲.۶۵۱	۱۹	.۰۱۶	-.۴۵۰	-.۸۱	-.۰۹
Q12	.۴۳۸	۱۹	.۶۶۶	.۰۵۰	-.۱۹	.۲۹

Q13	۳.۲۴۹	۱۹	.۰۰۴	.۵۰۰	.۱۸	.۸۲
Q14	- ۱.۲۸۵	۱۹	.۲۱۴	-.۲۰۰	-.۵۳	.۱۳
Q15	- ۴.۰۶۷	۱۹	.۰۰۱	-.۵۵۰	-.۸۳	-.۲۷
Q16	- ۲.۶۶۶	۱۹	.۰۱۵	-.۳۵۰	-.۶۲	-.۰۸
Q17	- ۶.۱۹۰	۱۹	.۰۰۰	-.۹۵۰	-۱.۲۷	-.۶۳
Q18	.۰۰۰	۱۹	۱.۰۰۰	.۰۰۰	-.۳۰	.۳۰
Q19	- ۱.۸۳۱	۱۹	.۰۸۳	-.۳۰۰	-.۶۴	.۰۴
Q20	- ۴.۳۳۳	۱۹	.۰۰۰	-.۶۵۰	-.۹۶	-.۳۴
Q21	- ۶.۰۵۰	۱۸	.۰۰۰	-۱.۱۵۸	-۱.۵۶	-.۷۶
Q22	- ۷.۶۳۶	۱۸	.۰۰۰	-۱.۴۷۴	-۱.۸۸	-۱.۰۷
Q23	- ۶.۶۰۰	۱۸	.۰۰۰	-۱.۱۵۸	-۱.۵۳	-.۷۹
Q24	-.۹۰۰	۱۹	.۳۷۹	-.۱۵۰	-.۵۰	.۲۰
Q25	-.۸۲۵	۱۹	.۴۱۹	-.۱۵۰	-.۵۳	.۲۳
Q26	- ۶.۱۷۵	۱۹	.۰۰۰	-۱.۴۵۰	-۱.۹۴	-.۹۶
Q27	- ۲.۱۲۷	۱۹	.۰۴۷	-.۵۰۰	-.۹۹	-.۰۱

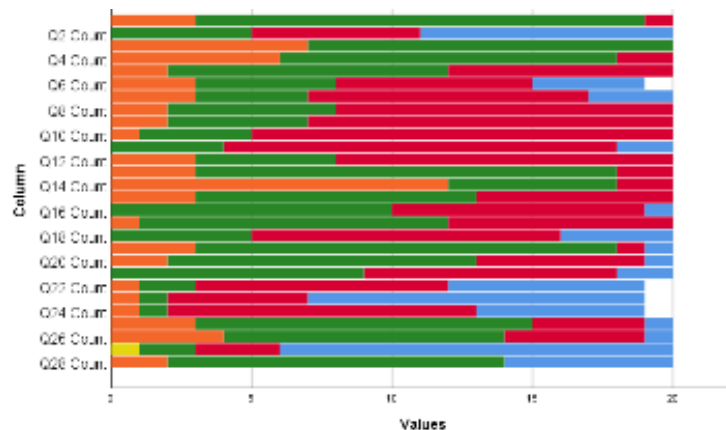
جدول ۸. نتیجه گیری حاصل از تحلیل جداول ۶

Q	نام زیر معیارها	Sig (سطح معناداری) با ضریب اطمینان ۹۵ درصد مقایسه با ۰/۰۵ و میانگین ۳	فراوانی بیشترین پاسخ داده شده در طیف لیکرت به عدد	نوع پاسخ بیشترین پاسخ داده شده در طیف لیکرت	۵	۴	۳	۲	۱
					کاملاً خوب	خوب	متوسط	بد	کاملاً بد
۱	توزیع کاربری محلی	در حد میانگین	۱۶						
۲	شهر ۲۴ ساعته	کمتر از حد میانگین	۹						
۳	توزیع خرده‌فروشی	بیشتر از حد میانگین	۱۳						
۴	وجود مدارس در نزدیکی واحد همسایگی	در حد میانگین	۱۲						

شاخص‌های عملکردی

۵	وجود خدمات حمایتی	در حد میانگین	۱۰		
۶	وجود پارک حاشیه خیابان	کمتر از حد میانگین	۷		
۷	تسهیلات شهری جدید	کمتر از حد میانگین	۱۰		
۸	ارائه خدمات بیشتر به نسبت رشد و افزایش جمعیت	کمتر از حد میانگین	۱۲		
۹	ارائه تسهیلات شهری جدید به نسبت افزایش جمعیت	کمتر از حد میانگین	۱۳		
۱۰	شهرک‌سازی (باتوجه به رشد و افزایش جمعیت)	کمتر از حد میانگین	۱۴		
۱۱	بافت مسکونی جدید (باتوجه به رشد و افزایش جمعیت)	کمتر از حد میانگین	۱۲		
۱۲	وجود شبکه معابر متصل به هم	در حد میانگین	۱۵		
۱۳	ارتباطات فرا همسایگی	کمتر از حد میانگین	۱۲		
۱۴	طراحی سرعت معابر	در حد میانگین	۱۰		
۱۵	وجود خیابان‌های یک‌طرفه و چند خطه	کمتر از حد میانگین	۱۰		
۱۶	وجود معابر متناسب با زمینه	کمتر از حد میانگین	۱۱		
۱۷	دارا بودن خیابان‌های عریض و بلوارها	کمتر از حد میانگین	۱۱		
۱۸	روان بودن خیابان‌ها و جاده‌ها	در حد میانگین	۱۵		
۱۹	وجود خیابان‌ها و جاده‌های کم‌سرعت	در حد میانگین	۱۱		
۲۰	دارا بودن خیابان‌ها و جاده‌های مخصوص گذر با احتیاط	کمتر از حد میانگین	۹		
۲۱	سیاست‌گذاری در مورد پارکینگ در مرکز شهر	کمتر از حد میانگین	۹		
۲۲	مخفی نمودن پارکینگ‌ها	کمتر از حد میانگین	۱۲		
۲۳	دسترسی به محوطه پارکینگ	کمتر از حد میانگین	۱۱		
۲۴	حمل و نقل عمومی کارآمد	در حد میانگین	۱۲		
۲۵	وجود ترافیک ترغیب‌کننده	در حد میانگین	۱۰		
۲۶	وجود شبکه دوچرخه‌سواری	کمتر از حد میانگین	۱۴		
۲۷	دارا بودن وسایل نقلیه مشترک کافی	در حد میانگین	۱۲		

شاخص‌های حمل و نقل



تصویر ۷. نمودار میله ای فراوانی پاسخ‌های متخصصین در پرسش‌نامه طبق طیف لیکرت

همان‌طور که از جدول (۸) و تصویر (۷) مشخص است:

نمودن پارکینگ‌ها، دسترسی به محوطه پارکینگ در وضعیت کمتر از حد میانگین (متوسط) قرار دارند.

از بین شاخص‌های عملکردی:

- توزیع خرده‌فروشی در وضعیت بیشتر از حد میانگین (متوسط) قرار دارند.
- توزیع کاربری محلی، وجود مدارس در نزدیکی واحد همسایگی، وجود خدمات حمایتی در وضعیت متوسط قرار دارند.
- شهر ۲۴ ساعته، وجود پارک حاشیه خیابان، تسهیلات شهری جدید، ارائه خدمات بیشتر به نسبت رشد و افزایش جمعیت، ارائه تسهیلات شهری جدید به نسبت افزایش جمعیت، ارائه خدمات بیشتر به نسبت رشد و افزایش جمعیت شهرک‌سازی (باتوجه به رشد و افزایش جمعیت)، ارتباطات فرا همسایگی در وضعیت کمتر از حد میانگین (متوسط) قرار دارند.

از بین شاخص‌های حمل‌ونقل:

- طراحی سرعت معابر، روان بودن خیابان‌ها و جاده‌ها، وجود خیابان‌ها و جاده‌های کم‌سرعت، حمل‌ونقل عمومی کارآمد، وجود ترافیک ترغیب‌کننده، دارا بودن وسایل نقلیه مشترک کافی، در وضعیت متوسط قرار دارند.
- وجود خیابان‌های یک‌طرفه و چند خطه، وجود معابر متناسب با زمینه، دارا بودن خیابان‌های عریض و بلوارها، دارا بودن خیابان‌ها و جاده‌های مخصوص گذر با احتیاط، سیاست‌گذاری در مورد پارکینگ در مرکز شهر، مخفی

۵. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

در حال حاضر یکی از چالش‌های اساسی پیشروی مدیران شهری، تأمین نیازها و خواسته‌های شهروندان در مناطق شهری است. این مسئله با آغاز مهاجرت‌های بی‌رویه به شهرها ابعاد بحرانی‌تری پیدا کرد، چرا که شهرها با کمبود خدمات و امکانات برنامه‌ریزی شده روبه‌رو شدند. یکی دیگر از مشکلات جدی شهرها، نحوه دسترسی به خدمات و توزیع مناسب آن‌ها در سطح شهر است. افزایش تعداد محدود مراکز خدماتی لزوماً به معنای کیفیت بهتر خدمات نیست؛ بلکه آنچه اهمیت دارد، توزیع بهینه‌ی این مراکز و فراهم آوردن دسترسی مناسب برای همه‌ی شهروندان است. تمرکز مراکز خدماتی در یک منطقه خاص، به بروز نابرابری‌ها و ایجاد مناطق دوگانه شهری منجر می‌شود و این مسئله علاوه بر هجوم جمعیتی، فشارهای محیطی نظیر ترافیک، آلودگی صوتی و آلودگی هوا را تشدید می‌کند. بدیهی است هرکدام از بخش‌های فیزیکی شهر، باتوجه به نیازهای مختلف شهروندان، به ارائه خدمات متناسب خود نیاز دارند. توزیع این خدمات باید به گونه‌ای عادلانه انجام شود تا توسعه‌ی متوازن مناطق شهری و توزیع عادلانه‌ی امکانات تحقق یابند. در سال‌های اخیر، رشد سریع شهرنشینی همراه با نبود برنامه‌ریزی و مدیریت جامع در نظام شهری کشورمان، مشکلات متعددی را برای خدمات عمومی پدید آورده است. این چالش‌ها عمدتاً ناشی از کمبود سرانه‌ی خدمات، توزیع نامتناسب، مکان‌یابی

خدمات در این نواحی مطرح شده که می‌تواند تأثیر مثبتی بر کارآمدی آن‌ها داشته باشد.

- در بعد خدمات
 - بهبود شرایط کالبدی با توزیع متوازن کاربری‌ها
 - افزایش پیوندهای اجتماعی با طراحی فضاهای شهری کارآمد
 - جانمایی کاربری‌های عمومی جهت عدالت اجتماعی و دسترسی محلی ساکنین
 - رعایت ضوابط و اصول هم‌جواری و کارایی در مکان‌گزینی فعالیت‌ها و خدمات
 - استفاده حداکثر از اراضی بایر درون بافت در تأمین اراضی مسکونی و خدماتی مورد نیاز
 - شناسایی قطعات مناسب زمین‌های خالی و ساختمان‌های تخریبی که در مجاورت گره‌های خدماتی واقع شده‌اند و تخصیص آن‌ها به خدمات همگون اطراف آن‌ها
- در بعد دسترسی

اکثر معابر فاقد کیفیت مناسب هستند و به‌صورت آسفالت بسیار قدیمی و بی‌کیفیت و برخی از معابر خاکی و برخی از معابر نیز با طرح هادی موجود روستا مطابقت و همخوانی ندارند و توسط خود اهالی شکل گرفته‌اند. کف پیاده‌روها دارای ساختار یک‌شکل و منظمی نیست و به‌صورت ناهم‌سطح است که معمولاً توسط اهالی در جلوی درب منازل ایجاد شده است که به‌صورت سنگ‌فرش، کاشی، سیمان، آسفالت و خاکی است. از مهم‌ترین دلایل شکل‌گیری گره‌های ترافیکی می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود: عرض کم معابر وجود تقاطع‌های غیرهندسی، عدم رعایت سلسله‌مراتب دسترسی‌ها، عدم وجود علائم راهنمایی‌وراندگی، کف‌سازی نامناسب، وجود کاربری‌های جاذب در تقاطع؛ بنابراین این معابر موجود ولی کاربری‌گریز هستند، لذا از طریق اقداماتی همچون آسفالت کردن معابر، نورپردازی قابل‌اصلاح هستند و پیشنهادهای دیگر به‌صورت زیر است:

- رعایت سلسله‌مراتب در شبکه دسترسی‌ها در جهت ایمنی شهروندان
- اصلاح و تدقیق عرض معابر
- کنترل تردد وسایط نقلیه عبوری و خودروهای سنگین

غیربهمینه و عدم پیش‌بینی فضاهای لازم برای کاربری‌های گوناگون شهری بوده‌اند. بررسی شاخص‌های عملکردی و حمل‌ونقل نیز باید به‌عنوان بخشی از کلیت سیستم شهری و در ارتباط مستقیم با سایر اجزای آن تحلیل شوند؛ چراکه نمی‌توان آن‌ها را به‌طور جداگانه از دیگر پدیده‌ها ارزیابی کرد. نتایج پژوهش‌ها نشان می‌دهند که در سه ناحیه منفصل یادشده، شاخص‌های عملکردی وضعیت مطلوب‌تری نسبت به شاخص‌های حمل‌ونقل دارند. این نواحی باوجود نزدیکی جغرافیایی به مناطق شهری متصل خود، همچنان ویژگی‌های روستایی خود را حفظ کرده و فاقد استانداردهای حمل‌ونقل شهری مانند خیابان‌های عریض، حمل‌ونقل عمومی منظم و کافی، و فضاهای مناسب پارکینگ هستند. در این میان، ناحیه حسن‌آباد به دلیل نزدیک بودن به عملکردهای کلان‌مقیاس نظیر دانشگاه، در وضعیت بهتری قرار دارد. برای نمونه، تنها در این ناحیه بافت مسکونی جدید به سطح متوسط رسیده است. همچنین از نظر برخورداری از امکانات مرتبط با شبکه حمل‌ونقل، از جمله طراحی مناسب معابر، وجود خیابان‌های یک‌طرفه یا چند خطه و شبکه معابر متصل، حسن‌آباد (به دلیل نزدیکی به دانشگاه آزاد همدان) و قاسم‌آباد (متصل به بافت شهرک فرهنگیان) شرایط مطلوب‌تری نسبت به علی‌آباد دارند. نتایج تحقیق نشان می‌دهند که در حوزه‌های منفصل، علاوه بر اهمیت عملکرد، دسترسی‌های درون منطقه‌ای نیز نقشی کلیدی در بهبود کارکرد این نواحی ایفا می‌کنند. به‌طور کلی، یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که موقعیت این مناطق نسبت به سایر حوزه‌ها، از منظر عملکرد و دسترسی، بررسی شده و به این نتایج رسیده است که چرا برخی حوزه‌های منفصل عملکرد بهتری نسبت به دیگر حوزه‌ها دارند و این موضوع چه رابطه‌ای با نظام دسترسی دارد. نتایج نشان می‌دهند که ارتباط تنگاتنگی بین نظام دسترسی و عملکردی حوزه‌ها وجود دارد؛ به‌گونه‌ای که کاستی‌ها و محدودیت‌های موجود در نظام عملکرد و خدمات اغلب توسط دسترسی‌های مناسب جبران می‌شوند. همچنین، در برخی موارد، ارائه خدمات و عملکردهای کارآمد عامل موفقیت یک منطقه منفصل محسوب می‌شود. باتوجه به گفته‌های بالا، پیشنهادهای ذیل جهت بهبود نظام دسترسی و توزیع بهمینه‌ی

- سازگاری معابر با حجم تردد سواره Zeidler .۳
- تدقیق معابر طرح هادی و اصلاح خط پروژه‌ها باتوجه به Brant .۴
- شکل و ابعاد قطعات Vogler .۵

پی‌نوشت

۱. Julian Haynes Steward
نویسندگان هیچ‌گونه تعارض منافی برای اعلام ندارند.

۲. Function

منابع

- اطهری، کمال. (۱۳۷۹). "به‌سوی کارآمدی دخالت دولت در بازار زمین شهری"، فصلنامه اقتصاد مسکن، شماره ۳۰، سازمان ملی زمین و مسکن.
- پری‌زادی، ط. میرزازاده، ج. اصغری، ر. و کریمی، ع. ل. (۱۴۰۱). بررسی الگوی توسعه فیزیکی شهر با رویکرد توسعه میان‌افزا (نمونه موردی: شهر میاندوآب)، ص ۱۳۰۳-۱۳۲۱.
- داداش‌پور، هاشم و رستمی، فرامرز. (۱۳۹۰). بررسی و تحلیل نحوه توزیع خدمات عمومی شهری از دیدگاه عدالت فضایی، مطالعه موردی: شهر یاسوج، جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای، ۹ (۱۶)، ۱۷۱-۱۹۸.
- رحمانی، محمد. (۱۳۹۲). شهر با مفاهیم توسعه، انتشارات امید انقلاب با همکاری دانشگاه آزاد اسلامی واحد همدان، چاپ اول، ص ۸۰ و ۸۱.
- رهنما، م. (۱۳۸۷). تحقیق در مورد طراحی جزییات شهری با تأکید بر آموزشی و پزشکی، موارد استفاده، انتشارات جهاد دانشگاهی، مشهد، ایران.
- فکوهی، ناصر. (۱۳۸۳)، انسان‌شناسی شهری، چاپ دوم، تهران، نشر نی. ص ۴۲ و ۴۳.
- کنعان‌پور، عبدالله. معصومی، محمدتقی و نظم‌فر، حسین. (۱۴۰۰). واکاوی عدالت فضایی در تخصیص کاربری‌های اراضی شهری، مطالعه موردی: مناطق پنج‌گانه شهر اردبیل، پژوهشهای جغرافیای برنامه‌ریزی شهری، ۹ (۳)، ۶۳۷-۶۶۲.
- لینچ، ک.، ۱۳۸۶، فرم شهر خوب، ترجمه حسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- محمدی، نور، محمدی، سعدی و داوری، الهام. (۱۴۰۰). سنجش و تحلیل عدالت فضایی کاربری‌های خدمات شهری (مطالعه موردی: محلات منطقه دو شهر اردبیل) آمایش محیط، ۱۴ (۵۳)، ۴۳-۶۶.
- محمدیاری. ف. میرسنجری، م. وزرندیان، ا. (۱۴۰۰). ارزیابی و مدل‌سازی اثرات گسترش شهری بر الگوهای سیمای سرزمین در کلان‌شهر کرج، فصلنامه آمایش سرزمین، ۱۳ (۱)، ۱۴۱-۱۶۶.
- مشهدی‌زاده دهقانی، ناصر. (۱۳۸۳) تحلیلی از ویژگی‌های برنامه‌ریزی شهری در ایران، انتشارات دانشگاه علم و صنعت، تهران، چاپ پنجم
- نظریان، اصغر. (۱۳۸۸). جغرافیای شهری ایران، انتشارات دانشگاه پیام نور، ص ۲۹.
- هاتفی اردکانی، م. ر، سرایی، م. ح، کریم‌نژاد، م. م، الم‌درسی، ع، و موید فر، س. (۱۴۰۲). بررسی عوامل مؤثر بر توسعه درونی شهرهای مناطق خشک (موردی: شهر اردکان). تحقیقات کاربردی علوم جغرافیایی، ۲۳، ۱۲۰.
- Al Rifat, S. A., & Liu, W. (2022). Predicting future urban growth scenarios and potential urban flood exposure using Artificial Neural Network-Markov Chain model in Miami Metropolitan Area, Land Use Polic, 114, 105994.

- Athari, Kamal. (2000). "Towards the Efficiency of Government Intervention in the Urban Land Market", Quarterly Journal of Housing Economics, No. 30, National Land and Housing Organization. (in Persian)
- Brice, B. (2023). Urban land expansion and decreased urban sprawl at global, national, and city scales during 2000 to 2020, Ecosystem Health and Sustainability, pp. 10.
- Butmore, Tom B. (1978). Sociology, translated by Seyyed Hassan Mansour and Seyyed Hossein Koljahi, Pocket Books Joint Stock Company Publishing, pp. 326.
- Dadashpour, Hashem and Rostami, Faramarz . (2011). Investigation and Analysis of the Distribution of Urban Public Services from the Perspective of Spatial Justice, Case Study: Yasuj City, Geography and Regional Development, 9 (16) 198-171(in Persian)
- Fakuhi, Naser . (2004). Urban Anthropology, second edition, Tehran, Ney Publications. pp. 42-43(in Persian)
- Frazier. J. G. (1997). "Sustainable Development: Modern elixir or sack dress?" Environmental conservation. Vol.24, No.2, pp. 182-193.
- Gollner, A.V. (1994). Suburbanization, Sustainability, & Climate Change Policy, A Ph.D Thesis Submitted to the Department of Geography, School of Earth Sciences, Macquarie University.
- Hatifi Adrakani, M. R., Sarai, M. H., Karimnejad, M. M., Al-Madrasi, A., and Moayedfar, p. (1402). Study of Factors Affecting the Internal Development of Cities in Arid Regions (Case Study: Ardakan City). Applied Research in Geographical Sciences, 23, 120(in Persian)
- Kananpour, Abdullah; Masoumi, Mohammad Taghi and Nazmfar, Hossein . (2011). Analysis of Spatial Justice in Allocation of Urban Land Uses, Case Study: Five Regions of Ardabil City, Research on Geography of Urban Planning, 9 (3), 637-662. (in Persian)
- Lynch, K. (2007). Good City Form, Translated by Hossein Bahraini, Tehran University Press, Tehran (in Persian).
- Liu, X., Wei, M., Li, Z., & Zeng, J. (2022). Multi-scenario simulation of urban growth boundaries with an ESP-FLUS model: A case study of the Min Delta region, China. Ecological Indicators, col. 135, pp.108-538.
- Lynch, K. (2007). The Form of a Good City, translated by Hossein Bahreini, Tehran University Press, Tehran. (in Persian)
- Mallick, S. K., Das, P., Maity, B., Rudra, S., Pramanik, M., Pradhan, B., & Sahana, M. (2021). Understanding future urban growth, urban resilience and sustainable development of small cities using prediction-adaptation-resilience (PAR) approach. Sustain. Cities Sociology, 74, pp. 103-196.
- Mashhadizadeh Deghaghani, Naser. (2004). An Analysis of the Characteristics of Urban Planning in Iran, University of Science and Industry Publications, Tehran, Fifth Edition(in Persian)
- Mohammadi, Chenour, Mohammadi, Saadi and Davari, Elham. (2000). Measuring and analyzing spatial justice of urban service uses (case study: neighborhoods of the second district of Ardabil city) Environmental Planning, 14(53) 43-66. (in Persian)
- Mohammadiyari.F. Mirsanjari, M. Vazrandian, A. (1400). Evaluation and modeling of the effects of urban expansion on landscape patterns in Karaj metropolis, Quarterly Journal of Land Planning, 13(1), 141-166(in Persian)

- Nazarian, Asghar. (2009). Urban Geography of Iran, Payam Noor University Publications, p. 29(in Persian).
- Newman, P., Kenworthy, J. (1999). Sustainability and Cities; Overcoming Automobile Dependences, Island Press, USA.
- Oliveira, V. (2016). Urban morphology an introduction to the study of the physical form of cities, Switzerland. Springer. pp. 181-190.
- Parizadi, T., Mirzazadeh, H., Asghari, R., and Karimi, A. L. (1401). Studying the physical development pattern of the city with the approach of incremental development (case study: Miandoab city) , pp. 1303-1321(in Persian)
- Rahmani, Mohammad. (2013). City with development concepts, Omid Enghelab Publications in cooperation with Islamic Azad University Hamedan Branch, first edition, pp. 80-81(in Persian)
- Rahnama, M. (2008). Research on the Design of Urban Details with Emphasis on Education and Medicine, Use Cases, Jihad Daneshgahi Publications, Mashhad, Iran(in Persian)
- Rodenburg, C. A., Vreeker, R., & Nijkamp, p., (2003) Multifunctional land use: an economic perspective. In C.A. Rodenburg,R, Vreeker&P. Nijkamp(Eds), The Economics of Multifunctional land use: Experiences and Policy Lessons. Maastricht: Shaker Publishing.
- Thrall, G. I. (2002). Business Geography and New Real Estate Market Analysis Oxford: Oxford University Press.
- Turner, T. (1997). City as a Landscape, Translated by Farshad Noorian, Pardazesh Press, Iran. (in Persian)
- Van, Schaick, J. & Van DerSpek, S. C. (2008). Urbanism on Track: Application of Tracking Technologies in Urbanism. Amsterdam: IOS Press.
- Wang, Y., Dong, P., Liao, S., Zhu, Y., Zhang, D., & Yin, N. (2022). Urban expansion monitoring based on the digital surface model—A case study of the Beijing–Tianjin–Hebei Plain. Applied Science. Vol. 14.
- Zeidler, E. H. (1985). Multi-use Architecture in the Urban Context New York: Van Nostrand Reinho



JISAUD

Journal of Interdisciplinary Studies in
Architecture and Urbanism Development
Islamic Azad University, Tabriz Branch



Volume 4, Issue 2, Autumn & Winter 2025
DOI: [10.71882/jisaud.2025.1195116](https://doi.org/10.71882/jisaud.2025.1195116)

A Spatial Survey of Access and Distribution of Services in Isolated Urban Areas, With a Focus on the Development Patterns in Hamadan City¹

Sara Bayat², Shadi Pakzad^{3*}, Masoud Elahi⁴, Seyyed Mohammad Reza Khatibi⁵

(Receive Date: 01 January 2025 Revise Date: 05 March 2025 Accept Date: 15 July 2025)

Research Article

Abstract

Introduction: Today, fragmented urban areas have become essential components of cities around the world, housing significant populations. To uphold citizens' rights and promote sustainable urban development, comprehensive planning and policy-making are crucial for addressing the challenges in these settlements. The fragmented areas near Hamedan are no exception. Consequently, we have decided to examine and analyze two cases concerning the access to and distribution of services in three such areas: Aliabad, Hassanabad, and Qasemabad.

Methodology: This study employs an applied research approach that integrates objective, descriptive, analytical, field, and survey methods from a strategic perspective. Although the research is primarily qualitative, quantitative techniques were also utilized to convert qualitative insights into numerical data and facilitate direct comparisons. In this way, the study qualifies as a mixed-methods investigation. Documentary methods were used to collect information from relevant literature and provide context, while field methods were applied to gather data for testing the research hypotheses. To identify suitable indicators and criteria, various sources and documents were thoroughly reviewed with the aim of prioritizing and selecting the necessary measures for the survey design. A total of 28 indicators, organized into two dimensions (accessibility, and services & facilities) were incorporated into 20 questionnaire items within a 60-item survey instrument that employed a 5-point Likert scale. This questionnaire was administered to 25 urban planning experts, who were selected via simple judgment sampling from among urban managers and specialists. For data analysis, both content analysis and statistical methods were used. The questionnaire responses were processed with the SPSS software, and a one-sample t-test was conducted to analyze the data.

Results: Overall, the results reveal that all three isolated areas exhibit a more favorable performance index compared to their transportation indicators. Despite being near connected urban areas, each of these locations retains a rural character and lacks key urban transportation features—such as adequately wide streets and passages, efficient public transportation, and sufficient parking areas. However, Hassanabad stands out as it benefits from its proximity to large-scale functions like the university. Among the performance measures in Hassanabad, the new residential fabric is rated only as average. In terms of inter-neighborhood connectivity, characterized by the presence of a network of interconnected passages, controlled passage speeds, and the availability of one-way or multi-lane streets, both Hassanabad and Qasemabad perform more favorably than Aliabad.

Conclusion: Overall, the study concludes that the relative positioning of isolated areas, considering both performance and accessibility, helps explain why some areas perform better than others. The findings reveal a significant relationship between the access system and the overall performance of these areas. In essence, effective and responsive access can largely offset deficiencies in the performance and service systems. In several cases, the presence of responsive services and functions is a key factor in the success of an isolated area.

Conflict of interest: None declared.

Keywords: City growth and development, isolated areas, access, service distribution and performance

¹ This article is based on the first author's doctoral dissertation titled 'Explanation of Urban Spatial Development Criteria in the Direction of Connecting the City and Isolated Urban Areas with an Emphasis on the Smart Growth Approach (Case Study: Hamadan City),' under the guidance of the second and third authors and the consultation of the fourth author at the Islamic Azad University, Qazvin Branch.

² PhD student, Department of urban planning, Qa.c., Islamic Azad University, Qazvin, Iran.

³ Assistant Professor, Department of urban planning, Qa.c., Islamic Azad University, Qazvin, Iran (Corresponding Author).
shadipakzad@iau.ac.ir

⁴ Assistant Professor, Department of urban planning, Qa.c., Islamic Azad University, Qazvin, Iran.

⁵ Associate Professor, Department of urban planning, Qa.c., Islamic Azad University, Qazvin, Iran.