

بررسی تأثیر بزرگراه بر ساختار اجتماعی محله‌های شهری: نمونه موردی محله‌های فدک و کرمان تهران*

تاریخ دریافت: ۹۰/۱۲/۲۰
تاریخ پذیرش نهایی: ۹۱/۳/۱۱

اسماعیل شیعه** - سمانه جلیلی صدرآباد***
سمیه جلیلی صدرآباد***

چکیده

امروزه به دلیل رشد و گسترش شهرها و رفت و آمدهای سنگین درون‌شهری، بزرگراه‌ها نقش بسیار مهمی در شبکه حمل‌ونقل درون‌شهری دارند. درعین‌حال محله‌های مسکونی نیز مهم‌ترین بافت‌های شهری محسوب می‌شود که به آن معنا و هویت می‌بخشد. درحال حاضر، اجرای برنامه‌های عمرانی (احداث بزرگراه‌ها و راه‌های شریانی) باعث برهم زدن نظم و ساختار اجتماعی محله‌های شهری را تضعیف کرده است. در این مقاله از نظریه گیدنز برای شاخص سازی مفهوم ساختار اجتماعی محله‌های شهری استفاده شده است؛ بنابراین برای بررسی ساختار اجتماعی محله، روابط بین ساکنین محله با یکدیگر و روابط بین ساکنین محله با شورایاری و شهرداری در نظر گرفته شده است. بررسی تأثیرات بزرگراه بر ساختار اجتماعی محله و ارائه راهکارهای مناسب برای کاهش تأثیرات منفی بزرگراه بر ساختار اجتماعی محله‌های شهری است. نمونه‌های مورد مطالعه، محله‌های فدک و کرمان واقع در منطقه ۸ شهرداری تهران است که بزرگراه امام علی (ع) از بین آن‌ها عبور می‌کند. در این مقاله از روش کمی (فن پرسشنامه) استفاده شده و با استفاده از فرمول کوکران ۵۴ نسخه پرسشنامه برای جامعه نمونه در نظر گرفته شد و بر اساس شیوه نمونه‌گیری چند مرحله‌ای بین بلوک‌های انتخاب شده توزیع شده و برای تحلیل اطلاعات از نرم‌افزار SPSS (ضریب همبستگی و آزمون یومن ویتنی) استفاده شده است. بر اساس اطلاعات به دست آمده، این نتیجه به دست آمده است که بزرگراه امام علی (ع) ساختار اجتماعی دو محله فدک و کرمان را تضعیف کرده است و برای کاهش اثرهای منفی بزرگراه بر ساختار اجتماعی محله می‌توان راهکارهایی را بیان کرد که هر یک می‌تواند با توجه به بودجه شهرداری و علاقه‌مندی ساکنین محله مورد توجه قرار گیرد.

واژگان کلیدی: بزرگراه، محله، ساختار اجتماعی محله، بزرگراه امام علی (ع)، محله فدک، محله کرمان.

* این مقاله بر گرفته از پایان نامه کارشناسی ارشد نویسنده دوم با عنوان "بررسی آثار ناشی از ایجاد بزرگراه‌ها بر ساختار اجتماعی محله‌های شهری و ارائه راهکارهای مناسب" در دانشکده معماری شهری دانشگاه علم و صنعت ایران با راهنمایی دکتر اسماعیل شیعه و مشاوره دکتر حمیدرضا پارسا در مهرماه ۱۳۹۰ دفاع شده است.

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

*** پژوهشگر دوره دکتری شهرسازی، دانشکده معماری شهرسازی، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران، ایران (نویسنده مسئول).

Email: s_jalili@iust.ac.ir

**** کارشناس ارشد برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای، دانشکده معماری شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی، تهران، ایران.

مقدمه

امروزه رشد و گسترش شهرها و تغییر مداوم ابعاد شهری، ضرورت ایجاد شبکه‌ای منسجم و به هم پیوسته از راه‌های شهری را، به صورت سلسله مراتبی معین و تعریف شده ایجاد می‌کند. شبکه‌ای منطبق با ضوابط و آیین‌نامه‌های مرتبط با شهرسازی که در آن ترتیب قرارگیری و ارتباط راه‌های دسترسی از راه‌های فرعی تا جمع‌کننده‌ها و در نهایت بزرگراه‌های درون‌شهری کاملاً رعایت شده باشد. در چنین مجموعه‌ای، بزرگراه به عنوان اصلی‌ترین عامل شبکه راه‌های شهری، در نظام سلسله‌مراتب (مبتنی بر تعاریف موجود در آیین‌نامه) واجد ارزش و نقش جابه‌جایی و دسترسی بیشتری خواهد بود. بدین ترتیب، بزرگراه‌های درون‌شهری باید بتوانند سواره‌ها را از مکانی به مکانی دیگر منتقل کنند و وظیفه تأمین دسترسی را بر مبنای سلسله‌مراتب شبکه، به خیابان‌های شریانی واگذار نماید؛ اما مسأله‌ای که اغلب از نظر طراحان شبکه راه‌ها به دور می‌ماند، این است که با توجه به وضعیت فعلی شهرها شبکه راه‌های شهری باید با تغییرات درونی محله‌ها ساماندهی شود، نه اینکه مانند یک نقشه از پیش تعیین شده بر روی نقشه فعلی شهر قرار گیرد، بلکه به مقتضای وضعیت پیشنهادی‌اش تغییر حالت‌ها و اتفاقات ناگهانی را در زمینه و بافت شهر سبب شود.

بررسی فرایند تحولات فضایی شهرها نشان می‌دهد که محله‌های مختلف شهرها در گذشته بر اساس ویژگی‌های قومی، صنفی و مذهبی شکل گرفته و از رشد آرام و سازمان یافته برخوردار بوده است. با وجود توسعه سازمان یافته و هماهنگی میان محله‌ها در بسیاری از شهرها، اجرای برنامه‌های عمرانی (احداث بزرگراه‌ها و راه‌های شریانی) و بدون در نظر گرفتن پیامدهای اجتماعی، در دهه‌های اخیر باعث برهم زدن ساختار اجتماعی محله‌های شهری شده است که نمونه‌های بازر آن را در بخش‌های مختلف شهرها می‌توان مشاهده کرد. با توجه به این که طرح‌های عمرانی از عوامل موثر شکل دهنده فضا هستند؛ از این رو با درک صحیح طرح‌های اجرا شده می‌توان نسبت به چگونگی تأثیر آن طرح‌ها بر تحولات فضایی شهر آگاهی یافت. برای رسیدن به این هدف، باید نکاتی مدنظر متخصصان قرار گیرد که فصل مشترک کار شهرسازان و طراحان بزرگراه‌ها باشد. از اصلی‌ترین این فصل مشترکها، مسأله حریم راه‌ها و ارتباط آن با بافت‌های مجاور است که باید مورد توجه واقع شود؛ بنابراین در این مقاله به بررسی بزرگراه به عنوان عاملی برای تضعیف ساختار اجتماعی محله پرداخته شده و به ارائه راهکارهایی برای به هم پیوستن دوباره محله‌های شهری جدا شده توسط بزرگراه‌ها و بازسازی دوباره ساختار اجتماعی محله‌های شهری مورد بررسی قرار گرفته است. بدین منظور برای بررسی ساختار اجتماعی محله ابتدا به بررسی مفهوم ساختار در نظریه‌های اجتماعی پرداخته شده است. سپس با دیدگاهی مناسب، ساختار اجتماعی محله را تعریف کرده و در ادامه محله‌های کرمان و فدک واقع در منطقه ۸ شهرداری تهران - برای مطالعه و به عنوان نمونه‌های موردی - که بزرگراه امام علی (ع) از میان آن می‌گذرد، مورد بررسی واقع شده و راهکارهایی مورد توجه قرار گرفته است. شایان ذکر است که در این مقاله از روش پیمایش استفاده شده است و ابزار جمع‌آوری اطلاعات پرسشنامه است. واحد تحلیل در این تحقیق "فرد"، واحد مراجعه "خانواده" و جامعه آماری "ساکنان ۱۵ تا ۶۴ سال - گروه سنی فعال - ساکن در محله‌های اطراف بزرگراه" می‌باشد. برداشتهای میدانی به صورت نمونه‌ای در طول تابستان ۱۳۹۰ دو محله کرمان و فدک واقع در شهرداری منطقه ۸ تهران گردآوری شده است. نمونه آماری که با روش تصادفی چند مرحله‌ای انتخاب شده، ۵۴ نفر می‌باشد که این مقدار براساس فرمول کوکران به دست آمده است. با توجه به جامعه آماری و پهنه پژوهش که در سطح محله بوده است، تعداد اعضای حجم نمونه از طریق نمونه‌گیری چند مرحله‌ای از بین ۱۴۰ بلوک در محله فدک و ۸۹ بلوک در محله کرمان و ۳۷۳۸۲ نفر در محله فدک و ۴۰۶۳۲ نفر در محله کرمان انتخاب گردید. شایان ذکر است که به دلیل نداشتن تعداد خانوارهای محله‌ها، ابتدا جمعیت هر محله را وارد فرمول شده سپس بر بعد خانوار تقسیم شده است.

۱. مطالعات پیشین

محمد مهدی محمودی، در مقاله‌ای تحت عنوان "تأثیر بزرگراه درون‌شهری بر تغییر منظر شهری تهران" به بررسی بزرگراه به عنوان یک فضای شهری می‌پردازد. وی در این مقاله به دسته‌بندی بزرگراه‌های تهران و تأثیرات آن‌ها بر بافت مجاور و منظر شهری می‌پردازد (Mahmoudi, 2002).

ایان مک هارگ در کتاب "طراحی با طبیعت"، بزرگراه را به عنوان یک فرصت بی‌نظیر برای نشان دادن فرآیند طبیعی می‌داند و آن را به عنوان یک ارزش تعبیر می‌کند که امکان واکنش منطقی به نظام ارزش‌های اجتماعی را فراهم می‌کند. وی بیان می‌کند که برای بررسی بزرگراه‌ها به غیر از محاسبات اقتصادی معمول باید محاسبات اجتماعی هم صورت گیرد؛ یعنی مسائل اجتماعی به وجود آمده توسط بزرگراه پیش‌بینی شود و هر یک رتبه‌بندی شود؛ بنابراین با رتبه‌بندی مسائل اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی به طور همزمان می‌توان به مزیت‌های و ضررهای احداث بزرگراه پیشنهادی پی برد (Mc Harg, 2009).

احمد کشتکار در مقاله‌ای تحت عنوان "راهکارهای کاهش اثرات سوء توسعه حمل‌ونقل بر ارزش‌های موجود در محله‌های مسکونی" به بررسی تأثیر بزرگراه امام علی (ع) بر منطقه ۱۳ شهرداری تهران (محدوده خیابان دماوند تا پیروزی) پرداخته است. در این مقاله ابتدا ارزش‌های محله و سپس آثار سوء بزرگراه بر محله بررسی شده سپس راهکارهای بازیابی این

ارزش‌ها ارائه شده است و به این نتیجه رسیده که با احداث بزرگراه امام علی (ع) اگر چه امکان توسعه در سطح منطقه فراهم شده ولی این مسأله به قیمت از بین رفتن انسجام اجتماعی و بافت سنتی محله تمام شده است (Keshtkar, 2009). پروین مریدی در مقاله‌ای تحت عنوان "بررسی و ارزشیابی جنبه‌های اقتصادی کنترل صدا در بزرگراه مدرس" به برآورد منافع حاصل از کاهش صدا در امتداد بزرگراه مدرس در محدوده بزرگراه رسالت- مطهری می‌پردازد. در این مقاله برای ارزیابی اقتصادی صدا از روش ارزش‌گذاری مشروط استفاده شده و با استفاده از پرسشنامه میزان تمایل به پرداخت هشت اثر ملموس تر صدا محاسبه شده است و در انتها راهکارهایی را برای کاهش صدا در محدوده مورد مطالعه بیان می‌کند (Moridi, 2009, pp. 559-567).

مجتبی رفیعیان در مقاله‌ای تحت عنوان "سنجش میزان رضایتمندی سکونتی ساکنان محله نواب" به سنجش میزان رضایتمندی ساکنان سه فاز اجرا شده پروژه نواب از واحدهای سکونتی‌شان می‌پردازد و بر اساس نتایج به دست آمده میزان رضایتمندی ساکنان نواب از واحدهای سکونتی خود تقریباً در حد متوسط ارزیابی شده است. ساکنان مورد بررسی، از روابط همسایگی در حد متوسط و از سایر معیارها (تسهیلات مجتمع، بهداشت مجتمع، دید و منظر، ویژگی‌های کالبدی) اظهار نارضایتی کردند (Rafieian, 2009, pp. 53-68).

محمود صفار زاده در مقاله‌ای تحت عنوان "ارائه مدل ارزیابی فنی- اقتصادی احداث و بهره‌برداری از آزادراه‌ها و بزرگراه‌ها" به صورت نظری الگویی از اجرای هزینه‌های ناشی از احداث و بهره‌برداری از آزادراه و بزرگراه شامل هزینه‌های سازه‌ای، ترافیکی، کاربری، هزینه‌های مربوط به زمان سفر، تصادفات، عوارض و مصرف سوخت ارائه می‌دهد. در این مقاله منافع حاصل از احداث و بهره‌برداری از آزادراه و بزرگراه به صورت جداگانه در مقایسه با جاده دوخطه سنجیده شده و سپس نتایج به دست آمده از تحلیل منفعت به هزینه (CBA)، بهترین گزینه از نظر اقتصادی برگزیده شده است (Saffar zadeh, 2005, pp. 35-47).

جواد درستکار در مقاله‌ای تحت عنوان "بزرگراه شهید کلانتری و تأثیر آن بر تغییر ساختار اقتصادی- اجتماعی، فرهنگی و زیست‌محیطی محله" به بررسی تأثیرات اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی این بزرگراه می‌پردازد. بزرگراه شهید کلانتری در استان آذربایجان غربی و در کنار دریاچه ارومیه قرار دارد. این بزرگراه به دلیل نزدیکی به مرز از نظر اقتصادی اهمیت زیادی دارد و از نظر اجتماعی بسیاری از روستاها را به شهرها متصل کرده است ولی از نظر زیست‌محیطی اثرات بسیاری منفی بر روی دریاچه ارومیه داشته است که برای کاهش این اثرات باید اقدامات جدی صورت گیرد (Dorostkar, 2006, pp. 3-9).

همان طور که بیان شد تا به حال مطالعه‌ای در مورد بررسی تأثیر بزرگراه بر ساختار اجتماعی محله انجام نشده است؛ بنابراین ضرورت و اهمیت این مقاله چند برابر می‌شود. شایان ذکر است که مفهوم ساختار اجتماعی محله نیز تا به امروز در علم شهرسازی شاخص سازی نشده است و در این مقاله مفاهیم مستخرج از علم جامعه‌شناسی وارد حیطه شهرسازی شده است و تأثیر بزرگراه بر ساختار اجتماعی محله نیز مطالعه نوینی است که تا به حال صورت نگرفته است.

۲. نقش راه در شهرسازی سنتی

احداث راه‌ها و شبکه معابر علاوه بر آن که کارایی مطلوبی در آمدود شد جمعیت دارد، باید در ارتباط با عوامل محیطی نیز قرار داشته باشد. سازگاری با اقلیم، رفع نیازهای محله‌ای و خصوصیات اجتماعی و فرهنگی محله‌ها، از آن جمله‌اند. ارتباط محیط‌های مسکونی، کار، تفریح، آموزش و خرید، از طریق راه‌ها صورت می‌پذیرد. در شهرسازی سنتی ایران به این پدیده توجه ویژه‌ای شده است. راه، با تقسیمات اصلی و فرعی خود و بنا بر نقشی که برعهده گرفته، با مرکز محله‌های مسکونی و سپس مراکز تجاری و اجتماعی شهر ارتباطی منطقی دارد. راه‌ها در شهرهای سنتی ایران با درجه‌بندی و انشعابهای مختلف خود، به نحو مطلوبی فضاهای گوناگون را از یکدیگر جدا می‌ساختند؛ بنابراین در شهرسازی سنتی ایران وجه تمایز بین فضاهای مختلف به عهده راه‌ها گذاشته شده بود (Shieh, 2005, p. 214)؛ بنابراین به طور کلی می‌توان گفت که راه در شهرهای سنتی دارای کارکردهای دسترسی و سلسله‌مراتب، دفاعی (در مواقع اضطراری و تهاجم دشمنان)، اقلیمی (جهت‌گیری و شکل هندسی مطابق اقلیم)، فرهنگی- اجتماعی (ظهور تعاملات اجتماعی و بنیان‌های فرهنگی) و زیباشناختی (ایجاد تنوع و توازن در محیط برای تقویت غنای بصری) می‌باشد. در صورتی که امروزه تنها کارکرد جابه‌جایی در ایجاد بزرگراه‌ها اهمیت بسیاری دارد. به طور کلی در برنامه‌ریزی حمل‌ونقل شهری برای راه ۳ نقش جابه‌جایی، دسترسی و اجتماعی در نظر گرفته می‌شود که در راه‌های شریانی درجه ۱ (مانند بزرگراه) به نقش جابه‌جایی برتری نسبی داده می‌شود و نقش‌های دسترسی و اجتماعی به نفع آن تنظیم می‌شود (Ministry of Roads & Urban Development, 1996, pp. 8-11).

۳. نقش راه در شهرسازی مدرن

در نظریات مطرح در مورد محله که توسط پری و اشتاین به مفهوم راه در محله پرداخته شده است. در مطالعه مقدماتی که در سال ۱۹۲۹ انجام گرفت. کلرنس پری نظریه واحدهای همسایگی خود را مطرح ساخت که دارای ۶ ویژگی بود که دو ویژگی مربوط به راه می‌باشد که به شرح زیر است:

- * شبکه‌های اصلی و شبکه‌های پر رفت‌وآمد نباید از میان بافت‌های مسکونی بگذرند. چنین خیابان‌هایی بهتر است بر محیط پیرامون و اطراف واحدهای مسکونی به وجود آیند.
- * شبکه راه‌های داخلی بهتر است به صورت کوچه‌های بن بست با وظایف سبکی که به طور عمومی آرامش محله را بر هم نریزد، طراحی و تحت ساختمان قرار گیرند. این چنین راه‌هایی باید سلامتی، آرامش و حجم کم ترافیک را به طور متناسبی در داخل محله تأمین سازند. و در همچنین طرح یک محله، اشتاین ۵ ویژگی مطرح است که یکی از ویژگی‌های آن مربوط به راه می‌باشد. در این طرح بیان می‌کند که خیابان‌های اصلی در اطراف واحد همسایگی ایجاد شده و آن را دور می‌زند (Shieh, 2005, p. 48).

۴. مروری بر مفهوم بزرگراه در برنامه‌ریزی شهری

طی دهه پر رونق پس از جنگ جهانی اول، نماد اصلی مدرنیته چراغ سبز بود، طی دوره طولانی شکوفایی اقتصادی که پس از جنگ جهانی دوم آغاز شد، نماد مرکزی مدرنیته نظام سراسری بزرگراه‌ها بود که به رانندگان اجازه می‌داد بدون برخورد با هر گونه چراغ ترافیک، از ساحل شرقی آمریکا به ساحل غربی آن روند. ولی جوامع مدرن دهه ۱۹۷۰ به ناچاری باید در سایه علامت توقف و حد سرعت زندگی کنند. همین روند ادامه پیدا کرد. در دهه ۱۹۶۰ جهان آزادراه موتورهای خود را برای رشد و گسترش عظیم و عظیم تر به راه انداخت، اما خود را در معرض حمله شعار انبوهی از فریادها یافت که از دل خیابان برمی‌خاستند. خیلی زود روشن شد که جهان آزادراه که همیشه روی قوه ابتکار و پویایی آن حساب شده بود، خود در حال فروپاشی است. دوره شکوفایی اقتصادی که برخلاف انتظار همگان، ربع قرن پس از جنگ جهانی دوم دوام آورده بود. اینک به پایان خود نزدیک می‌شد. هر چند در اوایل دهه ۱۹۷۰ هیچ کس نمی‌توانست میزان آن را تخمین زند. دیدگاه‌های مختلفی در مورد بزرگراه وجود دارد، یکی از موافقین ایجاد بزرگراه‌ها رابرت موزز بود. وی در سال ۱۹۵۳ بزرگراهی احداث کرد که از وسط ۱۲-۱۰ محله قدیمی مسکونی پرجمعیت عبور میکرد و باعث بی‌خانمان شدن ۶۰۰۰۰ نفر از مردم طبقه کارگر و قشر پایین طبقه متوسط بود که مشکلات زیادی را برای ساکنین محله ایجاد کرد (Berman, 2000, p. 359). بدین ترتیب او در هیئت آخرین فرد صف طولانی سازندگان و مخربان کبیر، در متن اسطوره فرهنگی و تاریخ بشریت، ظاهر میشد: لویی چهاردهم، پتر کبیر، بارون هوسمان، ژوزف استالین.

در مقابل موزز می‌توان نظریه‌های جین جیکوبز را بیان کرد. او در بخش‌هایی از کتاب "مرگ و زندگی شهرهای بزرگ آمریکا" به خیابان می‌پردازد. از دیدگاه جیکوبز خیابان و پیاده‌روهای آن مهمترین مکانهای همگانی یک شهر هستند. اگر خیابانها جذاب باشند، تمام شهر نیز جذابیت را خواهد دید. آنها نقش سرنوشت‌سازی در حفظ امنیت شهر دارند (Pakzad, 2010, p. 131) و نیز از نظر جان گل راه رفتن در فضای میان خیابان‌ها زمانی به روابط انسانی کمک می‌کند که با فرصتهایی برای توقف به صورت ایستاده یا نشسته نیز همراه باشد. به گفته گل، توقف معمولاً به سه حالت اتفاق می‌افتد: برای لحظهای کوتاه، برای زمانی نه چندان طولانی - برای صحبت کردن با کسی یا دیدن رویدادی - و برای مدت طولانی برای مشارکت در فعالیتی یا انتظار (Pakzad, 2010, p. 447). در صورتی که مهم‌ترین خصوصیت بزرگراه داشتن سرعت زیاد و توقف نداشتن است؛ بنابراین بزرگراه نمی‌تواند ویژگی‌های خیابان را داشته باشد و به سرزندگی و حیات شهر کمک کند.

۵. بررسی مفهوم محله

مفهوم محله ریشه‌ای تاریخی و طولانی دارد که در قرن ۲۰ به یکی از مباحث محوری صاحب‌نظران تبدیل شد. رون و اسپرینگل تاریخچه محله را مربوط به کیتو زاپن که حداقل ۷۹۳ قبل از میلاد ایجاد شده است، می‌دانند (Cown, 2005, p. 257). به طور کلی شروع برنامه‌ریزی محله به شکل امروزی به سده اخیر بر می‌گردد، به طور معمول فرض بر این است که مفهوم محله اساساً به واحد همسایگی کلرنس پری بر می‌گردد، این در حالی است که شکل‌گیری این ایده به دوره اصلاح‌طلب‌های شیکاگو و معماری به نام ویلیام ای درموند که آثار او به طور عمده بین سال‌های ۱۹۱۳ تا ۱۹۲۲ منتشر شد، بر می‌گردد (Johnson, 2002, p. 227). درموند در ایده واحد همسایگی دنبال طرحی بود که بتوان ارتباط بافت کالبدی و اجتماعی با یکدیگر و نیز با سامانه حمل‌ونقل، فعالیت‌های اجتماعی محلی، بخش‌های تجاری، زمین‌های پارک و مراکز تفریحی دیده بشود.

در بررسی گذشته تاریخی برنامه‌ریزی محله، دونالد اپلپارد^۱ تأکید می‌کند که واحدهای همسایگی به تنهایی به عنوان ناحیه و محدوده کران دار تعریف میشدند بلکه خطوط ترافیکی با خیابان‌ها نیز نقش مهمی در تعیین مرز برای آن‌ها ایفا

میکرد. از نظر او محله به وسیله معیارهای فیزیکی، کالبدی و اجتماعی تعریف می‌شود؛ اما به ویژه در شرایط فعلی رشد و توسعه شهری، تعریف کالبدی و فیزیکی محله جای تأمل دارد، زیرا تحرک اجتماعی ساکنان به مرزهای محله محدود نمی‌شود (Cowan, 2000, p. 259).

سیدنی براور در کتاب «محله خوب» معتقد است که محله نوعی مکان است؛ مکانی که مردم در آن زندگی می‌کنند. در اصل محله، ذاتا مکانی است دارای خانه‌هایی برای زندگی و کاربری‌هایی چون پارک، مدرسه، فروشگاه و جز این‌ها. او بیان می‌کند که محله علاوه بر بعد کالبدی، یک مکان اجتماعی است (Brower, 1996, p. 2).

از نظر شهرگرایان جدید، محله از عناصر اصلی سازماندهی در شهرسازی است. آندرس دوانی و الیزابت پلاترزیبرک محله را «محدوده‌ای شهری با ترکیب متوازی از فعالیت‌های انسانی که اطراف مرکزی معین و مشخص ساخته شده است»، تعریف می‌کنند. همچنین واراک محله را «واژه اجتماعی به مفهوم ارتباطات اجتماعی افراد در یک ظرف مکانی می‌داند» (Cowan, 2000, p. 256 & Warrack, 2000).

در زبان انگلیسی واژه‌های مختلفی از جمله محله، واحد همسایگی (neighborhood) و اجتماع محلی (community) وجود دارد که اغلب به جای هم استفاده شده‌اند؛ اما لنگ بین آن‌ها تفاوت قائل است. به عنوان مثال وی اجتماع محلی را شبکه روابط بین فردی یا رابطه فرد با گروه می‌داند، در حالی که معتقد است منظور از محله یا واحد همسایگی محیطی کالبدی است (Lang, 2007, p. 196).

بنابراین با بررسی مفهوم محله می‌توان متوجه شد که محله دارای ۳ عامل فیزیکی و کالبدی و اجتماعی است و در مورد عامل اجتماعی در مطالعات پیشین بیشتر به ارتباط اجتماعی میان همسایگان و هویت محله پرداخته شده است و تا به حال مفهوم ساختار اجتماعی محله مورد بررسی واقع نشده است؛ بنابراین باید نظریه‌های موجود جامعه‌شناسی را وارد حیطه شهرسازی کرد. بدین منظور در قسمت بعدی به مفهوم ساختار اجتماعی پرداخته می‌شود.

۶. نظریه‌های اجتماعی مرتبط با مفهوم ساختار

نظریه‌های اجتماعی را از لحاظ اهمیت قائل شدن به کنشگر یا ساختار در تبیین پدیده‌های اجتماعی می‌توان به چند دسته تقسیم کرد: نظریه‌های کنشگر محور، نظریه‌های ساختار محور و نظریه‌های کنشگر درون ساختاری. نظریه سوم در برگیرنده دیدگاه‌های گیدنز (نظریه ساخت یابی) و بسکار و جسوب (واقع‌گرایی انتقادی) است.

۶-۱- اراده‌گرایی

از دید این گروه، تبیین پدیده‌های اجتماعی را باید از فرد شروع کرد. در این جا نقطه تمرکز روی کنشگر است و او عامل و علت اصلی پدیده‌ها و پیامدهای آن‌ها به شمار می‌رود. از این رو ضروری است منطق رفتاری وی کاملاً سنجیده شود. تأکید بر ماهیت اقتضایی حوادث و پدیده‌های اجتماعی در بین این دسته از نظریه‌پردازان به حدی است که بعضاً متهم به اختیارگرایی می‌شوند (Marsh et al., 1999, p. 313). برداشت اراده‌گرایان در مورد علت وقوع پدیده‌ها، ساده و تک علتی است. عمل افراد و کنش‌های آن‌هاست که ساختارهای اجتماعی را ایجاد می‌کند نه بالعکس.

۶-۲- ساختارگرایی

در این دیدگاه ساختارها تعیین‌کننده رفتار کنشگران هستند.

در نظریه‌های ساختارگرا لازم است به دو برداشت متفاوت از ساختارها اشاره شود:

- برداشت اول: در این برداشت ساختارگرایی به منزله نظریه‌ای درباره ساختارهای اجتماعی است که مستقل از معرفت ما وجود دارد. مارکسیسم بهترین نماینده این برداشت است. تمثیل مارکس در مورد روبنا و زیربنا اشاره‌ای به این موضوع دارد. بر این اساس ساخت‌های اقتصادی جامعه، تعیین‌کننده دیگر ساخت‌های جامعه از قبیل ساخت سیاسی (دولت) می‌باشد (Aron, 1998, p. 174).

- برداشت دوم: در این برداشت ساختارگرایی به مثابه نظریه‌ای در باب معانی کلی در نظر گرفته می‌شود. لوی استروس از صاحب‌نظران مهم ساختاری به این معناست. وی کار خود را با الهام از نظریه‌های زبان‌شناس اتریشی فردینان دوسوسور آغاز می‌کند (Bateni, 2004, p. 83).

استروس معتقد است با ملاحظه این که آدمی چگونه طبیعت را درک می‌کند و با ملاحظه چگونگی استفاده او از مقولات ناشی از این طبقه‌بندی را می‌توان واقعیات مهمی را درباره جریانات و مراحل تفکر آدمی استنتاج کرد. اما از آن جا که مغز آدمی یک چیز طبیعی است و در همه افراد انسانی جوهری یکسان دارد؛ بنابراین روش مقوله‌سازی یا طبقه‌بندی مفاهیم نزد افراد انسانی تابع روش‌های علم طبیعی است (Lich, 1979, p. 61)؛ بنابراین وی سعی می‌کند با کشف ساختارهای بنیادین فکر بشری، منطق رفتار او را پیدا کند (Hiuz, 1994, p. 253). استروس تعریف مشخصی از ساختار ارائه نمی‌دهد. اما توضیح می‌دهد که آن را نباید با هنجارها و رفتارهای اجتماعی اشتباهی گرفت و با وجود این که ساختارها حاصل

جمع روابط اجتماعی هستند، اما چیزی بالاتر از یک مجموعه روابط اجتماعی می‌باشند. با این وجود، ساختارها را مدلی می‌داند که برخی پیش‌شرط‌های زیر درباره آن صدق می‌کند:

اول ساختار، ویژگی‌های یک سامانه را داراست و همانند یک سامانه از عناصر مختلف تشکیل می‌شود که تغییر در هر یک از آن‌ها، باعث تغییر در دیگر اجزا و عناصر سامانه می‌شود. دوم، برای هر مدل ممکن باید امکان ترتیب دادن تبدیلاتی وجود داشته باشد که به ایجاد گروهی از مدلها از همان نوع بینجامد.

۳-۶- نظریه ساخت یابی (ساختاربندی)^۲

گیدنز در تبیین دیدگاه خود، «مسئله دوگانگی ساختاری» را طرح می‌کند. بر این اساس ساختارهای اجتماعی از یک جهت واسطه وقوع کنش‌های کنشگران هستند و یا به عبارتی شرایط عمل کنشگران را فراهم می‌کنند و از طرفی نیز خودشان به وسیله همان کنش‌ها بازسازی می‌شوند (Crib & Yan, 1999, p. 143). از نظر گیدنز ساختار به معنای الگوی روابط اجتماعی است و واژه ساختار اجتماعی دو عامل را شامل می‌شود که به وضوح از یکدیگر قابل‌شناسایی نیستند: الگومند کردن تعامل که به روابط میان کنشگران یا گروه‌ها اشاره می‌کند و تداوم تعامل در زمان؛ بنابراین ساختار اجتماعی از نظر گیدنز یعنی روابط اجتماعی بین کنشگران و روابط اجتماعی کنشگران با جوامع بالاتر (Gidenz, 2005, p. 70).

۴-۶- واقع‌گرایی انتقادی

از دیدگاه بسکار، کنش انسانی، آفریننده ساختارهای اجتماعی نیست، اما می‌تواند آن را تغییر دهد و یا حفظ کند؛ بنابراین کنشگران در بقای ساختارها می‌توانند موثر باشند نه در ایجادشان (Crib & Yan, 1999, p. 30-33). از طرفی جوامع نیز تعیین‌کننده فعالیت‌های کنشگران نیست. بلکه هر جامعه با توجه به لایه‌های ساختاری بنیادی که دارد، راهبردهای مختلفی در اختیار کنشگر قرار می‌دهد؛ بنابراین ارتباط بین ساختار و کنشگر یک ارتباط ساده تک خطی نیست. ساختارها تنها قادرند محدوده عمل کنشگر را تعیین کنند و این کنشگر است که می‌تواند با تأمل در کاری که انجام می‌دهد و اندیشیدن به نتایج آن، راهکارهای مناسب را انتخاب کند.

چارچوب نظری به‌دست آمده از نظریه‌های ساختار اجتماعی در جدول ۱ خلاصه شده است:

جدول ۱: دسته‌بندی نظریه‌های مرتبط با ساختار اجتماعی

دسته‌بندی نظریه	نام نظریه	صاحب‌نظران یا مکاتب مطرح در نظریه	مفهوم ساختار اجتماعی در نظریه	علت وقوع پدیده	مفهوم ساختار اجتماعی محله
نظریه اول	اراده‌گرایی	کثرت‌گرایان و طرفداران نظریه مبادله	عمل افراد و کنش آن‌ها ساختار اجتماعی را ایجاد می‌کنند؛ بنابراین برای درک ساختار اجتماعی باید به مغز یا ارگان تصمیم‌گیری افراد رجوع کرد.	ارتباط علی بین پدیده‌های اجتماعی خطی است و علت پدیده ساده و تک علتی است.	رفتار هم محلی‌ها شکل‌دهنده ساختار اجتماعی محله است.
نظریه دوم	ساختارگرایی	مارکس	ساختارها تعیین‌کننده رفتار	ارتباط علی بین پدیده‌های اجتماعی خطی است و علت پدیده ساده و تک علتی است.	هر محله دارای ساختار اجتماعی خاص خود می‌باشد که باعث می‌شود ساکنین محله رفتار خاصی داشته باشند.
		لوی استروس	کنشگران هستند و افراد فراتر از ساختارها حرکت نمی‌کنند.	ساختار مانند یک سامانه است که از عناصر مختلف تشکیل می‌شود و تغییر در هر یک از آن‌ها، باعث تغییر در دیگر اجزاء و عناصر سامانه می‌شود. ساختار اجتماعی شالوده‌ای از افکار و ساخت‌های بنیادین اجتماعی است. در نتیجه آن‌ها تبیین از بیرون دارند.	
نظریه سوم	ساختار‌بندی	گیدنز	ساختارهای اجتماعی از یک جهت واسطه وقوع کنش‌های افراد هستند و به عبارتی شرایط عمل کنشگران را فراهم می‌کنند و از طرفی نیز خودشان به وسیله همان کنش‌ها بازسازی می‌شوند؛ بنابراین ساختار اجتماعی یعنی روابط اجتماعی بین کنشگران و روابط اجتماعی کنشگران با جوامع بالاتر	ارتباط بین پدیده‌های اجتماعی ساده تک خطی نیست.	ساختار اجتماعی از طریق رفتار و روابط هم محلی‌ها به وجود می‌آید و رفتار و روابط آن‌ها نیز ساختار اجتماعی محله را به وجود می‌آورد؛ بنابراین ارتباط دوسویه وجود دارد.
		بسکار	ساختارها تنها قادرند محدوده عمل کنشگر را تعیین کنند و این کنشگر است که می‌تواند با تأمل در کاری که انجام می‌دهد و اندیشیدن به نتایج آن، راهکارهای مناسب را انتخاب کند.	ارتباط بین پدیده‌های اجتماعی ساده تک خطی نیست.	ارتباط پیچیده‌های بین ساختار اجتماعی محله و ساکنین محله وجود دارد که بر روی یکدیگر اثر می‌گذارد.

(Marsh et al., 1999; Aron, 1998; Bateni, 2004; Gidenz, 2005; Crib, 1999)

بنابراین در این مقاله با توجه به مفهوم محله و نظریه گیدنز در مورد ساختار اجتماعی می‌توان متغیرهای زیر را برای بررسی مفهوم ساختار اجتماعی محله مورد استفاده قرار داد:

جدول ۲: متغیرهای مستقل و وابسته برای بررسی مفهوم ساختار اجتماعی محله

متغیر وابسته	شاخص‌های متغیرهای وابسته	متغیرهای مستقل	شاخص‌های متغیرهای مستقل
ساختار اجتماعی محله	روابط اجتماعی بین ساکنین محله	ارتباط اجتماعی	سطح ارتباطات بین مردم محله
		اعتماد فردی	پول قرض دادن به یکدیگر
			وسيله امانت دادن به یکدیگر
	مشارکت	ضامن شدن یکدیگر (مالی - حقوقی)	
	روابط اجتماعی بین ساکنین محله و جوامع بالادست	مشارکت	کمک کردن به همسایه در کارهای روزمره
			شرکت در جلسه‌های شورایی محله
اعتماد نهادی		شرکت در انتخابات سال گذشته شورای محله	
		داشتن اعتماد به شهرداری	

۷. نمونه موردی

محله‌های فدک و کرمان واقع در شهرداری منطقه ۸ تهران قرار می‌گیرند که بزرگراه امام علی (ع) این دو محله از یکدیگر جدا کرده است. این دو دارای سکونت پایدار، امن، هویت‌مند و خوانا که تعادل و پیوند مناسب و کنترل شده‌ای با کل منطقه و شهر است که به دلیل برخورداری از زیرساخت‌ها، تأسیسات شهری، فضاهای سبز و باز شهری و فضاهای گوناگون جمعی، محیطی با اصالت، با هویت اجتماعی - فرهنگی، پایدار، سرزنده و فعال برای ساکنانش به شمار می‌آید. ساکنین این دو محله ارتباط زیادی با یکدیگر داشته‌اند و به دلیل پراکنش نامتعادل کاربری در این محدوده و به خصوص قرارگیری کاربری‌های مهم در محله فدک و ایجاد بزرگراه مشکلات ساکنین محله کرمان را دو چندان کرده است. در این مقاله دو محله کرمان و فدک به دلیل اینکه قبل از احداث بزرگراه به عنوان یک محله اجتماعی نقش ایفا می‌کردند و دارای ساختار اجتماعی خوبی بودند، انتخاب شده‌اند.

۸. یافته‌های تحقیق

برای تجزیه و تحلیل اطلاعات به دست آمده از پرسشنامه‌ها از نرم‌افزار SPSS استفاده شده است. با توجه به متغیرهای مشخص شده در جدول ۲ شاخص‌های ساختار اجتماعی محله در دو محله فدک و کرمان محاسبه شد. سپس با استفاده از دستور compute این متغیر به یک متغیر یعنی ساختار اجتماعی محله تبدیل شد. در ادامه تأثیرات منفی و مثبت بزرگراه بر ساختار اجتماعی محله‌های فدک و کرمان تهران هر یک جداگانه با استفاده از ضریب همبستگی تایو سی کندال بررسی شده است و برای اطمینان بیشتر از آزمون یومن ویتنی استفاده شده است که درستی ضریب همبستگی‌های به دست آمده را تأیید کرده است.

۸-۱- ارتباط ساختار اجتماعی محله و تأثیر منفی بزرگراه بر آن

برای بررسی ارتباط بین ساختار اجتماعی محله و تأثیرات منفی بزرگراه بر محله از ضریب همبستگی مقدار تایو سی کندال استفاده شده است؛ زیرا هر دو متغیر از نوع ترتیبی هستند. در سطح اطمینان ۹۵ درصد میزان معنی‌داری برای محله کرمان ۰،۰۲۰، برای محله فدک ۰،۳۲۰ بوده است؛ بنابراین ضریب همبستگی نشان می‌دهد که ساکنین محله کرمان تأکید کرده‌اند که احداث بزرگراه بر ساختار اجتماعی محله آن‌ها تأثیر منفی گذاشته است.

جدول ۳: بررسی ارتباط بین ساختار اجتماعی محله و تأثیرات منفی در دو محله کرمان و فدک در سال ۱۳۹۰

نام محله	مقدار تایو سی کندال	سطح معنی‌داری
کرمان	۰،۶۰۶	۰،۰۲۰
فدک	۰،۱۴۸	۰،۳۲۰

۲-۸- مقایسه نگرش ساکنین محله‌های کرمان و فدک در مورد تأثیرات منفی بزرگراه بر ساختار اجتماعی محله آن‌ها

در این آزمون H_0 فرض شده است که توزیع رتبه‌بندی در نمونه یکسان می‌باشد؛ یعنی از نظر ساکنین محله تأثیرات منفی بزرگراه بر ساختار اجتماعی محله آن‌ها یکسان است و فرضیه H_1 عدم توزیع رتبه‌بندی در دو محله را بیان می‌کند. با توجه به سطح معنی‌داری فرضیه H_0 رد می‌شود یعنی نگرش ساکنین دو محله در مورد تأثیرات منفی بزرگراه بر محله آن‌ها متفاوت می‌باشد.

جدول ۴: نتایج آزمون یومن- ویتنی برای مقایسه نگرش ساکنین محله کرمان و فدک در مورد تأثیرات منفی بزرگراه بر ساختار اجتماعی محله آن‌ها در سال ۱۳۹۰

نام محله	تعداد	میانگین رتبه	U	Z	سطح معناداری
کرمان	۲۵	۳۲,۹۴	۸۵,۵۰۰	-۴,۱۸۰	۰,۰۰
فدک	۲۵	۱۶,۰۶			

ضریب همبستگی تایو سی کندال برای دو محله محاسبه شده است و برای اطمینان بیشتر از آزمون یومن-ویتنی نیز استفاده شده است؛ زیرا این آزمون نسبت به ضریب همبستگی دارای اعتبار بیشتری است. با مقایسه نتایج به دست آمده از ضریب همبستگی تایو سی کندال و آزمون یومن-ویتنی به نتیجه واحدی رسیده که درستی نتایج به دست آمده را تأیید می‌کند؛ بنابراین بزرگراه امام علی (ع) بر ساختار اجتماعی دو محله به خصوص محله کرمان از دید ساکنان آن‌ها تأثیر گذاشته است.

۹. جمع‌بندی

ایجاد بزرگراه‌ها از میان محله‌های شهری اثرات مثبت و منفی دارند. مهم‌ترین اثرات منفی ایجاد بزرگراه‌ها، اثرات اجتماعی آن‌هاست که بر ساکنین اطراف بزرگراه‌ها تحمیل می‌شود. عموماً بزرگراه‌ها باعث از هم گسیختن محله‌های شهری می‌شوند؛ یعنی ساختار اجتماعی محله‌های شهری را تضعیف می‌کند. در صورتی که امروزه با توجه به جهانی شدن و بیگانگی افراد نسبت به یکدیگر ساختار اجتماعی محله‌های شهری در حال تضعیف شدن است و بزرگراه‌ها با عبور از درون محله‌های شهری این مشکل را چندین برابر کرده است. در این مقاله با بررسی مفهوم ساختار اجتماعی و تطبیق دادن آن در محله فهمیده شد که ساختار اجتماعی بین ساکنین محله و روابط اجتماعی بین ساکنین محله و جوامع بالاتر می‌باشد که برای هر یک از آنها متغیرهای مستقلی مانند ارتباط اجتماعی، اعتماد فردی، اعتماد نهادی و مشارکت در نظر گرفته شد و به شاخص‌سازی و محاسبه هر یک از شاخص‌ها پرداخته شد. در نهایت با `compute` کردن همه داده‌ها تأثیر بزرگراه بر ساختار اجتماعی ۲ محله سنجیده شد. نتیجه نهایی به این شرح است که بزرگراه باعث تضعیف ساختار اجتماعی محله‌های فدک و کرمان شده است. به دلیل اینکه بزرگراه امام علی باعث جدا شدن این دو محله از یکدیگر می‌باشد. البته بزرگراه بر محله کرمان تأثیرات منفی بیشتری داشته است؛ بنابراین بزرگراه به عنوان لب‌های که مانع ارتباط دو محله شده، عمل می‌کند و تنها راه ارتباطی دو محله یک پل عابر پیاده می‌باشد. در صورتی که در گذشته این دو محله به صورت یک محله اجتماعی بوده است و ساکنین آن‌ها ارتباط عمیقی با یکدیگر داشته‌اند و برای پیوند اجتماعی دوباره دو محله فدک و کرمان ابتدا باید پیوند فیزیکی بین دو محله برقرار شود؛ زیرا بزرگراه امام علی در این قسمت زیر سطح صفر است؛ بنابراین راهکارهایی مانند ایجاد خیابان پیاده مدار و سواره روی بزرگراه، ایجاد تنوع کاربری در لبه بزرگراه، ایجاد حیات زیرسطحی زیر بزرگراه، ایجاد پل‌های متعدد عابر پیاده روی بزرگراه، ایجاد ساختمانی که از روی بزرگراه می‌گذرد و دارای ورودی از دو محله می‌باشد و برگزاری کلاسهای آموزشی در دو محله، ایجاد مکان‌هایی برای ارتباط بیشتر بین هم‌محلی‌ها، برگزاری جلسه‌هایی بین اعضای شوراییاری و ساکنین دو محله و غیره می‌تواند روابط اجتماعی بین ساکنین دو محله با یکدیگر و روابط اجتماعی ساکنین دو محله با شوراییاری و شهرداری را از سوی دیگر تقویت کند. در این صورت هدف کلان طرح تقویت ساختار اجتماعی مجدد دو محله، تحقق پیدا می‌کند.

1. Donald Applyard

۲. لوی استروس معتقد است هر پدیده ای که در طبیعت مشاهده شود؛ یکی از حالت‌های ممکن است. بنابراین یک محقق نباید خود را تنها مقید به مطالعه پدیده‌های موجود کند و از این جاست که وی تجربه گرایان را زیر سوال می‌برد. چون آن‌ها قادر نیستند دیگر حالت‌های ممکن را مدنظر قرار دهند.

References

- Bateni, M. (2005). *A New Look at Persian Language Grammar*, Tehran: Agah.
- Berman, M. (2001). *All That Is Solid Melts into Air: The Experience of Modernity* (F. Fahadpour, Trans.). Tehran: Tarhe No.
- Dorodtkar, J. (2007). Shahid Kalantari Highway and Its Impact on Economic, Social, Cultural and Environmental Structure of Neighborhood, *Roshd-E- Joghrafia*, 2.
- Giddens, A. (2006). *Central Problems In Social Theory: Action, Structure And Contradiction in Social Analysis* .(M. Rezaei, Trans.). Tehran: Saad Publication.
- Hughes, H. S. (1995). *The Obstructed Path; French Social Thought in the Years of Desperation, 1930 – 1960* (E. Foladvand, Trans.). Tehran: Elmi Farhangi Publishing Co.
- Koshtkar Ghlati, A., Poujafar, M., Taghvaei, A. (2010). Solutions to Mitigate the Negative Effects of Transport Development on the Existing Residential Neighborhood, *International Journal of Road & Building*, 67, 40-45
- Kraitt, R. (2000). Modern Social Theory from Parsons to Habermas (A. Mokhber, Trans.), Tehran: Agah.
- Lang, T. T. (2010). *Creating Architectural Theory: the Role of the Behavioral Sciences in Environmental Design*, (A. Ainifar, Trans.). Tehran: University of Tehran.
- Leach, E. R. (1979). *IEVI - Strauss, Claude*. (H. Enayat, Trans.). Tehran: Kharazmi Publication.
- Mahmoudi, M. M. (2003). The Impact of the Changing Urban Landscape Tehran Highway, *Honarha-Ye-Ziba Memari-Va-Shahrsazi*, 12.
- Marsh, D. (2000). *Theory and Methods in Political Science* (A. M. Haj Usefi, Trans.). Tehran: Research Institute of Strategic Studies.
- Maridi, P. et al. (2010). Review and Evaluation of The Economic Aspects of Noise Control on the Tarbiat Modares Highway, *Journal of Environmental Science and Technology*, 11(4).
- Mcharg, I. (2008). *Design with Nature* (A. Vahabzadeh, Trans.). Mashhad: Jihad University Press.
- Pakzad, J. (2011). *Trend of Thought in Urban Designing II, from Quantity to. Quality*, Armanshahr Publication.
- Rafiyan, M. et al. (2010). Assessment of Residential Satisfaction of Nawab Residents, *Journal of Research in Human Geography*, 67.
- Rimon, A. (1999). *The Basic Steps in the Course of Thought in Sociology* (B. Parham, Trans.). Tehran: Elmi Farhangi Publishing Co.
- Saffarzadeh, M. (2006). Technical - Economic Model Evaluation of Construction and Operation of Freeways and Highways, *Journal of Transportation Research*, 2.
- Shieh, E. (2005). *Introduction to Urban Planning*, Tehran: IUST Press.
- Shieh, E. (2006). *City and Region in Iran*, Tehran: IUST Press.
- Ministry Of Roads & Urban Development. (1996). *Urban Roads Design Regulations*, 1.