

بررسی تطبیقی الزامات ساماندهی کالبدی- فضایی مبادی ورودی شهرها از دیدگاه گروه‌های استفاده‌کننده از آن‌ها با مدل مکان پایدار، مورد مطالعاتی: جنوب‌شرق تهران*

تاریخ دریافت: ۹۳/۰۷/۲۷

تاریخ پذیرش نهایی: ۹۳/۰۹/۰۳

مهدی ماستیانی** - محدثه شیخی*** - عبدالهادی دانشپور***

چکیده

در حالی است که در گذشته؛ یعنی زمانی که فناوری ارتباطات جهت ارائه تصویر ذهنی و عینی از مکان‌ها قبل از مراجعه حضوری به آن‌ها در دسترس نبود، ورودی‌ها اولین سطح برخورد مسافران، شهروندان و بیگانگان با شهر مقصد را شکل می‌داد. از این‌رو، حاکمان همواره درصدد بودند تا با احداث دروازه‌های و باروها گرداگرد شهر به معرفی ویژگی‌ها و شخصیت قلمرو خود بپردازند. اما طی دهه‌های اخیر در فرآیند رشد شتابان شهری، این فضاهای تخصص بخش به شهر چار انواع آلودگی‌های بصری و صوتی شده‌اند. به‌گونه‌ای که تبدیل به یکی از ناهنجارترین فضاهای شهری شده‌اند. ساماندهی چنین فضاهایی نه تنها یک ضرورت کالبدی بلکه یک ضرورت اجتماعی و فرهنگی نیز هست چرا که ورودی یک شهر همچون آیینه تمام‌نمای محتوای یک شهر است و تصویر ذهنی قوی در ذهن مسافر در مورد کلیت شهر ایجاد می‌کند. در این راستا وجود یک تئوری هدایت‌کننده ساماندهی ضروری است. هدف اصلی این مقاله بررسی نیازهای واقعی گروه‌های مختلف اجتماعی استفاده‌کننده از ورودی‌ها و میزان تطابق آن با تئوری مکان پایدار به‌عنوان تئوری به‌روز و مطرح در عرصه طراحی فضاهای شهری است. روش تحقیق توصیفی- تحلیلی است و تحقیق با استفاده از روش‌های میدانی انجام یافته است. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که این توقعات و نیازها با مؤلفه‌های تئوری مکان پایدار همخوانی لازم را دارند. لذا، این تئوری می‌تواند کاربست مناسبی در راستای هدایت جریان کلی ساماندهی این فضاها داشته باشد.

واژگان کلیدی: الزامات و توقعات از ورودی شهر، مدل مکان پایدار، معضلات و مشکلات ورودی، تهران.

* این مقاله برگرفته از پایان‌نامه کارشناسی‌ارشد نویسنده اول، مهدی ماستیانی با عنوان «الگوی طراحی شهری در مبادی ورودی جنوب‌شرق تهران با رویکرد مکان پایدار» است که به راهنمایی نویسنده سوم، آقای عبدالهادی دانشپور و مشاوره دکتر ناصر بنیادی به سال ۱۳۹۱ در دانشکده هنر و معماری واحد تهران مرکزی دانشگاه آزاد اسلامی ارائه شده است.

** کارشناس‌ارشد طراحی شهری، دانشکده هنر و معماری دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، تهران، ایران (نویسنده مسئول).
Email: Mehdi.Mastiani@gmail.com

*** کارشناس‌ارشد طراحی شهری، دانشکده هنر و معماری دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، تهران، ایران.

*** دانشیار گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران.

مقدمه

پهنه‌های ورودی- خروجی شهرها، حاصل همپوشانی محیط شهری و برون‌شهری و یا در خصوص کلان شهرها، حاصل تداخل شهر و حوزه شهری می‌باشد. امروزه چگونگی وضعیت کیفی و خدماتی این ورودی‌ها تا حدود زیادی در شهرهای ما مورد غفلت قرار گرفته است (Ablaghi, 2004, p. 68). این غفلت در ابعاد مختلفی از جمله نابسامانی حوزه‌های ورودی، نامشخص بودن جایگاه حقیقی این عرصه‌ها در سلسله‌مراتب فضاهای شهری، برخورد‌های سطحی و بی‌برنامه با مسأله ساماندهی فضاهای شهری به‌طور کلی و در خصوص حوزه‌های ورودی - خروجی به‌طور خاص و ده‌ها مسأله دیگر بروز و ظهور کالبدی و فضایی نموده است.

این در حالی است که در گذشته؛ یعنی زمانی که فناوری ارتباطات جهت ارائه تصویر ذهنی و عینی از مکان‌ها قبل از مراجعه حضوری به آن‌ها در دسترس نبود، ورودی‌ها اولین سطح برخورد مسافران، شهروندان و بیگانگان با شهر مقصد را شکل می‌داد. از این‌رو، حاکمان همواره درصدد بودند تا با احداث دروازه‌ها و باروها گرداگرد شهر به معرفی ویژگی‌ها و شخصیت قلمرو خود بپردازند. فعالیت‌ها و عملکردهای مختلف و متفاوتی بسته به نیاز در حوزه‌های ورودی شکل می‌گرفت و در یک کلام، ورودی، خود یک مکان با قابلیت به‌یاد ماندن و حضور به‌هم رساندن در آن، بوده است. در فراگرد توسعه همه جانبه شهرها و پیشرفت فناوری، پیشرفت صنایع و حمل‌ونقل کالا، خدمات و مسافر، و دور شدن مرزهای ورود به حوزه شهری و شهر از مراکز فعالیت و کار، وضعیت کیفی لبه‌ها و حوزه‌های ورودی و خروجی شهرها مورد بی‌توجهی قرار گرفت. این مهم، در کلان شهرهایی همچون تهران، با مسائل و معضلات بسیار دیگری نیز عجین بوده است؛ که از آن جمله می‌توان به سرریز جمعیتی مهاجران کم‌درآمد اشاره نمود. همچنین تخریب اراضی کشاورزی و باغات پیرامون شهر و ساخت بناهای مسکونی بدون برنامه، شکل‌گیری محل‌های بزهکاری و فضاهای رها شده، محل‌های غیربهداشتی دفع زباله، همگی بخشی از هویت واقعی حوزه‌های ورودی به شهر تهران را تشکیل می‌دهند.

بدین‌سان ضرورت ساماندهی مبادی ورودی در شهری مانند: تهران، که نماد توسعه و کیفیت شهری در سطح ملی و بین‌المللی است بیش از پیش آشکار می‌شود. علاوه بر این عدم وجود یک مدل نظری مطلوب که بر گرفته از مفاهیم پایه‌ای مانند توسعه پایدار باشد، برای کاربست در ساماندهی مبادی ورودی شهرها، عملاً هدایت رشد این مرزهای شهری را از کنترل خارج نموده و به مسیر بی‌برنامگی و استقرار عملکردهای ناسازگار و نامطلوب سوق داده است. این مقاله به‌دنبال تطبیق نیازها و نظرات انواع گروه‌های استفاده‌کننده از فضای ورودی شهرها با مدل نظری مکان پایدار است تا از این رهگذر کاربست این مدل در ساماندهی کالبدی- فضایی مبادی ورودی شهرها را در صحنه عمل و در تعامل با نیازهای مخاطبان طرح و برنامه‌های ساماندهی و نوسازی آزمون نماید.

۱. هدف‌های تحقیق

پژوهش هدف زیر را دنبال می‌کند:

۱- بررسی ارتباط بین مدل مکان پایدار با نیازهای واقعی بهره‌برداران از فضاهای ورودی شهر

۲. سوالات تحقیق

۱- الزامات ساماندهی مبادی ورودی شهر از دیدگاه انواع استفاده‌کنندگان از این فضاها چیست؟
 ۲- آیا می‌توان اصول و مؤلفه‌های مدل مکان پایدار را در ساماندهی فضاهای ورودی ایران به‌طور عام و ورودی جنوب شرق تهران به‌طور خاص با این الزامات هماهنگ نمود؟

۳. مبانی نظری تحقیق

۳-۱ نقش و توقعات از ورودی

نقش و توقعاتی که به‌طور کلی از مفهوم ورودی شهر در ذهن مسافریین و ساکنین نقش می‌بندد، را می‌توان در دو لایه کلی بررسی نمود:

الف) توقعات موضوعی از ورودی شهر: در جدول ۱ این توقعات آورده شده‌اند.

جدول ۱: توقعات موضوعی از ورودی شهر

ابعاد موضوعی	توضیح
پذیرندگی	در زمان ورود به شهر اولین توقعی که هر فرد در ذهن خود دارد حس پذیرفته شدن است؛ یعنی شخص انتظار دارد که در بدو ورود با فضائی مواجه شود که به او خوشامد می‌گوید. اما مسلماً ورود به شهر با ورود به سایر فضاها تفاوت‌هایی دارد. اولین توقعی که شخص از ورودی یک شهر دارد، دلبازی است. حضور عناصر طبیعی فضا را دلپذیر کرده و تغییر تدریجی از فضای طبیعی به فضای مصنوع را ممکن می‌کند. حفظ و تقویت دیدها و مناظر در تقویت دلبازی و مفرح بودن حوزه ورودی‌ها نقش مهمی دارند به همین دلیل باید دقت شود که دیدها توسط عناصر کالبدی و احجام مصنوع بسته نشود.
خوانایی	نکته دیگری که به خصوص به دلیل حاکمیت سواره در ورودی شهرها اهمیت زیادی دارد، برای این‌که مسیری خوانا باشد، ابتدا باید دارای وضوح کافی بوده و به راحتی رانندگان را هدایت کند. یک نکته دیگر در خوانایی مسیرها مسأله راهبری است تا افراد بتوانند مسیر خود را به راحتی دنبال کرده و در جهت یابی خود هنگام ورود به شهر دچار مشکل نشوند. به همین جهت نشانه‌های شاخص شهر چه طبیعی و چه مصنوع باید قابل رؤیت باشند تا فرد بتواند موقعیت خود را با آن‌ها ارزیابی کند.
هویت	نکته کیفی مهمی که مشکل اصلی ورودی شهرها می‌باشد، عدم تشخیص آن‌ها است. الگوی بی‌مأخذی که در تمام شهرهای ما چه ساحلی، چه کویری و چه کوهستانی تقلید می‌شود، جوابگوی نیازهای این شهرها نیست. ورودی شهر نشانگر هویت و شخصیت یک شهر است و نمی‌توان با ایجاد فلکه و بلوار، چند تابلو یا مجسمه آن را تعریف کرد. مسافری و ساکنین شهر هنگام ورود توقع دارند که از شهر آن چیزی را در ذهن خود دارند، ببینند. به همین جهت حفظ نقاط خاطره‌انگیز اعم از بناها یا عرصه‌های طبیعی به تقویت تصویر ذهنی آنان کمک زیادی می‌کند.

(Pakzad, 2006, p. 12)

ب) توقعات موضوعی ورودی‌ها: در جدول شماره ۲ نیز این نوع توقعات جمع‌بندی شده‌اند.

جدول ۲: توقعات موضوعی از ورودی شهر

ابعاد موضوعی	توضیح
کارکرد انتقالی و ارتباطی	کارکرد اصلی فضای ورودی می‌باشد که ورود به فضای محصور درونی را میسر می‌کند. فضایی که خود را از مسیر متمایز کرده و مقدمات ورود را فراهم می‌کند. ورودی باید در ارتباط با شالوده و استخوانبندی شهر برای پیوند با عناصر اصلی و ساخت اصلی شهر باشد
کارکرد اجتماعی	کارکردهای اجتماعی گاه به‌عنوان کارکردهای فرعی مطرح بوده و گاه از اهمیت بیشتری برخوردار بوده‌اند. فضاهای ورودی برای بدرقه کردن، استقبال و ملاقات کارایی داشته است. ورودی‌ها همچنین گاه فضایی برای توقف و استراحت و نیز برای گفتگو بوده است.
کارکرد اقتصادی	در کنار بعضی از ورودی‌های بناهای معماری، مساجد جامع و مزارهای بزرگ و گاه بناهای تجاری، فضاهایی شکل می‌گرفت که موقعیتی مناسب برای عده‌هایی از فروشندگان و بساط دستفروشان بوده است. این موضوع در رابطه با ورودی‌های شهر به علت ارتباط با راه‌های اصلی و بازرگانی نیز مصداق دارد.
ورودی تأکید بر گذار و انتقال	ورودی به‌عنوان عنصری که احساس گذار و انتقال را در انسان ایجاد می‌کند، می‌تواند بر این مفهوم تأکید کند.
ورودی به‌مثابه منتقل‌کننده آگاهی و اطلاعات	سرگشتگی بیشتر مسافران در شهرها به علت عدم آشنایی و اطلاعات کافی از آنچه پیش رو خواهند داشت، می‌باشد.
ورودی به‌مثابه شهر نما	یکی از ویژگی‌های بسیار مطرح در ورودی‌های شهر معرفی شهر می‌باشد.
ورودی به‌مثابه توقفگاه	بنا به اهمیت مسافران به‌عنوان گروه اعظم استفاده‌کننده در ورود به شهر و امکان توقف آنان در آغاز و پایان سفر به‌منظور استراحت و یا تأمین نیازهای سفر، ورودی مکانی می‌شود که خدمات مورد نیاز آن‌ها را تأمین می‌کند، لذا می‌توان مکانی زنده و با تحرک بسیار زیاد و فضای جمعی فعال به حساب آید.

ورودی به‌مثابه حلقه واسط در گذار دو فضای متفاوت	ورودی از این نظر به‌عنوان فضای واسطه‌ای است که نقش انتقال‌دهنده را بازی می‌کند.
ورودی به‌مثابه مرز جدایی شهر و حومه	محل تبدیل کارکردهای درون شهری به برون‌شهری و مکانی است که در آن بافت شهر تغییر می‌کند و سیمای محیط نیز چهره‌ای دیگر می‌نمایاند.
ورودی به‌مثابه عنصر هدایت‌کننده	ورودی نقش زیادی در خوانایی شهر دارد. لذا ورودی عنصری است که می‌تواند مسافران را به سمت شهر هدایت کند و یا بر جهت ورود به شهر تأکید کند.
ورودی به‌مثابه تعریف‌کننده سلسله‌مراتب ورود	ورودی سلسله‌مراتب ورود به شهر را تعریف می‌کند.
ورودی، فضای مبدل حرکتی	از آنجا که مسافری برای ورود به شهر نیاز به دسترسی به خدمات حمل و نقل شهری دارند و ورودی‌ها بهترین نقاط جهت تأمین این نیاز هستند، قرارگیری ایستگاه‌های اتوبوس و تاکسی و مترو می‌تواند بر ایفای نقش ورودی تأکید کند.

(Ghavampur, 2006, p. 25)

به‌طور کلی توقعاتی که از ورودی هر شهر برای مخاطبان ایجاد می‌شود را می‌توان در دو دسته موضوعی و موضعی بررسی کرد. توقعات موضعی ورودی که باید در ذهن مخاطبان همه ورودی‌های شهری شکل گیرد، شامل توقعاتی چون پذیرندگی، خوانایی و هویت می‌باشد و توقعات موضعی که براساس ویژگی‌های خاص هر ورودی در ذهن مخاطبان متصور می‌شود - که نقش به‌سزایی بر هویت آن ورودی دارد - گاه شامل یک توقع و گاه شامل چندین توقع شده و موجب تمایز و هویت خاص هر ورودی می‌شود.

۳-۲- مرور تئوری‌های مرتبط با مکان پایدار

۳-۲-۱- مدل کانتر: مؤلفه‌های مکان

براساس مدل مزبور، که به مدل «مکان» شهرت دارد، محیط شهری به‌مثابه یک «مکان» متشکل از سه بعد در هم تنیده «کالبد»، «فعالیت‌ها» و «تصورات» است به عبارت دیگر، با اقتباس از نظریه «مکان» کانتر می‌توان گفت کیفیت طراحی شهری عبارت‌است از برآیند سه مؤلفه که هر یک از آن‌ها متکفل برآورده ساختن یکی از کیفیت‌های سه‌گانه «کالبدی»، «فعالیتی» و «تصوری» محیط شهر است. جذابیت و کارایی مدل کانتر باعث شده است تا دیگر صاحب‌نظران طراحی شهری نیز با الهام یا اقتباس از آن روایت‌های متنوعی از مدل مزبور ارائه نمایند. به‌طور مثال، مدل «حس مکان» جان پانتر (Golkar, 2000, p. 31).

شکل ۱: مؤلفه‌های مکان کانتر

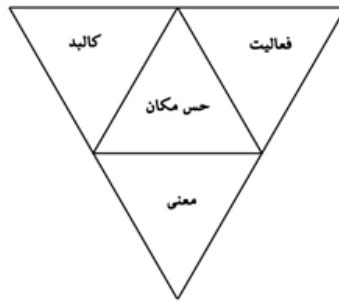


(Punter, 1991)

۳-۲-۲- مدل پانتر: مدل حس مکان

براساس مدل جان پانتر سه مؤلفه «کالبد»، «فعالیت» و «معنی» در خلق حس مکان دخیل هستند که به‌نحو قابل ملاحظه‌ای با سه مؤلفه پیشنهادی کانتر یعنی «کالبد»، «فعالیت‌ها» و «تصورات» تشابه دارند (Golkar, 2000, p. 32).

شکل ۲: مدل حس مکان پانتر



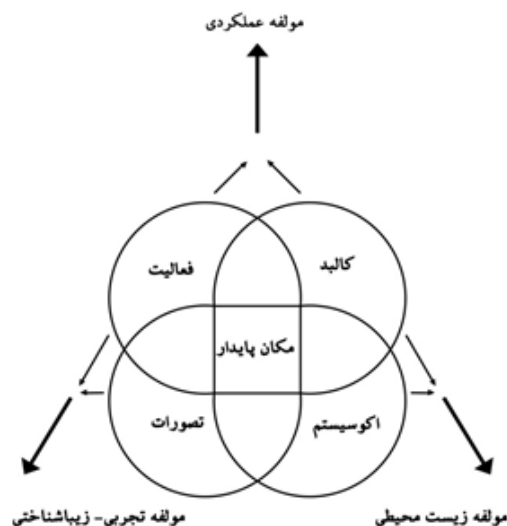
(Punter, 1991)

۳-۲-۳- مدل گلکار: مدل مکان پایدار

گرچه نظریه «مکان» پیشنهادی کانتر بنیان نظری کارآمد و قابل توجهی برای طراحی شهری است، با این وجود، در پرتو پیشرفت‌های دانش طراحی شهری در دهه‌های اخیر لازم است که برخی نارسایی‌های نظریه مزبور، که در دهه ۱۹۷۰ میلادی تدوین شده بود، مرتفع شود. مبحث «پایداری مبتنی بر بوم‌شناسی» و توجه به محیط و قرارگاه طبیعی شهرها از جمله مباحثی است که از دهه ۱۹۸۰، طرح شده و برخی از مهم‌ترین نظریه‌های طراحی شهری به واسطه عدم لحاظ آن مورد چالش قرار داشته‌اند. به نظر می‌رسد که مدل «مکان» کانتر نیز می‌تواند با افزودن بعد بوم‌شناسی به آن هم‌چنان به‌مثابه ابزارهای نظری مناسبی مورد استفاده قرار گیرد؛ بر این اساس گلکار مدل «مکان پایدار» را پیشنهاد می‌کند، که علاوه بر سه بعد «کالبد»، «فعالیت» و «تصویرات» پیشنهادی کانتر، بعد جدیدی تحت عنوان «اکوسیستم» نیز به ابعاد گوناگون «مکان» می‌افزاید.

همان‌گونه که در شکل شماره ۳ مشاهده می‌شود، مدل چهار بعدی «مکان پایدار» می‌تواند مبنای نظری بازشناسی مؤلفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری قرار گیرد. از ترکیب ابعاد چهارگانه محیط، سه مؤلفه «کیفیت عملکردی»، «کیفیت تجربی-زیباشناختی» و «کیفیت زیست‌محیطی» به‌مثابه نیروهای شکل‌دهنده کیفیت کلی طراحی شهری یک مکان استنتاج می‌شوند (Golkar, 2000, p. 33). براساس مدل پیشنهادی گلکار، یعنی «مدل مکان پایدار»، کیفیت طراحی شهری را می‌توان به‌عنوان برآیند سه نیرو (مؤلفه) کیفیت عملکردی، کیفیت تجربی-زیباشناختی و کیفیت زیست‌محیطی شهرها نتیجه‌گیری نمود.

شکل ۳: مدل مکان پایدار گلکار



(Golkar, 2000)

«مؤلفه عملکردی کیفیت طراحی شهری» از یک سو در برگزیده تأمین حرکت و دسترسی سهل و مناسب پیاده‌ها و سواره‌ها به مراکز جاذب شهری است و از سوی دیگر، برخلاف آموزه‌های مدرنیزم که نقش عملکردی فضاهای شهری را به کانال ساده‌ای برای رفت و آمد تقلیل می‌دهد، دربرگیرنده عملکردهای دیگر همچون تفریح غیرفعال، تماشای مردم و مراسم گوناگون، غذا خوردن و گفتگو، روزنامه خواندن، ملاقات با دوستان و غیره نیز بوده تا ضامن سرزندگی و غنای

تجربه فضایی شهر شوند. «مؤلفه تجربی- زیبایی‌شناختی کیفیت طراحی شهری» به دریافت‌های ادراکی، شناختی و ترجیحات محیطی افراد در قبال فضاهای شهری سروکار دارد و در نهایت، «مؤلفه زیست‌محیطی کیفیت طراحی شهری» در بعد خرد آن دربرگیرنده مقولاتی همچون تنظیم اقلیم خرد فضاهای شهری و در بعد کلان دغدغه پایداری زیست‌محیطی را داشته و با کیفیت تعادل مبتنی بر بوم‌شناسی محیط شهری و چگونگی استفاده از منابع طبیعی اعم از زمین، آب و غیره در رابطه با طرح‌های شهری سرو کار دارد (Golkar, 2000, p. 34). در جدول ۳ برخی از عناصر و زیرمجموعه‌های مؤلفه‌های سه‌گانه کیفیت طراحی شهری پیشنهاد و معرفی نمود.

جدول ۳: مؤلفه‌های سازنده کیفیت طراحی شهری

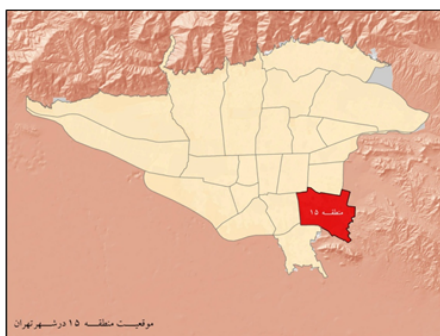
کیفیت قرارگاه‌های رفتاری (سازگار فعالیت، زمان، فضا)	مؤلفه عملکردی
کیفیت سازگار فرم شهری با کاربری‌ها، شبکه پیاده، سواره، شبکه اطلاع‌رسانی و غیره	
کیفیت ایمنی محیط برای فعالیت‌ها	
کیفیت امنیت محیط برای فعالیت‌ها	
کیفیت «محیط کالبدی- فضایی» (محیط عینی) شامل استخوانبندی فضایی، سازمان کالبدی، جایگشت، توده- فضا، نقشه نولی، مواد و مصالح و غیره	مؤلفه تجربی- زیباشناختی
کیفیت «محیط ادراکی حسی» (محیط ادراکی) شامل کیفیت منظر عینی، تحلیل ساختار نمای شهری و غیره	
کیفیت «محیط ادراکی ذهنی» (محیط شناختی) شامل کیفیت منظر ذهنی (فضایی و زمانی) منظر ذهنی ارزیابی، معانی انضمامی، سرزندگی و غیره	
کیفیت اقلیم خرد فضای شهری (آسایش اقلیمی) شامل: آفتاب‌گیری، سایه‌اندازی، باد و رطوبت و غیره	مؤلفه زیست‌محیطی
کیفیت اصوات، بو و رایحه محیط	
کیفیت طراحی شهری پایدار	
بازدهی مصرف منابع طبیعی (انرژی، زمین و غیره)	
تعادل اکوسیستم	
تقلیل آلودگی‌ها (هوا، زمین، آب)	

(Golkar, 2000)

۴. محدوده مورد مطالعه

مبادی ورودی جنوب شرقی تهران (تهران-گرمسار) در قسمت جنوب شرقی شهر و در منطقه ۱۵ شهرداری تهران و حریم آن واقع شده است. منطقه ۱۵ شهرداری تهران از سمت شرق با حریم شهر تهران، از سمت جنوب با منطقه ۲۰، از سمت غرب با منطقه ۱۶ شهرداری تهران و از سمت شمال با مناطق ۱۲ و ۱۴ شهرداری تهران دارای مرز مشترک می‌باشد.

شکل ۴: جایگاه منطقه ۱۵ شهرداری تهران و ورودی جنوب شرق تهران

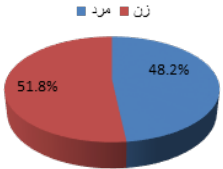
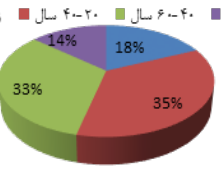
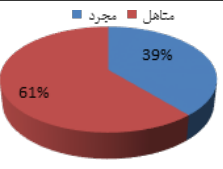
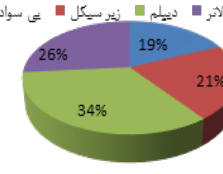
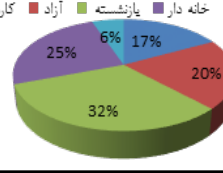
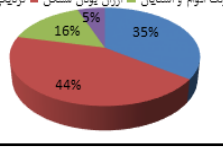



۵. بررسی الزامات ساماندهی مبادی ورودی شهر از دیدگاه استفاده‌کنندگان از فضا

در این بخش تلاش شد تا با طرح پرسش‌نامه‌هایی، نظرات مردم و یا به عبارتی مخاطبان طرح، در رابطه با مسأله ورود به شهر تهران از سمت جنوب‌شرقی و همچنین خروج از آن دریافت شود. در این راستا پرسشنامه‌هایی که نمونه‌ای از آن در ادامه آمده است، تهیه شد. شایان ذکر است که جامعه آماری پرسش‌شوندگان در این مطالعه به ۸۰ نفر محدود می‌شود، که شامل سه دسته ساکنین محدوده، شاغلین محدوده، مسافران ورودی و مسافران خروجی می‌شود که بر حسب روش احتمالی صورت گرفته است. سؤالات این پرسش‌نامه براساس مؤلفه‌های مطروحه در مدل مکان پایدار، مؤلفه عملکردی، مؤلفه زیباشناختی و مؤلفه زیست‌محیطی طرح شده است که در ادامه به بررسی نتایج هر یک در جدول‌های ۴ تا ۶ پرداخته می‌شود.

۱-۵- طرح پرسش‌نامه

جدول ۴: نتایج پرسش‌نامه ساکنین محدوده

	<p>۱. جنسیت</p> <p>تقریباً نیمی از جمعیت را جنس زن و نیمی دیگر را مرد تشکیل داده است.</p>
	<p>۲. سن</p> <p>براساس نظرسنجی صورت گرفته از ساکنین، سن غالب محدوده را جوان و میانسال تشکیل داده است.</p>
	<p>۳. وضعیت تأهل</p> <p>حدود ۶۰ درصد جمعیت محدوده متأهل می‌باشند.</p>
	<p>۴. وضعیت تحصیلات</p> <p>غالب میزان تحصیلات جمعیت محدوده را دیپلم تشکیل داده است.</p>
	<p>۵. وضعیت اشتغال</p> <p>شغل جمعیت محدوده را آزاد و خانه‌داری (برای زنان) و سپس کارمندی تشکیل داده است.</p>
	<p>۶. علت انتخاب این محله برای سکونت چیست؟</p> <p>براساس نظرسنجی از ساکنین، اکثراً به دلیل ارزان بودن مسکن و برخی نیز به دلیل نزدیکی به محل کار این منطقه را برای سکونت برگزیده‌اند.</p>
	<p>۷. نقاط نا امن محله در روزها و شب‌ها کجاها است؟</p> <p>ناامن‌ترین مکان در محدوده مطالعه، اطراف ساختمان کارخانه سیمان با توجه به متروکه بودن و خالی از سکنه بودن، می‌باشد.</p>

<p>از سایر مناطق شهر ۱۵ منطقه ۱۴ از محلات مجاور ۲۹ از همین محله ۳۴ ۲۳</p>	<p>اکثر نیاز خانواده‌های ساکن به ویژه نیازهای روزانه، فصلی و همین طور نیازهای خدماتی در محدوده، از محله‌ها اطراف و محله خودشان تأمین می‌شود.</p>	<p>۸. تأمین خدمات مورد نیاز خانواده: - خرید روزانه و هفتگی (میوه، خواروبار و غیره) - خرید فصلی و سالانه (پوشاک، وسایل منزل و غیره) - نیازهای خدماتی (آموزشی، درمانی، مذهبی، ورزشی و غیره) - نیازهای تفریحی (پارک، شهر بازی و غیره)</p>
<p>سایر موارد ۹ تعمیرگاه‌ها ۲۵ کارگاهی - تولیدی ۲۳ ۴۳</p>	<p>فعالیت‌های تعمیرگاهی در محدوده به ویژه در اطراف مناطق مسکونی با توجه به آلودگی‌های زیستی، صوتی، بصری و غیره، بیشترین مشکلات را برای آن‌ها به وجود آورده است.</p>	<p>۹. آیا فعالیت‌هایی در محله شما وجود دارد که باعث مشکلاتی برای خانواده‌تان شود؟ لطفاً ذکر نمایید.</p>
<p>مطلوب ۱۸ نسبتاً مطلوب ۹ ۷۳</p>		<p>۱۰. دسترسی شما به سیستم حمل‌ونقل عمومی (مترو، اتوبوس و غیره) مطلوب است؟</p>
<p>مناسب ۳۵ نسبتاً مناسب ۳۷ نامناسب ۲۸</p>	<p>سفرهای درون منطقه‌ای برعکس سفرهای برون منطقه‌ای نسبتاً مناسب و مناسب می‌باشد.</p>	<p>۱۱. راه‌های موجود جهت دسترسی (سواره، پیاده و غیره) از محل سکونت به محله‌ها اطراف یا مناطق مجاور و بالعکس چگونه است؟</p>
<p>پارک و الفجر ۲۳ پارک پامچال ۳۱ پارک و الفجر ۱۱ پارک گلشن ۶ پارک کوپسار ۱۴ ۱۵ ۱۴</p>	<p>مهم‌ترین فضایی که به عنوان فضای تجمع و قرارگاه رفتاری مورد استفاده افراد با سنین و جنسیت‌های مختلف قرار می‌گیرد، پارک پامچال با توجه به فضاهای متنوع آن می‌باشد.</p>	<p>۱۲. مهم‌ترین فضاهایی که افراد مختلف (زن، مرد، سالمند، جوان، کودک و غیره) در زمان‌های مختلف در آن حضور می‌یابند، کدامند؟</p>
<p>مناسب ۲۶ نسبتاً مناسب ۱۲ ۶۲</p>		<p>۱۳. کیفیت ابنیه اطراف محل سکونت شما چگونه است؟ به نظر شما در برابر بلایای طبیعی (زلزله و غیره) مناسب است؟</p>
<p>مطلوب ۳۸ نسبتاً مطلوب ۲۰ نامطلوب ۴۲</p>	<p>نمای ابنیه واقع در محدوده، به دلیل سطح اقتصادی نسبتاً پایین منطقه و استفاده از مصالح نامرغوب، نسبتاً نامطلوب و در برخی موارد نامطلوب می‌باشد.</p>	<p>۱۴. به نظر شما نمای ابنیه اطراف محل سکونت شما مطلوب است؟</p>
<p>سایر موارد ۱ آلودگی زمین ۲۹ آلودگی هوا ۸ آلودگی صوتی ۶۲</p>	<p>آلودگی هوا با توجه به وجود کارخانه سیمان و قرار گرفتن محدوده در اطراف محور خاوران و تردد انواع سواره سبک و سنگین و همین طور شرایط جغرافیایی خاص منطقه - که اکثر آلودگی شهر به این منطقه هدایت می‌شود - مهم‌ترین آلودگی‌زیستی محدوده محسوب می‌شود.</p>	<p>۱۵. به نظر شما مهم‌ترین آلودگی‌های زیست‌محیطی (آلودگی هوا، آلودگی صوتی، آلودگی زمین و غیره) محل سکونت شما چیست؟</p>

	<p>مسجد سیدالشهداء، بازار مصالح و کارخانه سیمان مهم‌ترین نشانه‌های شاخص کالبدی و فعالیتی در تصویر ذهنی ساکنین می‌باشد.</p>	<p>۱۶. در طول محور خاوران چه مواردی از جمله عناصر طبیعی (کوه، جنگل، رودخانه و غیره)، ساختمان‌های مهم، میدان‌ها، تقاطع‌ها، مسیرها، شهرک‌ها، محله‌ها و غیره توجه شما را بیشتر به خود جلب می‌کند؟</p>
--	--	--

نام محله‌های که پرسش‌نامه در آن پرسش شده است: (۸ پرسش‌نامه در محله مشیریه - ۷ پرسش‌نامه در محله مسعودیه - ۵ پرسش‌نامه در شهرک کاروان)

جدول ۵: نتایج پرسش‌نامه شاغلین محدوده

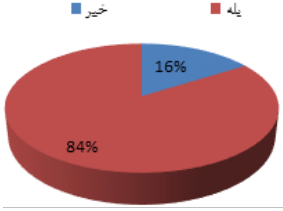
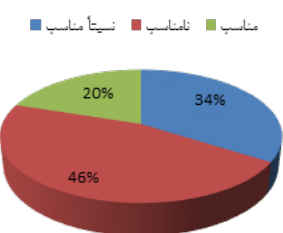
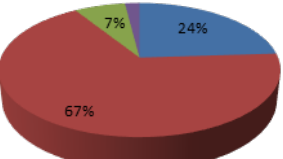
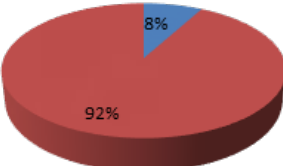
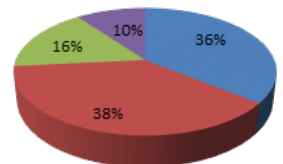
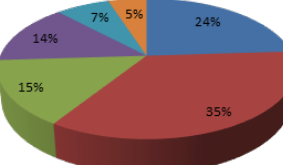
	<p>۱. نوع فعالیت فعالیت غالب محدوده تولیدی- کارگاهی می‌باشد.</p>	
	<p>۲. سابقه فعالیت در محل سابقه فعالیت در محل بالای ۱۰ سال بوده است.</p>	
	<p>۳. میزان فعالیت در طی روز</p>	
	<p>۴. معمولاً در چه ساعاتی از شبانه روز مراجعه مشتریان به شما بیشتر است؟ ظهِرها با توجه به نوع کاربری‌ها و فعالیت‌های غالب محدوده (کارگاهی- تولیدی و تعمیرگاهی) پر مراجعه‌ترین ساعات می‌باشد.</p>	
	<p>۵. مشتریان شما بیشتر از کدام یک از مناطق شهر هستند؟ با توجه به نوع کاربری‌ها و فعالیت‌های غالب محدوده (کارگاهی- تولیدی و تعمیرگاهی سنگین)، بیشتر مشتریان از سایر مناطق شهر می‌باشند.</p>	
	<p>۶. این بخش از شهر تا چه اندازه‌ای برای فعالیت شما مناسب است؟</p>	
	<p>۷. به نظر شما چه فعالیت‌هایی باید از این منطقه منتقل شوند؟ فعالیت‌های کارگاهی- تولیدی و انبارها با توجه به گسترش شهر و همنشینی این فعالیت‌ها با مناطق مسکونی، نیاز به جابجایی و انتقال به خارج محدوده شهر دارند.</p>	

<p>سایر موارد 5% زیاده 3% اتوبوس و مترو 16% وسیله شخصی 54% تاکسی 22%</p>	<p>۸. مهم‌ترین وسیله جهت دسترسی از محل سکونت به محل کارتان و بالعکس چیست؟</p> <p>وسیله شخصی مهم‌ترین وسیله جهت دسترسی از محل سکونت به محل کارشان می‌باشد.</p>	<p>۸. مهم‌ترین وسیله جهت دسترسی از محل سکونت به محل کارتان و بالعکس چیست؟</p>
<p>مناسب 71% بسیار نامناسب 16% نسبتاً نامناسب 13%</p>	<p>با توجه به نوع فعالیت‌های غالب (کارگاهی - تولیدی) تا حد زیادی بسیار نامناسب می‌باشد.</p>	<p>۹. کیفیت ابنیه محل کار شما و اطرافتان چگونه است؟ به نظر شما در برابر بلایای طبیعی (زلزله و غیره) مناسب است؟</p>
<p>بسیار مطلوب 33% مطلوب 38% نسبتاً مطلوب 12% نامطلوب 17% بسیار نامطلوب 0%</p>	<p>با توجه به نوع فعالیت‌های غالب (کارگاهی - تولیدی) نامطلوب و بسیار نامطلوب می‌باشد.</p>	<p>۱۰. به نظر شما نمای ابنیه محل کار شما و اطرافتان مناسب است؟</p>
<p>آلودگی صوتی 41% آلودگی هوا 34% آلودگی زمین 25%</p>	<p>آلودگی صوتی با توجه نوع فعالیت‌ها و قرارگیری آن‌ها در اطراف محور، مهم‌ترین آلودگی زیستی محدوده محسوب می‌شود.</p>	<p>۱۱. به نظر شما مهم‌ترین آلودگی‌های زیست‌محیطی (آلودگی هوا، آلودگی صوتی، آلودگی زمین و غیره) محل کار شما چیست؟</p>
<p>مسجد سیدالشهداء 21% سبزه راه سیمان 17% گرددنه تنباکوئی 17% میدان اقسریه 12% بازار مصالح 9% کوه بی بی شهیدانو 7% میدان مشیرییه (آقا نور) 6% بازار گل و گیاه 4% سایر موارد 7%</p>	<p>گرددنه تنباکوئی، سبزه راه سیمان و مسجد سیدالشهداء، تأثیر به‌سزایی در تصویر ذهنی شاغلین و به‌ویژه استفاده‌کنندگان از این فعالیت‌ها - به دلیل قرارگیری فعالیت‌ها در اطراف این نقاط - دارد.</p>	<p>۱۲. در طول محور خاوران چه مواردی از جمله عناصر طبیعی (کوه، جنگل، رودخانه و غیره)، ساختمان‌های مهم، میدان‌ها، تقاطع‌ها، مسیرها، شهرک‌ها، محله‌ها و غیره توجه شما را بیشتر به خود جلب می‌کند</p>

نام محدوده‌ای که پرسش‌نامه در آن پر شده است: (۱۵ پرسش‌نامه در اطراف محور خاوران - ۵ پرسش‌نامه در بافت مسکونی محدوده)

جدول ۶: نتایج پرسش‌نامه مسافران محدوده (ورودی و خروجی)

<p>بازگشت به تهران 32% انجام کار 20% دیدار با اقوام و آشنایان 18% تعمیرات 16% امور یزدتکی 9% بازگشت به تهران 5% تعمیرات 4%</p>	<p>۱. به چه منظوری به تهران مسافرت کرده‌اید؟</p> <p>اکثراً به منظور انجام امور اداری به شهر تهران مسافرت می‌کنند.</p>	<p>۱. به چه منظوری به تهران مسافرت کرده‌اید؟</p>
<p>بیشتر از ۳ روز 28% ۲-۳ روز 23% ۴ تا ۱۲ ساعت 22% یک روز 15% بیشتر از ۴ ساعت 12%</p>	<p>۲. در طول این سفر چند روز در تهران اقامت خواهید داشت یا داشتید؟</p>	<p>۲. در طول این سفر چند روز در تهران اقامت خواهید داشت یا داشتید؟</p>

	<p>توقفگاه‌ها و استراحتگاه‌های موقت، نمازخانه، مراکز پذیرایی و رستوران، سرویس‌های بهداشتی، سوپر مارکت، مراکز خدماتی و وسائل نقلیه سبک و سنگین و غیره براساس نظر مسافران، وضعیت امکانات رفاهی- خدماتی و به قولی دیگر مراکز استراحتگاهی در محدوده ضعیف می‌باشد.</p>	<p>۳. به نظر شما امکانات رفاهی- خدماتی محور خاوران و به‌طور کل این ورودی مناسب است؟ چه امکاناتی را برای بهتر شدن این ورودی پیشنهاد می‌کنید؟</p>
	<p>عدم وجود کندرو، کم و زیاد شدن عرض محور، وجود انبوه ماشین‌های سنگین، دسترسی مستقیم از محور به لبه‌ها، نبود علائم ترافیکی مناسب، دوربرگردان‌های متعدد و غیره. براساس نظر مسافران، وضعیت ترافیکی محدوده با توجه به تردد بسیار خودروهای سنگین و همین‌طور کمبود علائم ترافیکی و وضعیت فیزیکی محور، تا حد زیادی نامناسب می‌باشد.</p>	<p>۴. به نظر شما آیا محور خاوران به‌لحاظ ترافیکی (عبور خودروهای سنگین و غیره) و فنی (عرض محور، کندروها، تقاطع‌ها، علائم ترافیکی و غیره) مناسب است؟ چرا؟</p>
		<p>۵. به نظر شما این ورودی تا چه اندازه زیبا و خوشایند است؟</p>
	<p>تعمیرگاه‌ها، کوه بی‌بی شهربانو، بازار مصالح ساختمانی، شهرک‌های اطراف محور و غیره</p>	<p>۶. هنگام گذر از این ورودی چه چیزی توجه شما را جلب کرد؟</p>
	<p>محور ورودی و در واقع محدوده مورد مطالعه، به‌دلیل عدم توجه به مسائل هویتی محدوده و عدم طراحی مناسب، بی‌هویت می‌باشد.</p>	<p>۷. آیا این ورودی به لحاظ هویتی معرف شهر تهران است؟</p>
	<p>بیشترین آلودگی با توجه به تردد انواع سواره سنگین و حضور فعالیت‌های کارگاهی- صنعتی در اطراف محور، متعلق به آلودگی صوتی می‌باشد.</p>	<p>۸. به نظر شما مهم‌ترین آلودگی‌های زیست‌محیطی (آلودگی هوا، آلودگی صوتی، آلودگی زمین و غیره) محور خاوران و به‌طور کل ورودی چیست؟</p>
	<p>کوه بی‌بی شهربانو با توجه به قرارگیری در کنار محور و همین‌طور دید گسترده به این کوه در هنگام ورود به تهران، به‌عنوان یک نشانه طبیعی مطرح می‌باشد.</p>	<p>۹. در طول محور خاوران چه مواردی از جمله عناصر طبیعی (کوه، جنگل، رودخانه و غیره)، ساختمان‌های مهم، میدان‌ها، تقاطع‌ها، مسیرها، شهرک‌ها، محله‌ها و غیره توجه شما را بیشتر به خود جلب می‌کند؟</p>

نام محدوده‌ای که پرسش‌نامه در آن پرسش شده است: (۴۰ پرسش‌نامه در محور خاوران)

۲-۵- بررسی تطبیقی نتایج پرسش‌نامه گروه‌های استفاده‌کننده از فضای ورودی با مؤلفه‌های مکان پایدار

پس از بررسی تحلیلی نتایج حاصل از پرسش‌نامه‌ها که در آن‌ها از گروه‌های مختلف استفاده‌کننده از فضای ورودی جنوب‌شرق تهران (گرمسار) خواسته شده بود تا نیازها و توقعات خود در مورد ورودی مناسب را بیان کنند، اکنون می‌توان میزان تطبیق این نتایج را با مؤلفه‌های نظریه مکان پایدار مورد ارزیابی قرار داد. در جدول ۷ این تطبیق صورت گرفته است.

جدول ۷: تطبیق نیازها و توقعات گروه‌های استفاده‌کننده از فضای ورودی‌ها با مؤلفه‌های مکان پایدار

مؤلفه‌های مکان پایدار			
مؤلفه زیست‌محیطی	مؤلفه تجربی-زیباشناختی	مؤلفه عملکردی	پرسش‌نامه
		امنیت محیط	سؤال ۳
		خدمات	سؤال ۴
		فعالیت	سؤال ۵
		حمل‌ونقل عمومی	سؤال ۶
		دسترسی	سؤال ۷
		قرارگاه‌های رفتاری	سؤال ۸
	کیفیت ابنیه		سؤال ۹
	نمای ابنیه		سؤال ۱۰
آلودگی زیست‌محیطی			سؤال ۱۱
	منظر ذهنی		سؤال ۱۲
		زمان فعالیت	سؤال ۱
		مقیاس فعالیت	سؤال ۲
		سازگاری فعالیت با مکان	سؤال ۳
		سازگاری فعالیت با مکان	سؤال ۴
		دسترسی	سؤال ۵
	کیفیت ابنیه		سؤال ۶
	نمای ابنیه		سؤال ۷
آلودگی زیست‌محیطی			سؤال ۸
	منظر ذهنی		سؤال ۹
		خدمات	سؤال ۳
		دسترسی	سؤال ۴
	منظر عینی		سؤال ۵
	منظر ذهنی		سؤال ۶
	معانی		سؤال ۷
آلودگی زیست‌محیطی			سؤال ۸
	منظر ذهنی		سؤال ۹

می‌توان گفت که براساس جدول ۷، مدل مکان پایدار تقریباً تمامی نیازها و توقعات گروه‌های مختلف استفاده‌کننده از فضای ورودی جنوب‌شرق تهران شامل ساکنین محدوده، شاغلین محدوده و مسافران ورودی و خروجی را پوشش می‌دهد. به بیان دیگر، توقعات و نیازهای مطروحه از سی هر دسته از استفاده‌کنندگان در یکی از مؤلفه‌های مکان پایدار پاسخ داده شده است و لذا به‌نظر می‌رسد که این تئوری شرایط کاربست مناسبی برای ساماندهی مبادی ورودی شهرها به‌طور عام و ورودی جنوب‌شرق تهران به‌طور خاص دارد.

۶. جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

امروزه با گسترش شهرها و ظهور وسایل نقلیه، ورودی شهرها به فضاهایی بی‌کیفیت برای تردد سواره و استقرار کاربری‌های وابسته به آن و همین‌طور کاربری‌های ناسازگار با محیط شهری که از شهر بیرون رانده شده‌اند، تبدیل شده‌اند. بدین ترتیب فضای ورودی بسیاری از شهرهای کشورمان با افت شدید کیفی از جمله کیفیات ادراکی - بصری به‌عنوان مهم‌ترین عوامل سازنده توقعات موردی از ورودی شهرها مانند: خوانایی، پذیرندگی، هویت‌مندی، تبدیل‌پذیری و خاطره‌انگیزی مواجه است. برای ساماندهی مطلوب و پایدار این فضاها از یک‌سو نیاز به آگاهی از نیازها و توقعات انواع گروه‌های استفاده‌کننده از فضا وجود دارد و از سوی دیگر وجود یک تئوری مناسب هدایت‌کننده توسعه این فضاها ضروری است. لذا در این مقاله میزان تطبیق یکی از تئوری‌های مهم طراحی شهری، تئوری مکان پایدار، در رابطه با توقعات و نیازهای گروه‌های مختلف استفاده‌کننده از یکی از فضاهای مهم شهری، یعنی فضای ورودی جنوب‌شرق شهر تهران برای آزمون میزان کاربست آن در ساماندهی و توسعه این فضاها مورد ارزیابی قرار گرفت. نتایج نشان داد که نیازها و توقعات گروه‌های مختلف حاضر در فضاهای ورودی با مؤلفه‌های تئوری مکان پایدار سطح تطبیق مناسبی دارد و بنابراین می‌توان این تئوری را به‌عنوان یک تئوری هدایت‌کننده جریان کلی ساماندهی مبادی ورودی شهرها به‌طور عام و ورودی جنوب‌شرق تهران به‌طور خاص به‌کار بست.

References

- Ablaghi, A. (2004). *A Compilation and Derivation of the Principles of Landscaping the Cities Entrances*. Ministry of Housing and Urban Development.
- Ablaghi, A., & Poorjafar, A.H. (2007). Cities Ports of Entry, A Compilation of Organizing Principles and Criteria for Recovering a Forgotten Space in the City. *Abadi Journal*, 53.
- Bahreini, H. (2003). A Compilation of Principles Regarding the City Entrance Design. *Ecology Journal*, 8.
- Carmona, M., & Tiesdell, S. (2007). *Urban Design Reader*. Architectural Press.
- Ching, F. (1991). *Architecture, Form and Order*. (Z. Ghareh Gozloo, Trans.). Tehran University Publications.
- Consulting Engineers of Abadgaran Asre No Firm. (2008). *Organizing Tehran's Ports of Entry*. South East, Tehran, Garmsar.
- Consulting Engineers of Armanshahr Firm. (2008). *Organizing Tehran's Ports of Entry*. West, Tehran – Karaj.
- Garib, F. (2003). Organizing and City Design Principles and Criteria for Cities Ports of Entry. *Fine Art Journal*, 15.
- Golkar, K. (2000). Components of Urban Design Quality. *Sofo Scientific – Research Journal*, 32.
- Golkar, K. (2006). *City Landscape Concept*. Abadi Publications, 53.
- Khademi, M., & Rafee Josem, R. (2009). Studying the Details of Environment in Cities Port of Entry Spaces. *Abadi Publications*, 61- 62.
- Nasar, J. (1994). Urban Design Aesthetics: The Evaluative Qualities of Building Exteriors. *Environment and Behavior Journal*, 26, 377-401.
- Pakzad, J. (2006). *A Guidebook on Designing City of Spaces in Iran*. Ministry of Housing and Urban Development. Payame Sima Publications.
- Pakzad, J. (2006). *Theoretical Principles and City Design Process*. Shahidi Publications.
- Porta, R. (2005). Linking Urban Design to Sustainability. *Urban Design International*, 51-64.
- Punter, J.V. (1991). Participation in the Design of Urban Space. *Landscape Design*, 200, 24-27.
- Rafee Poor, F. (2010). *Special Research Techniques in Social Sciences*. Sahami Publications.
- T.White, E. (1999). *Path, Portal, Place: Appreciating Public Space in Urban Envirnoments*. Architectural Media Limited.
- Zacharias, J. (1999). *Preferences for View Corridors through the Urban Environment*. *Landscape and Urban Planning*, 43, 217-225.