

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

شهری منظره
مشق‌های کالیگرافی
مطالعات و پژوهش‌ها
علمی - پژوهشی

سال دوم - شماره ششم

پاییز ۱۳۸۹

مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای با همکاری دانشگاه‌های تبریز، زابل، شهید بهشتی، شیراز، یزد و فردوسی مشهد و بر اساس ابلاغیه شماره ۳/۱۱/۵۶۴ مورخ ۱۳۸۸/۳/۲۵ کمیسیون بررسی نشریات علمی وزارت علوم تحقیقات و فناوری دارای درجه علمی - پژوهشی است.

متن کامل مجله در پایگاه‌های اطلاع‌رسانی زیر نمایه می‌شود:

http://www.ui.ac.ir/red/mainpage/f_rsrch.htm	سایت اینترنتی دانشگاه اصفهان
http://uijs.ui.ac.ir/urs	پایگاه الکترونیکی مجله
http://www.ISC.gov.ir	پایگاه استنادی علوم جهان اسلام
http://www.SID.ir	سایت اینترنتی جهاد دانشگاهی
http://www.magiran.com	بانک اطلاعات نشریات کشور
P_Sh@ui.ac.ir	نشانی الکترونیکی مجله

چاپ و لیتوگرافی: انتشارات دانشگاه اصفهان

ناشر: دانشگاه اصفهان

قیمت: ۲۰۰۰۰ ریال

تیراژ: ۵۰۰ نسخه

چاپ: زمستان ۱۳۸۹

مجله

مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای

صاحب امتیاز: معاونت تحقیقات و فناوری دانشگاه اصفهان

شماره استاندارد بین‌المللی: ۵۳۵۴-۲۰۰۸

سال دوم - شماره ششم - پاییز ۱۳۸۹

علمی - پژوهشی

سردبیر: مسعود تقوایی

دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری - دانشگاه اصفهان

m.taghvaei@ltr.ui.ac.ir

مدیر مسؤول: حسن بیگ محمدی

دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری - دانشگاه اصفهان

beikmohamadi_h@yahoo.com

ویراستار انگلیسی ادبی: مژگان هوشمند

دانشجوی دکتری زبان شناسی - دانشگاه اصفهان

hooshmandmozghan@yahoo.com

ویراستار انگلیسی (تخصصی): ایران غازی

استاد مدیریت منابع انرژی و آب - دانشگاه اصفهان

iranghazi@yahoo.com

صفحه آرا: اعظم صفرآبادی

am_safarabadi@yahoo.com

ویراستار ادبی: ناصر کریم‌پور

n.karimpoor@yahoo.com

ناشر: انتشارات دانشگاه اصفهان

اداره چاپ، انتشارات و مجلات، معاونت

تحقیقات و فناوری دانشگاه اصفهان

entesharat@ui.ac.ir

مدیر اجرایی: اعظم صفرآبادی

شماره تماس: ۰۳۱۱-۷۹۳۴۲۳۰

دورنگار: ۰۳۱۱-۷۹۳۲۱۷۷

p_sh@staf.ui.ac.ir

نشانی: اصفهان - دانشگاه اصفهان - سازمان مرکزی - معاونت تحقیقات و فناوری - طبقه دوم -

اداره چاپ، انتشارات و مجلات - دفتر مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای

اعضای هیأت تحریریه

ardashiri@shirazu.ac.ir	اردشیری مهیار	استادیار گروه شهرسازی - دانشگاه شیهرراز
afrahkhteh@tmu.ac.ir	افراخته حسن	استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی - دانشگاه تربیت معلم
beikmohamadi_h@yahoo.com	بیگ محمدی حسن	دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری - دانشگاه اصفهان
apoura@ut.ac.ir	پورا احمد احمد	استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری - دانشگاه تهران
pourmohammadi@tabrizu.ac.ir	پورمحمدی محمدرضا	استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری - دانشگاه تبریز
tavakoly52@gmail.com	توکللی مرتضی	استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی - دانشگاه زابل
bhb32@yahoo.com	رضوانی علی‌اصغر	دانشیار مرکز آموزش عالی سازمان میراث فرهنگی صنایع و گردشگری
zayyari@ut.ac.ir	زیاری کرامت‌اله	استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری - دانشگاه تهران
msaraei@yazduni.ac.ir	سرایبی محمدحسین	استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری - دانشگاه یزد
abdsaidi@yahoo.com	سعیدی عباس	دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی - دانشگاه شهید بهشتی
es_shieh@iust.ac.ir	شیعه اسماعیل	دانشیار معماری و شهرسازی - دانشگاه علم و صنعت ایران
iranghazi@yahoo.com	غازی ایران	استاد مدیریت منابع انرژی و آب - دانشگاه اصفهان
momeni100@gmail.com	مؤمنی مهدی	دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری - دانشگاه آزاد اسلامی واحد نجف آباد
mafi@ferdowsi.um.ac.ir	مافی عزت اله	دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری - دانشگاه فردوسی مشهد
shmotiee@ut.ac.ir	مطیع‌لنگرودی سیدحسن	استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی - دانشگاه تهران
a_nazarian@yahoo.com	نظریان اصغر	استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری - دانشگاه تربیت معلم

همکاران علمی این شماره (سال دوم، شماره ششم، پاییز ۱۳۸۹)

اعضای محترم هیأت علمی دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزشی و پژوهشی کشور که در داوری و ارزیابی مقالات این شماره با مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، همکاری داشته‌اند، معرفی شده و از خدمات علمی آنها تقدیر می‌گردد:

ابراهیم‌زاده عیسی	دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه سیستان و بلوچستان
بیک محمدی حسن	دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه اصفهان
پورمحمدی محمدرضا	استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز
تقوایی مسعود	دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه اصفهان
تقوایی منصور	استادیار اکولوژی، دانشگاه شیراز
جلالیان حمید	استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه زنجان
رضوانی محمدرضا	دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه تهران
سقاقی محسن	استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه پیام نور وزوان
شیخی حجت	استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه ایلام
فرج‌زاده منوچهر	دانشیار اقلیم‌شناسی، دانشگاه تربیت مدرس
فرهودی رحمت‌اله	دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تهران
مؤمنی مهدی	دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی نجف‌آباد
مختاری ملک‌آبادی رضا	استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه پیام نور اصفهان
مخدوم مجید	استاد محیط‌زیست، دانشگاه تهران
مطیعی لنگرودی سیدحسن	استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه تهران
وارثی حمیدرضا	دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه اصفهان

راهنمای تنظیم و نگارش مقالات
برای جلوگیری از تأخیر در داوری و انتشار به موقع مجله، لطفاً به نکات زیر توجه فرمایید

◀ انطباق مقاله با محورهای فعالیت مجله از جمله:

- برنامه‌ریزی شهری (طرح‌های نوسازی، بهسازی، هادی و جامع، تفصیلی، تجدیدنظر، توسعه و عمران، حوزه نفوذ شهرها، جمعیت شهری، طرح‌های آماده سازی، کاربری، منطقه‌بندی شهرها و ...)
- مدیریت شهری (ترافیک شهری، اقتصاد شهری، خدمات شهری، فضای سبز شهری و ...)
- برنامه‌ریزی منطقه‌ای؛
- برنامه‌ریزی ناحیه‌ای؛
- مناسبات و ساماندهی روابط شهر و روستا؛
- جاذبه‌های توریستی و اکوتوریستی و مناطق ویژه گردشگری؛
- تأثیر قطب‌ها، مناطق صنعتی، کشاورزی، عشایری بر جوامع شهری؛
- برنامه‌ریزی و مدیریت بحران شهری؛
- مسائل زیست محیطی و توسعه پایدار شهری؛
- مناطق آزاد تجاری و بازارچه‌های مرزی؛
- مسائل مربوط به کلان شهرها و مجموعه‌های شهری، سیستم‌ها و سلسله مراتب شهری، راه‌ها و حمل و نقل بین شهری.

▪ مقالات نیاستی در مجلات خارجی و داخلی و سمینارها، چاپ، ارائه و یا ارسال شده باشد.

▪ مقالات واصله عودت داده نمی‌شود.

▪ مقالات بایستی از سطح علمی مناسبی برخوردار بوده و به شیوه پژوهشی و تحلیلی تدوین، و قواعد نگارشی در آنها مراعات شده و به صورت روان باشد.

- عناوین اصلی و فرعی در مقاله باید کدگذاری شوند به گونه‌ای که کدهای اصلی سمت راست و کدهای فرعی به سمت چپ اضافه گردد (به صورت: ۱، ۱-۱، ۱-۲، ۳-۱، ...). به طوری که عدد ۱ کد عنوان اصلی و کدهای ۱ و ۲ و ... کد عنوان‌های فرعی است (در قسمت ساختار مقاله نحوه کدگذاری مطالب ذکر شده است).

- نحوه رفرنس دهی در متن (شکویی، ۱۳۸۴: ۱۲۴) و منابع اینترنتی (www.google.com/)؛

- حجم مقاله به طور متوسط ۱۵-۲۰ صفحه؛

- حاشیه‌های متن مقاله از بالا و پایین 3cm ، طرفین 2.5cm و فاصله خطوط 1cm باشد.

- نمودارها، نقشه‌ها و تصاویر، همگی با عنوان شکل، و به ترتیب قرار گیری در متن از ۱ الی آخر شماره گذاری شوند و تیتراً آنها حتماً در ذیل آن قرار گیرد؛ (مأخذ آنها در قسمت پایین سمت چپ آورده شود) نقشه‌های مورد استفاده در متن مقاله حتماً بر اساس فرمت‌های ذیل، تنظیم گردند؛

عنوان نقشه	نقشه	نقشه	
راهنمای نقشه		عنوان نقشه	راهنمای نقشه
ترسیم کنندگان		ترسیم کنندگان	

- جدول‌ها با توجه به ترتیب قرار گیری در متن از ۱ الی آخر شماره گذاری شوند و عنوان جداول در بالای آنها قید گردد.

- قلم مورد استفاده در متن مقاله: عنوان مقاله با قلم بی لوتوس سیاه ۱۶، تمامی عنوان‌های در متن با قلم بی لوتوس سیاه ۱۳ و متن مقاله با قلم بی لوتوس معمولی ۱۳، فونت جداول حداکثر ۱۰ و متن چکیده انگلیسی با قلم تایم نیو رومن ۱۱.

- مقاله در word 2000 و بالاتر همراه با CD مقاله و فایل نمودارها و اشکال، در ۴ نسخه به دفتر مجله ارسال گردد.

■ ساختار مقاله

چکیده فارسی و انگلیسی شامل: طرح مسأله، روش تحقیق، ابزار جمع آوری داده‌ها، تکنیک بکار رفته، نتایج و واژه‌های کلیدی (۴ تا ۶ واژه)، چکیده حداکثر در یک صفحه

۱- مقدمه

شامل: ۱-۱- طرح مسأله، ۲-۱- اهمیت و ضرورت، ۳-۱- اهداف، ۴-۱- سوابق، ۵-۱- سؤال‌ها و

فرضیه‌ها،

۶-۱- روش تحقیق و مراحل آن (روش تحقیق، جامعه آماری، روش نمونه‌گیری، حجم نمونه و روش تعیین آن، ابزار گردآوری داده‌ها و اعتبارسنجی آنها)، ۷-۱- معرفی متغیرها و شاخص‌های، ۸-۱- محدوده و قلمرو پژوهش،

۲- مفاهیم، دیدگاه‌ها و مبانی نظری

۱-۲- تعاریف و مفاهیم، ۲-۲- دیدگاه‌ها و مبانی نظری، و ...

۳- کاربرد روش‌ها، تکنیک‌ها، بحث، بررسی و تجزیه و تحلیل فرضیه‌ها و سؤال‌ها با استفاده از روش‌های کمی و کیفی.

۴- جمع‌بندی و نتیجه‌گیری در راستای اهداف، سؤال‌ها و فرضیه‌ها و نتایج حاصل از بکارگیری تکنیک‌ها و آزمون‌ها

۵- پیشنهادها و راهبردها در جهت حل مشکلات و بهره‌گیری از توانمندی‌ها با تعیین اولویت زمانی و مکانی و پژوهش‌های آتی

■ منابع

با ترتیب الفبایی شامل:

- کتاب تالیف شده: نام خانوادگی، نام (مؤلف)، (سال)، نام کتاب، ناشر، نوبت چاپ، محل چاپ

- کتاب ترجمه شده: نام خانوادگی، نام (مؤلف)، (سال)، نام کتاب، نام و نام خانوادگی مترجم، ناشر، نوبت چاپ، محل چاپ

- مقالات: نام خانوادگی، نام، (سال)، نام مقاله، نام مجله، شماره‌ی مسلسل، محل چاپ

- منابع اینترنتی: (www.google.com)

- پایان‌نامه‌ها: نام خانوادگی، نام نویسنده، (سال)، عنوان پایان‌نامه، نام خانوادگی و نام استاد راهنما، دانشگاه و گروه.

- منابع لاتین همانند چیدمان و ترتیب منابع فوق‌الذکر است.

فهرست مطالب

- ۱-۱۸ ■ بررسی و تحلیل نقش شهر جدید سهند در انتظام فضایی منطقه بزرگ شهری تبریز
سیدمجید سیدفاطمی، کریم حسین‌زاده‌دلیر
 - ۱۹-۳۴ ■ مکان‌یابی بهینه محل برای دفن بهداشتی پسماندهای جامد شهری
کرمانشاه به روش تجربی بر اساس ویژگی‌های ژئومورفولوژی منطقه
محمود علایی طالقانی، فرشید سنجری، آذر جلیلیان
 - ۳۵-۵۴ ■ مدل‌سازی توسعه کالبدی و تعیین مکان بهینه برای اسکان جمعیت
شهر سردشت تا افق ۱۴۰۰ به روش دلفی و منطق بولین در محیط
GIS
میرنجف موسوی، رشید سعیدآبادی، رسول فهر
 - ۵۵-۷۲ ■ جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه
پیاده‌راه تربیت تبریز
رسول قربانی، محمد جام‌کسری
 - ۷۳-۹۴ ■ تأثیر مناطق نمونه گردشگری در محرومیت‌زدایی از دیدگاه اجتماعات
محلی (مطالعه موردی: منطقه اورامان تخت کردستان)
مرتضی توکلی، اکبر کیانی، صلاح هدایتی
 - ۹۵-۱۱۶ ■ اثرات آموزش‌های غیر رسمی بر توسعه اقتصادی روستاها (مطالعه
موردی روستاهای شهرستان فریدن استان اصفهان)
محمود سیف‌الهی، حمید برقی، یوسف قنبری
 - ۱۱۷-۱۳۸ ■ بررسی عوامل اجتماعی-اقتصادی-ترافیکی موثر بر تداوم سفرهای
طولانی آونگی شغلی (نمونه شهر وزوان در سال ۱۳۸۷)
سید رامین امینی‌نژاد، محمدرضا مهجوریان
- چکیده‌های انگلیسی

بررسی و تحلیل نقش شهر جدید سهند در انتظام فضایی منطقه بزرگ

شهری تبریز

سید مجید سیدفاطمی: استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز، ایران*
کریم حسین‌زاده‌دلیر: استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز، ایران

چکیده

شهرهای جدید در کشورهای مختلف برحسب ضرورت‌ها و کارکردهای آنها احداث می‌شود و این سیاست می‌تواند از کشوری به کشور دیگر و حتی از منطقه‌ای در یک کشور به منطقه دیگر در همان کشور تفاوت داشته باشد و ضرورت یا عدم ضرورت آن متناسب با شرایط اقتصادی اجتماعی و فرهنگی مردم مشخص می‌شود. امروز، هدف از ایجاد شهرهای جدید، تحقق ایده سکونت‌گاه‌های ایده آل یا مدینه فاضله نیست، بلکه تمرکززدایی از مراکز شهری بزرگ و ایجاد انتظام فضایی، هدف و آرمان اصلی آن است. این مقاله، با استفاده از مدل آنتروپی و تحلیل سلسله مراتبی، ضمن تحلیل شکاف‌های سکونتگاهی در نظام شهری استان آذربایجان شرقی، به ارزیابی نقش شهر جدید سهند در انتظام فضایی منطقه شهری تبریز می‌پردازد. نتایج حاکی است اگر چه احداث شهر جدید سهند مطابق با تئوریهای انتظام فضایی بخصوص تنوری فضایی هیلهورست صورت گرفته است، ولی تاکنون سرمایه‌گذاری‌های هنگفت در شهر جدید سهند، تاثیر بسیار ناچیزی در تعادل بخشی به سازمان فضایی شهرها و سلسله مراتب آنها در استان داشته است و تا پایان برنامه چهارم تنها ۴۰ درصد اهداف مورد نظر در بخش جمعیت‌پذیری شهرهای جدید محقق شده است. توجه به تقویت شهرهای میانی به عنوان جایگزین شهرهای جدید از جمله پیشنهادهای جدی این مقاله برای مناطق شهری بزرگ است.

واژه‌های کلیدی: شهرهای جدید، نظام شهری، سهند، انتظام فضایی، منطقه شهری تبریز

۱- مقدمه

۱-۱- طرح مسأله

جریان شهری شدن در کشورهای توسعه یافته، با اینکه در دوره صنعتی شده غرب بسیار پرشتاب طی شده، اما به دلیل شکل‌گیری در دوره‌ای نسبتاً طولانی به این کشورها امکان مداخله خردمندان در ساماندهی بموقع و پیشگیری از بروز تبعات رشد شتابان را نیز داده است؛ چنانکه آنها علاوه بر دستیابی به مجموعه‌هایی غنی و عالمانه از مباحث نظری درباره شبکه سکونتگاهی و نظام شهری، تجربه‌های بسیار ارزشمندی هم از برنامه‌های علمی و شیوه‌های اجرایی برای سامان بخشی به شبکه سکونتگاهی شهر اندوخته‌اند. در این میان، سرعت رشد شهرنشینی در کشورهای جهان سوم، موضوعی است که چهره سکونتگاههای شهری را متحول نموده و تحت تاثیر قرار داده است (امکچی، ۱۳۸۳: نه).

در چند دهه اخیر، رشد سریع جمعیت، بخصوص در کلانشهرها و تبعات ناشی از تمرکز آن در یک یا چند نقطه شهری بزرگ، چالش اساسی مدیریت شهری در کشورهای مختلف جهان بوده است. این وضعیت در کشورهای در حال توسعه و توسعه یافته دارای ماهیت متفاوتی بوده و به دلیل ساختار متمرکز اکثر کشورهای در حال توسعه و الگوبرداری محض از شیوه‌های برخورد جامعه توسعه یافته با چالش تمرکز جمعیت، عمدتاً بازتاب مثبتی نداشته است و در عمل، این کشورها را با مشکلات عدیده دیگری مواجه کرده است. (Fanni, 2006: 407)

با ظهور این کلانشهرها پیامدهای اجتماعی و کالبدی شرایط زیست در آنها و وجود مشکلاتی،

چون شرایط نامناسب زیستی و مسکونی، گسترش بخش غیر رسمی، وضعیت نامناسب بهداشت محیط و افت درجه سلامت محیطی، برهم خوردن آستانه تحمل اکولوژیک و اجتماعی - اقتصادی از یک طرف و نیز انباشت شدید اقتصاد منطقه‌ای و ملی و شکل‌گیری پهنه‌های وسیع صنعتی و همچنین شکل‌گیری پدیده «حاشیه‌نشینی یا اسکان غیررسمی» از طرف دیگر، ترکیبی نظری به منظور پذیرش سیاست تمرکز زدایی فضایی و شکل‌گیری جوامع برنامه‌ریزی شده را در کشورهای مختلف دنیا به وجود آورد (Ziari, 2006: 412) در حقیقت، هم اکنون الگوی شهرهای جدید به عنوان مبنایی برای سازماندهی، تصفیه فضایی شهرهای بزرگ و ایجاد انتظام و تعادل فضایی منطقه‌ای پذیرفته شده است.

بزرگ سری تهران در شبکه شهری کشور، پراکنش نامناسب جمعیت در پهنه‌های فضایی کشور و برهم خوردن تعادل منطقه‌ای جمعیت و اشتغال، وزرات مسکن و شهرسازی را در نیمه اول دهه ۱۳۶۰، برآن داشت تا سه راهبرد مهم توسعه شهری؛ یعنی توانمند سازی بافت درون شهرها، آماده‌سازی پیرامون شهرها و ایجاد شهرهای جدید را در دستور کار خود قرار دهد (زیاری، ۱۳۷۸).

الگوی ایجاد شهرهای جدید در ایران، به تبع از خاستگاه آن در کشور انگلستان و تفکر ایده‌آلیستی باغشهرها اخذ شده و ایران از جمله کشورهایی است که برای تعداد زیادی از کلانشهرهای کشور، شهر جدید اقماری با کارکرد سرریز جمعیت تعریف و اجرایی کرده است. (Ziari, 2006: 416) کنترل رشد سریع و نامنظم شهرهای بزرگ، جذب سرریز جمعیت شهرهای بزرگ، فائق آمدن بر مشکل مسکن

منطقه‌ای، بازنگری مناسبی در سیاست‌گذارها و اهداف ایجاد شهرهای جدید و حتی مکانیابی آنها صورت گیرد.

اهمیت تحقیق، از دو بعد نظری و عملی حایز اهمیت است. ارزش نظری تحقیق، کمک به شناخت محدوده مورد مطالعه و نیز افزوده شدن به ادبیات نظری موضوع تحقیق است و از بعد عملی، عمیق شدن در نقش شهرهای جدید در انتظام فضایی، الگوهای برنامه‌ریزی آنها، میزان توانایی شهرهای جدید در جلوگیری از حاشیه‌نشینی شهری و برقراری تعادل و انتظام فضایی است.

۱-۳- اهداف تحقیق

هدف کلی این پژوهش، شناسایی نقش شهر جدید سهند در انتظام فضایی منطقه شهری تبریز است که در قالب اهداف فرعی زیر دنبال خواهد شد:

۱-۳-۱- بررسی میزان تطابق و هماهنگی احداث شهر جدید سهند با الگوهای نظری انتظام بخشی به فضا؛

۱-۳-۲- بررسی نقش شهرهای جدید از نظر تاثیرگذاری بر انتظام فضایی با تاکید بر شهر جدید سهند.

چارچوب نظری اهداف فوق‌الذکر، نگرش سیستمی به نظام شهری منطقه شهری تبریز با تاکید بر تاثیر شهرهای جدید در انتظام فضایی آن است.

۱-۴- فرضیات تحقیق

۱-۴-۱- نظام شهری منطقه شهری تبریز و استان آذربایجان شرقی با عنایت به قانون سلسله مراتب شهری در سطح پایین قرار دارد.

شهروندان، پراکنش، پخش و مکان‌یابی مجدد فعالیت‌های اقتصادی از شهرهای بزرگ به شهرهای جدید و جلوگیری از شکل‌گیری سکونتگاه‌های غیر رسمی^۱ در حومه شهرهای بزرگ شالوده‌فکری شکل‌گیری نظریه شهرکهای اقماری بوده است (اطهاری، ۱۳۸۵: ۲۳).

کلانشهر تبریز به عنوان قطب منطقه‌ای، وزنه بدون رقیب شمالغرب کشور است و بررسی آمار مربوط به سرشماریهای سالهای ۸۵-۳۵ حاکی از تمرکز بیش از یک سوم جمعیت و بیش از یک دوم صنایع و فعالیت‌های اقتصادی استان در شهر تبریز است. این تمرکز، علاوه بر مزیت‌های محدود اقتصادی دارای مضرات اجتماعی و محیطی بسیار زیادی نیز هست. با وجود اجرای برنامه‌های متعدد مبتنی بر تمرکز زدایی از منطقه شهری تبریز و ایجاد شهر جدید سهند، ارزیابی‌های جدید از وضعیت انتظام فضایی منطقه، همچنان حاکی از ایفای نقش ماکروسفالی کلانشهر تبریز در منطقه است (پورمحمدی، ۱۳۸۶).

۱-۲- اهمیت و ضرورت تحقیق

سیاست ایجاد شهرهای جدید پس از انقلاب در ایران، یکی از بزرگترین و با اهمیت‌ترین سیاست‌هایی است که در زمینه شهرسازی و مدیریت شهری اتخاذ شده است. این رویکرد به سه دلیل عمده افزایش شدید جمعیت کلانشهرها، مشکل مسکن شهری و تمرکز زدایی از شهرهای بزرگ صورت گرفت (زیاری، ۱۳۷۸). بعد از گذشت سه دهه از عملیات اجرایی شهرهای جدید در کشور، ضرورت دارد ضمن بررسی کارکردهای این شهرها و نقش آنها در تعادل‌های

¹ - Informal settlement

۲- چارچوب نظری تحقیق

تعداد و توازن در نظام شهری و توزیع متعادل جمعیت و فعالیت‌ها در پهنه مناطق، همواره یکی از دغدغه‌های اصلی برنامه‌ریزان و مدیران شهری و منطقه‌ای بوده است. بعد از جنگ‌های جهانی اول و دوم با ایجاد آرامش نسبی سیاسی در جهان، فعالیت‌ها و برنامه‌های توسعه در کشورها شروع شد. نظریات توسعه در مراحل اولیه حاکی از تمرکز بر روی مفهوم رشد اقتصادی بود که نظریاتی هم در این راستا ارائه شد. نظریه قطب رشد با تاکید بر بخش پیش‌تاز در اقتصاد توسعه با هدف تراوش آثار توسعه از مراکز رشد، در رأس برنامه‌های توسعه کشورها قرار گرفت، لیکن اجرای این سیاست به سرعت آثار و پیامدهای منفی خود را بر تمرکز شدیدتر مراکز رشد بر جا نهاد و به جای تراوش آثار توسعه، باعث ظهور کلانشهرها به عنوان قدرت بلامنازع اقتصادی و اجتماعی شد که اثرات منفی آن نیز تاکنون بر پیکره نظام شهری و منطقه‌ای استانها و کشورها آشکار است (پورمحمدی، ۱۳۸۶: ۸۴). با گذشت زمان، تلاشهای دیگری در خصوص تعادل و انتظام فضایی مطرح شد که نظریه توسعه فضایی منطقه‌ای هیلهورست در دهه ۷۰ میلادی، یکی از نمونه‌های بارز و تاثیر گذار در عرصه انتظام فضایی بود که تاکنون کاربردهای زیادی نیز در طرح‌های توسعه و عمران منطقه‌ای و محلی داشته است.

در چارچوب فکری این تئوری طرح ایجاد شهرهای جدید نیز جهت تمرکز زدایی از شهرهای بزرگ و جذب سرریز جمعیتی آنها مطرح شد. تئوری سازمان فضایی هیلهورست را می‌توان مکمل تئوری

۱-۴-۲- به نظر می‌رسد ایجاد شهر جدید سهند با الگوی نظری توسعه متعادل منطقه‌ای و انتظام بخشی به فضا هماهنگی و تناسب داشته است.

۱-۴-۳- به نظر می‌رسد ایجاد شهر جدید سهند در شرایط فعلی نتوانسته است نقش مؤثری در ارتقای انتظام فضایی شهرهای استان آذربایجان شرقی و منطقه شهری تبریز داشته باشد.

۱-۵- روش تحقیق

روش تحقیق اسنادی و کتابخانه‌ای است و اطلاعات مورد نیاز جهت تحقیق از طریق آخرین انتشارات مرکز آمار ایران و سازمانهای ذی ربط استانی تهیه شده است.

تکنیک‌های مورد استفاده در این تحقیق برای شناخت عدم تعادل‌ها و انتظام فضایی استان آذربایجان شرقی و منطقه شهری تبریز، مدل آنتروپی و تحلیل سلسله مراتبی است که برای شناخت میزان تاثیر شهر جدید سهند بر انتظام فضایی شهرهای استان و منطقه نیز از این مدلها بهره گرفته شده است. مدل آنتروپی برای شناسایی درجه بی نظمی در نظام شهری و منطقه‌ای کاربرد دارد (بهفروز، ۱۳۷۱).

۱-۶- معرفی متغیرها و شاخص‌ها

متغیر اصلی این تحقیق جمعیت است. پایه آماری سرشماری سال ۱۳۸۵ نفوس و مسکن است و از داده‌های سرشماری سالهای ۴۵، ۵۵، ۶۵ و ۷۵ نیز برای مقایسه تغییرات نظام شهری به صورت داده‌های سری زمانی استفاده خواهد شد. قلمرو پژوهش استان آذربایجان شرقی است.

تعداد فضایی مناسب نیستند و امکانات و خدمات در سطح منطقه از توزیع نامتعادل برخوردار است.

فکر ایجاد شهرهای جدید، در واقع به تفکر تثبیت پراکنده و بسط متمرکز مربوط می‌شود. در تثبیت پراکنده، هدف تقویت منطقه شهری جهت تعادل و انتظام فضایی است و در بسط متمرکز که یک مرحله در فرایند توسعه بالاتر از تثبیت پراکنده است، انتقال آثار توسعه به محورهای منطقه‌ای و انتقال آن به تمام فضای جغرافیایی هدف استراتژی است.

در این تحقیق، از چند تئوری منطقه‌ای و تئوریهای تعادل فضایی استفاده شده است. از جمله این تئوریها، تئوری مرکز - پیرامون فریدمن و نابرابریهای منطقه‌ای و توسعه فضایی هیلهورست است که سعی خواهد شد از نکات مثبت این تئوریها به صورت ترکیبی با رویکرد پایدارسازی توسعه در راستای انتظام فضایی استفاده شود.

۳- تحلیل نقش شهر جدید سهند در انتظام فضایی

منطقه شهری تبریز و استان آذربایجان شرقی

۳-۱- تحلیل نقش شهر جدید سهند در انتظام

فضایی منطقه شهری تبریز

شهرهای جدید با هدف جذب سرریز جمعیتی کلانشهرها و ایجاد تعادل نسبی در نظام شهری و همچنین با هدف تمرکززدایی از شهرهای بزرگ ایجاد شده‌اند. اینکه این شهرها تا چه اندازه توانسته‌اند به اهداف خود دست یابند و تا چه اندازه بر بهبود آرایش فضایی شهرها و تعادل آن تاثیر گذاشته‌اند، موضوعی

مرکز - پیرامون فریدمن و قطب رشد پرو دانست. در این تئوری با ایجاد تفکر سیستمی در برنامه‌ریزی توسعه منطقه‌ای، شیوه نوینی در برنامه‌ریزی تعادل فضایی ارائه شد که کاربردهای آن تاکنون نیز در برنامه‌ریزی توسعه فضایی کشورها، بخصوص کشورهای جهان سوم ادامه داشته است.

هیلهورست با توجه به اهمیت راهبردهای توسعه فضایی در از بین بردن دوگانگی‌های درون منطقه‌ای، میان منطقه‌ای و بخشی چهار استراتژی انتظام بخش فضایی را مطرح کرد که به دو بحث محوری بسط و تثبیت تقسیم می‌شود (زالی، ۱۳۸۳: ۸۶):

- استراتژی انسجام متمرکز؛

- استراتژی انسجام پراکنده؛

- استراتژی بسط متمرکز؛

- استراتژی بسط پراکنده.

راهبرد بسط به دنبال تقویت نیروهای گریز از مرکز برای ایجاد انتظام فضایی است و راهبرد تثبیت به دنبال تقویت نیروهای مایل به مرکز، جهت ایجاد انتظام فضایی است. از نظر زمان نیز استراتژی بسط دنباله طبیعی استراتژی تثبیت است. (Hilhorst, 1971)

استراتژی تثبیت برای استانهایی مناسب است که از یک مرکز منطقه‌ای ضعیف برخوردارند و برای ایفای نقش مدیریت منطقه‌ای لازم است مرکز منطقه تقویت شده، در مراحل بعدی به بسط آن به محورهای توسعه و مراکز توسعه درجه ۲ ارتقاء پیدا کند (اردشیری، ۱۳۷۰).

استراتژی بسط برای استانهایی مناسب است که از مرکز منطقه‌ای نیرومندی برخوردارند، لیکن دارای

است که متن اصلی بسیاری از تحقیقات شهری را به خود اختصاص داده است.

همان طوری که قبلاً نیز اشاره شد، برنامه‌ریزی شهرهای جدید در ایران چندان طبق برنامه پیش نرفته و این شهرها از جمعیت پذیری مناسبی نیز برخوردار نگشته‌اند. شهر جدید سهند به عنوان شهر سرریز کلانشهر تبریز بر اساس برنامه از قبل تنظیم شده باید تا پایان برنامه چهارم بیش از ۴۵۰۰۰ نفر جمعیت را در خود جای دهد که این امر تا یک سال مانده به پایان برنامه چهارم، تنها حدود ۱۵۰۰۰ نفر یعنی معادل یک سوم هدف برنامه چهارم جذب جمعیت داشته است. از طرف دیگر، انتظار می‌رود در افق طرح شهر جدید سهند ۱۰۰۰۰۰ نفر جمعیت را در خود جای دهد که با روند فعلی امکان تحقق چنین هدفی حداقل در دهه آینده امکان پذیر نیست. انتظار می‌رفت با جمعیت‌پذیری شهر جدید سهند برابر ۴۵۰۰۰ نفر تا پایان سال ۸۸ انتظام فضایی مناسبی در استان آذربایجان شرقی شکل گیرد.

برای بررسی میزان تاثیر گذاری شهر جدید سهند بر انتظام فضایی استان آذربایجان شرقی، از مدل‌های مختلفی می‌توان استفاده کرد. همان طوری که در بخش روش شناسی نیز اشاره شد، مدل آنتروپی برای سنجش میزان بی‌نظمی در سیستم شهرهای یک منطقه به کار می‌رود و این مدل قادر است نقش و تاثیرگذاری هر شهر را در درجه انتظام یا عدم انتظام فضایی مورد سنجش قرار دهد.

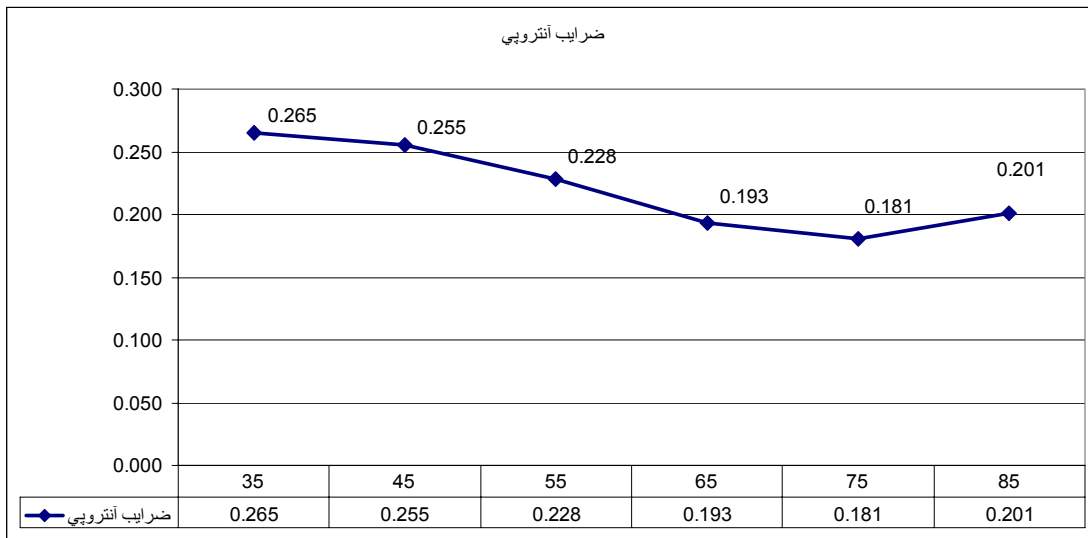
منطقه شهری تبریز از شهرهای تبریز، اسکو، ایلخچی، باسمنج، خسروشهر، خواجه، سردرود،

صوفیان، گوگان، ممقان و سهند تشکیل شده است. برای اخذ نتیجه مناسب از تحلیل‌های آنتروپی، ضرورت دارد مجموعه شهرهای فوق به صورت سری زمانی تحلیل شوند تا بتوان میزان تاثیرگذاری ورود شهر جدید سهند را به مجموعه شهرهای منطقه در سال ۱۳۸۵ ارزیابی نمود.

شهر جدید سهند به عنوان تنها شهر برنامه‌ریزی شده شمالغرب کشور در سال ۱۳۸۵، پذیرای ۱۳۶۱۰ نفر جمعیت بود که در طی ۱۰ سال در این شهر اسکان یافته‌اند. با اضافه شدن این شهر به مجموعه شهرهای منطقه شهری تبریز، تعداد شهرهای منطقه به یازده شهر افزایش یافت. سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۷۵ حاکی است شهرهای یازده گانه منطقه شهری تبریز دارای جمعیت معادل ۱۵۲۸۸۷۵ نفر بود که با تاثیر شهر جدید سهند بر کاهش جمعیت تبریز، سیر تشدید درجه بی‌نظمی پایان یافته و به تدریج نمودار جهت گیری تعادل و کاهش شکاف را به خود گرفته است. درجه آنتروپی در این سال به ۰/۲۰۱ ارتقا یافته، با افزایش جمعیت‌پذیری شهر جدید سهند افزایش آن تداوم خواهد یافت. در این سال شهر تبریز با ۹۱/۴ درصد از کل جمعیت شهری منطقه وزنه اصلی شهرهای منطقه است. بعد از شهر تبریز، شهرهای سردرود و اسکو به ترتیب با ۲۴۹۳۲ و ۱۶۲۶۲ نفر جمعیت با فاصله بسیار زیاد با شهر اول قرار داشته‌اند که سهم جمعیت آنها از کل جمعیت شهری منطقه شهری تبریز به ترتیب برابر ۱/۶ درصد و ۱/۱ درصد بوده است. نسبت جمعیت شهر اسکو در مقایسه با سال ۱۳۷۵ ثابت مانده و نسبت جمعیت

خود اختصاص داده است، در حالی که طبق برنامه باید تا پایان برنامه چهارم توسعه کشور این شهر حداقل ۴۵۰۰۰ نفر جمعیت داشته باشد که امکان تحقق چنین امری در حال حاضر غیر ممکن است.

شهر سردرود نیز با ۰/۴ درصد افزایش روبه رو بوده است. در این دهه نیز شهر سردرود به دلیل نزدیکی به شهر تبریز از رشد مطلق جمعیتی خوبی نسبت به سایر شهرها برخوردار بوده است. سهند با جمعیت ۱۳۶۱۰ نفر ۰/۹ درصد جمعیت شهری منطقه را به



شکل شماره ۱- نمودار روند تغییرات درجه آنتروپی شهرهای منطقه شهری تبریز از سال ۱۳۳۵-۱۳۸۵

در دهه‌های آینده این تعادل افزایش یافته، به سمت پایداری حرکت کند.

۳-۲- تحلیل نقش شهر جدید سهند در انتظام فضایی شهرهای استان آذربایجان شرقی

تحلیل‌های آنتروپی در سطح شهرهای منطقه شهری تبریز حاکی از تاثیرگذاری شهر جدید در انتظام فضایی و کاهش درجه بی‌نظمی شهرهای منطقه است. در این بخش، برای مقایسه تاثیر شهر جدید سهند در نظام شهری استان آذربایجان شرقی با نظام شهری منطقه شهری تبریز، ضروری است شهرهای استان آذربایجان شرقی نیز در سال‌های ۱۳۳۵-۱۳۸۵ تحلیل و روند تغییرات مدل و نحوه آن بررسی شود.

شکل شماره ۱ به وضوح میزان تاثیرگذاری شهر جدید سهند را در روند صعودی انتظام فضایی نشان می‌دهد. تا سال ۱۳۷۵ مجموعه شهرهای منطقه دارای درجه آنتروپی معادل ۰/۱۸۱ بوده‌اند که این روند نزولی از سال ۱۳۳۵ با درجه آنتروپی معادل ۰/۲۶۵ شروع شده و در طی چند دهه نهایتاً در سال ۱۳۷۵ به ۰/۱۸۱ تنزل پیدا کرده است. با ورود شهر جدید سهند و جذب بخشی از جمعیت سرریز تبریز روند نزولی نمودار متوقف و روند صعودی به سمت انتظام فضایی شروع شده و انتظار می‌رود با بهبود شرایط زندگی در شهر جدید سهند و افزایش حجم جمعیت پذیری آن

استان آذربایجان شرقی در سال ۱۳۳۵ دارای ۱۹ شهر بود که ۶۱/۵ درصد جمعیت شهری استان در شهر تبریز ساکن بودند. در این سال درجه آنتروپی شهرهای استان برابر ۰/۵۶۲ بود که حالت متوسط به بالای تعادل نسبی در نظام شهری است. در این سال شهرهای مراغه - میانه و اهر از جمله شهرهای مهم و پرجمعیت استان بودند. این وضعیت در سال ۱۳۴۵ با کاهش محسوس به رقم آنتروپی ۰/۵۶۱، تنزل پیدا کرد. البته، در همین سال تعداد شهرهای استان از ۱۹ شهر به ۳۰ شهر افزایش یافت. و سهم جمعیت شهر تبریز از ۶۱/۵ درصد در سال ۳۵ به ۵۸/۱ درصد در سال ۱۳۴۵ کاهش پیدا کرد. با وجود کاهش سهم تبریز در نظام شهری استان، به دلیل افزایش تعداد شهرهای کوچک و کم جمعیت درجه آنتروپی استان با کاهش مواجه شده است.

در سال ۱۳۵۵ سهم شهر تبریز از ۵۸/۱ درصد در سال ۴۵ به ۶۰/۳ درصد افزایش پیدا می‌کند و با وجود افزایش تعداد شهرهای استان به ۳۰ شهر، ضریب آنتروپی به ۰/۵۴۴ کاهش می‌یابد. در این سال سایر شهرهای بزرگ استان، همچون مراغه، میانه و مرند با کاهش سهم جمعیت از جمعیت شهری استان روبه رو بوده‌اند. به عبارت دیگر، با وجود افزایش جمعیت شهری استان طی این سالها، بخش عمده‌ای از این جمعیت در شهر تبریز ساکن شده‌اند و شهر تبریز سهم جمعیت خود رانسبت به سال ۴۵ افزایش داده است.

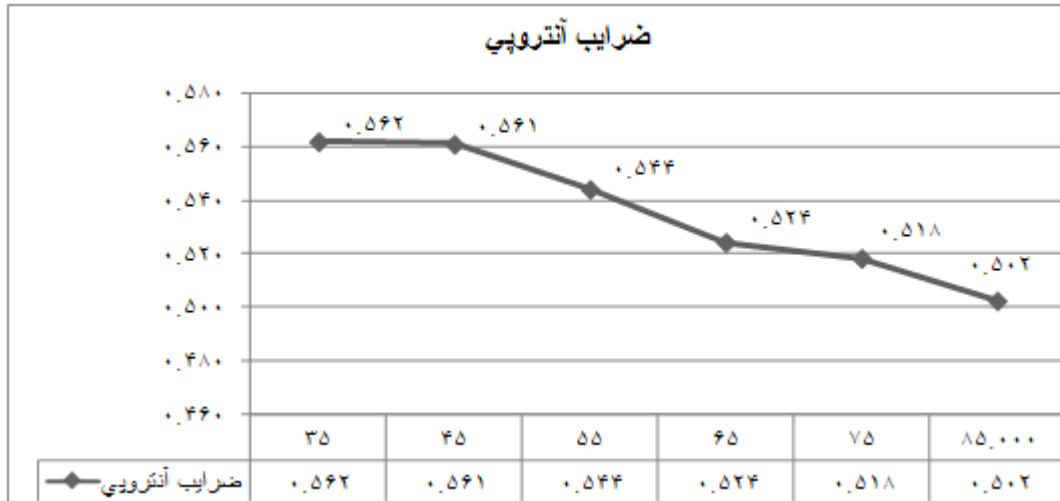
در سال ۱۳۶۵ نتایج سرشماری حاکی از تشدید تمرکزگرایی شهر تبریز در نظام شهری استان آذربایجان شرقی است. در این سال نیز مثل دهه‌های گذشته، سهم جمعیت شهر تبریز افزایش یافته و سهم جمعیت سایر شهرهای بزرگ استان با کاهش مواجه بوده است. ضریب آنتروپی در این سال از ۰/۵۴۴ در سال ۵۵ به ۰/۵۲۴ در سال ۶۵ تنزل پیدا کرده که حاکی از تشدید بی‌نظمی در نظام شهری استان است.

با تداوم وضعیت چند دهه گذشته در سال ۷۵، درجه آنتروپی به ۰/۵۱۸ تنزل پیدا کرد. با وجود این سهم جمعیت شهر تبریز در سال ۷۵ نسبت به سال ۶۵ از ۶۱/۲ درصد در سال ۶۵، به ۵۹/۴ درصد در سال ۷۵ تنزل پیدا کرده و سهم سایر شهرهای بزرگ استان نیز با تغییرات مواجه بوده است.

در سال ۱۳۸۵ کاهش سهم تبریز تداوم یافته و سهم جمعیت شهر تبریز بدون اعمال شهر جدید سهند به ۵۸/۱۹ درصد رسیده است. سهم جمعیت شهرهای بزرگ استان نیز با کاهش مواجه بوده، ولی به دلیل اینکه تعداد شهرهای استان از ۳۹ شهر در سال ۷۵ به ۵۸ شهر در سال ۸۵ رسیده و تعداد شهرهای کوچک و کم جمعیت نیز افزایش زیاد یافته است، لذا کاهش سهم جمعیت شهر تبریز نسبت به کل جمعیت استان به دلیل افزایش تعداد شهرهای کوچک مجدداً تشدید و درجه آنتروپی به ۰/۵۰۲ کاهش یافته است. با محاسبه شهر جدید سهند در نظام شهری استان وضعیت کمی بهبود و درجه آنتروپی به ۰/۵۰۶ ارتقا می‌یابد.

می‌رسد با این حجم سرمایه‌گذاری، تاثیر بسیار ناچیزی در نظام شهرهای و انتظام فضایی استان داشته است.

شهر جدید سهند با ۰/۵۶ درصد از کل جمعیت شهر استان توانسته درجه انتظام فضایی استان را در مدل آنتروپی به اندازه ۰/۰۰۴ بهبود بخشد که به نظر

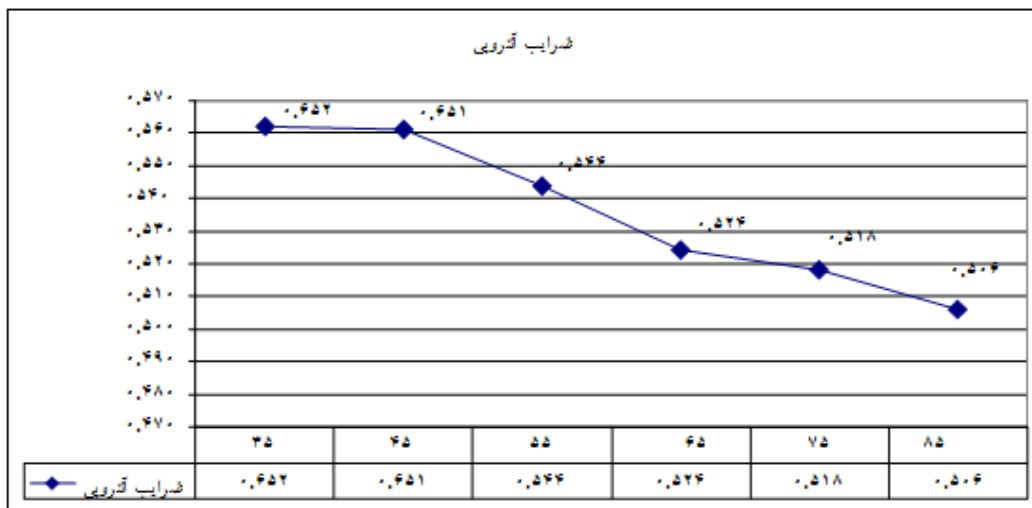


شکل شماره ۲- ضریب آنتروپی نظام شهری استان آذربایجان شرقی بدون شهر جدید سهند

منبع آمار: www.sci.org.ir

ارتقاء معادل ۰/۰۰۴ است که تقریباً ناچیز و در حد بسیار پایین است.

با ورود شهر جدید سهند به مدل و محاسبه جمعیت آن در سال ۸۵ آنتروپی نسبت به محاسبه مدل بدون شهر جدید سهند بهبود جزئی پیدا می‌کند. این



شکل شماره ۳- ضریب آنتروپی نظام شهری استان آذربایجان شرقی با شهر جدید سهند

منبع آمار: www.sci.org.ir

به نظر می‌رسد با اندکی تأمل در خصوص نظام شهری و بررسی عوامل مهاجر فرستی شهرهای کوچک و روستاها، سیاستی به مراتب بهتر از احداث بعضی شهرهای جدید را می‌توان در خصوص حل مشکلات شبکه شهری کشور اتخاذ کرد. شهرهای میانی و کوچک پتانسیل‌های بسیار مناسبی برای جایگزینی شهرهای جدید هستند و این سیاست، اگر چه سال‌ها در طرح‌های کلان ملی طرح و مورد تأکید قرار گرفت، لیکن بدون توجه به آن، به الگوبرداری محض از شرایط کشورهای اروپایی برای ایجاد شهرهای جدید اقدام شده و امروز می‌توان گفت احداث شهرهای جدید در ایران سیاست موفقیت آمیزی نبوده است.

۳-۳- آزمون فرضیه‌ها

۳-۳-۱- آزمون فرضیه اول

«نظام شهری استان آذربایجان شرقی و منطقه شهری تبریز با عنایت به قانون سلسله مراتب شهری در سطح پایین قرار دارد.»

در نگاه کلی به آمارها و نحوه پراکنش جمعیت شهری در سطح استان، بدون نیاز به آزمون مدل‌های کمی و کیفی سلسله مراتب سکونتگاه‌ها، سیمای کلی استان آذربایجان شرقی، حاکی از تمرکز شدید جمعیت و فعالیت‌ها در کلانشهر تبریز است. این موضوع در چند شهر دیگر کشور نیز به همان نسبت و تقریباً به همان شدت صادق است. استان‌هایی مثل خراسان رضوی، اصفهان، فارس، خوزستان، قم و کرمانشاه، از جمله استان‌هایی هستند که وضعیتی مشابه استان آذربایجان شرقی دارند.

برای آزمون فرض اول این پژوهش که در واقع نشان دهنده پایین بودن میزان انتظام فضایی نظام

همان طور که قبلاً نیز اشاره شد، شهرهای جدید با هدف سرریز جمعیت و تمرکززدایی از کلانشهرها در دستور کار قرار گرفته و عملیات اجرایی آنها در طول دو دهه گذشته ادامه داشته است، لیکن آنچه مهم است، ارزیابی میزان تأثیر حجم عظیم سرمایه گذاری در شهرهای جدید بر نظام شهری از یک طرف و میزان موفقیت این شهرها در جذب جمعیت از طرف دیگر است.

آنچه که از آمار بر می‌آید، برای ۲۱ شهر جدید ساخته شده و یا در حال ساخت، جمعیتی حدود ۳/۸۸۰/۰۰۰ نفر در نظر گرفته شده است که پیش بینی شده تا پایان سال ۸۸ جمعیت ساکن در این شهرها به ۸۰۰/۰۰۰ نفر برسد، لیکن براساس آمار این جمعیت تا نیمه اول سال ۸۷ تنها ۳۵۶۹۰۰ نفر بوده که حتی کمتر از نصف جمعیت در نظر گرفته شده برای اسکان تا پایان برنامه چهارم است. (<http://ntoir.gor.ir>)

جدا از مسائل مربوط به جمعیت پذیری، جمعیت شهری کشور در سال ۸۵ بیش از ۴۸ میلیون نفر بوده که در صورت اسکان ۳/۸ میلیون نفر در شهرهای جدید ۷/۹ درصد از کل جمعیت کشور در این شهرها اسکان می‌یابد، در صورتی که مقرر بود تا پایان برنامه چهارم ۱/۶ درصد از کل جمعیت شهری در کشور در این شهرها ساکن شوند که با احتساب جمعیت ساکن امروزی در این شهرها به این نتیجه می‌رسیم که تنها ۰/۷ درصد از کل جمعیت شهری کشور توانسته است در شهرهای جدید اسکان یابد. موضوع اصلی این است که آیا سیاستی غیر از ایجاد شهرهای جدید با این حجم عظیم سرمایه گذاری نمی‌توانست جایگزین مناسبی برای جذب و اسکان ۰/۷ درصد جمعیت شهری کشور باشد؟

پیدا کرد و شهر مراغه با یک پله صعود از گروه جمعیت ۵۰-۲۵ هزار در سال ۱۳۳۵، به ۱۰۰-۵۰ هزار نفر در سال ۱۳۴۵ و ۱۳۵۵ ارتقا پیدا کرد. آنچه تا کنون در طول شش دهه گذشته اتفاق افتاده، حفظ فاصله دو طبقه جمعیت خالی کلانشهر تبریز با سایر شهرها بوده است. نکته قابل توجه اینکه حجم جمعیتی طبقات بالاتر، به مراتب بسیار بالاتر و چندین برابر حجم شهرهای طبقات پایین تر است. با وجود این، در نظام شهری استان آذربایجان شرقی، هنوز شهرهای مناسبی جهت حضور در گروه های جمعیت ۵۰۰-۲۵۰ و ۱۰۰۰-۵۰۰ نفر ظهور نکرده اند و در سال ۱۳۸۵ تنها دو شهر بالای یکصد هزار نفر جمعیت وجود داشته که مجموع جمعیت آنها کمتر از ۲۷۰ هزار نفر بوده است.

با وجود این، تحلیل سلسله مراتب طبقات جمعیت در شهرهای استان آذربایجان شرقی نشان دهنده عدم انتظام فضایی شهری است و وجود خلأ سکونتگاهی در بین کلانشهر تبریز و سایر شهرها آرایش فضایی، تعادل و انتظام فضایی را به هم زده است.

شهری در شهرهای استان آذربایجان شرقی و منطقه شهری تبریز است، از چند روش استفاده شد که عمده ترین آنها سلسله مراتب شهرهای استان آذربایجان شرقی، شاخص نخست شهری و قانون رتبه اندازه است. البته، برای تکمیل کار، برخی تحلیل های کیفی نیز صورت گرفته که عمدتاً مکمل بحثهای مدلینگ است.

تحلیل سلسله مراتب اندازه شهرها در استان آذربایجان شرقی در شش دهه گذشته، حاکی از وجود خلأ سکونتگاهی در سلسله مراتب شهری است. در سال ۱۳۳۵ اکثر شهرهای استان - که ۱۹ شهر بود - زیر ۵۰ هزار نفر جمعیت داشتند و تنها شهر تبریز دارای جمعیتی معادل ۲۸۹ هزار نفر بوده است. در گروه های جمعیتی ۱۰۰-۵۰ هزار نفر و ۲۵۰-۱۰۰ هزار نفر هیچ شهری وجود نداشته است. از سال ۱۳۳۵ تا ۱۳۸۵ به طور مداوم کلانشهر تبریز در هر ۲۰ سال یعنی هر دو دوره یک بار طبقه جمعیت خود را یک پله افزایش داده، ولی سایر شهرهای استان نتوانسته اند جای خالی کلانشهر تبریز را پر کنند.

در سال ۱۳۵۵ کلانشهر تبریز از رتبه جمعیت ۵۰۰-۲۵۰ هزار نفر به ۱۰۰۰ - ۵۰۰ هزار نفر ارتقا

جدول شماره ۱- طبقه بندی اندازه شهرها در استان آذربایجان شرقی در سالهای ۱۳۳۵-۱۳۸۵

طبقات	سال ۳۵		سال ۴۵		سال ۵۵		سال ۶۵		سال ۷۵		سال ۸۵	
	تعداد	جمعیت	تعداد	جمعیت	تعداد	جمعیت	تعداد	جمعیت	تعداد	جمعیت	تعداد	جمعیت
کمتر از ۵ هزار نفر	۵	۱۳۵۸۵	۱۳	۴۴۲۸۱	۷	۲۵۰۰۱	۵	۱۹۲۶۵	۷	۲۵۷۸۴	۲۲	۶۸۴۷۵
۵-۱۰ هزار	۶	۳۶۰۸۴	۸	۵۳۳۱۶	۱۰	۶۶۸۸۲	۱۰	۷۹۱۵۱	۱۳	۹۷۷۱۶	۱۳	۹۳۳۳۰
۱۰-۲۵ هزار	۶	۹۴۹۰۷	۶	۱۰۹۷۴۶	۷	۱۰۱۹۹۷	۷	۱۱۰۲۸۷	۱۰	۱۴۷۶۱۵	۱۲	۱۹۰۳۰۰
۲۵-۵۰ هزار	۱	۳۶۵۵۱	۱	۲۸۴۴۷	۴	۱۳۳۵۳۹	۴	۱۰۵۸۲۷	۳	۹۴۱۹۲	۴	۱۳۴۵۳۸
۵۰-۱۰۰ هزار	-	خلاء	۱	۵۴۱۰۶	۱	۶۵۱۷۲	۱	۱۹۹۴۹۸	۳	۳۱۵۸۱۶	۳	۲۵۳۱۶۶
۱۰۰-۲۵۰ هزار	-	خلاء	-	خلاء	-	خلاء	-	۱۰۰۶۷۹	۱	۱۳۳۳۱۸	۱	۲۶۴۷۷۰
۲۵۰-۵۰۰ هزار	۱	۲۸۹۹۹۶	۱	۴۰۳۴۱۳	-	خلاء	-	خلاء	-	خلاء	-	خلاء
۵۰۰-۱۰۰۰ هزار	-	خلاء	-	خلاء	۱	۵۹۷۹۷۶	۱	۹۷۱۴۸۲	-	خلاء	-	خلاء
۱ میلیون نفر و بیشتر	-	خلاء	-	خلاء	-	خلاء	-	خلاء	-	۱۱۹۱۰۴۳	۱	۱۳۹۸۰۶۰
جمع (هزار نفر)	۱۹	۴۷۱	۳۰	۶۹۳	۳۰	۹۹۰	۳۰	۱۵۸۶	۳۹	۲۰۰۴	۵۷	۲۴۰۳

از طرف دیگر، قانون رتبه اندازه نیز بیانگر فاصله عمیق شهر اول با شهرهای دوم و سوم و... است. این فاصله امروزه به بیش از ۱۰ برابر می‌رسد، در صورتی که انتظار می‌رود شهر دوم استان حداقل ۷۰۰ هزار نفر جمعیت داشته باشد، ولی جمعیت شهر دوم به مراتب پایین تر از آن و حدود ۱۲۰ هزار نفر است. با توجه به اینکه موضوع این تحقیق، ارزیابی نقش شهر جدید در نظام شهری و انتظام فضایی منطقه بود. به ناچار باید شهرهای واقع در محدوده استان آذربایجان شرقی محاسبه شد. جمع‌بندی آزمون فرضیه اول حاکی است:

- اولاً خلاً سکونتگاهی عمیقی در سلسله مراتب طبقات جمعیتی شهرهای استان آذربایجان شرقی وجود دارد که حاکی از پایین بودن سطح انتظام فضایی شهرهای استان است.

- ثانیاً فاصله شهر اول استان با شهرهای دوم و سوم و... از نظر قانون رتبه اندازه بسیار بالاست که حاکی از عدم وجود انتظام فضایی در سطح استان است.

بر همین اساس، می‌توان تایید کرد نظام شهری استان آذربایجان شرقی از انتظام فضایی مناسبی برخوردار نیست و این انتظام در سطح پایین قرار دارد. بنابراین، فرضیه اول تایید می‌شود.

۳-۲-۳- آزمون فرضیه دوم

«به نظر می‌رسد ایجاد شهر جدید سهند یا الگوهای نظری تعادل منطقه‌ای و انتظام بخشی به فضا هماهنگی و تناسب داشته باشد.»

این فرضیه را می‌توان به عنوان یک فرضیه مبتنی بر مبانی توسعه متعادل منطقه‌ای دانست. همان طور که در مبانی نظری به طور اجمال اشاره شد، تفکر اولیه تعادل فضایی و انتظام بخشی به عناصر تشکیل دهنده فضا، از تئوری قطب رشد شروع شد که این تئوری اعتقاد به برتری اولیه مرکز رشد و آثار تراوش توسعه در مراحل بعدی دارد. با اجرای این نظریه در برخی کشورها، بخصوص ایران آثار زیانبار بسیاری بر پیکره فضایی سرزمین وارد شد و با رشد و توسعه چند مرکز جمعیت بزرگ، عملاً تراوش توسعه صورت نگرفت و اقتصاد فضایی با تمرکز روز افزون به حالت استعماری تمرکزگرا درآمد. با این حال، با وجود اثرات منفی این نظریه، کشور ایران در برنامه‌های توسعه قبل از انقلاب از آن استفاده کرد و هم اکنون کلانشهرهای تهران، اصفهان، تبریز، مشهد و شیراز حاصل اعتقاد دولتمردان و برنامه‌ریزان آن زمان به نظریه قطب رشد بوده اند و نظریه ایجاد شهرهای جدید در واقع، تلاش برای پوشش بخشی از اثرات منفی نظریه قطب رشد است.

نظریه مرکز پیرامون فریدمن، به عنوان نظریه تکمیلی قطب رشد، پا را کمی فراتر گذاشته است و آثار تراوش را با طراحی مراکز رشد بخشی^۲ در اطراف مرکز رشد منطقه‌ای^۳ عملیاتی کرده و ارتباط بین سایر مراکز سکونتگاهی را با مرکز رشد منطقه‌ای از طریق رشد مراکز بخشی تامین کرده است که توانست تا حدودی نکات منفی نظریه قطب رشد را برطرف کند. براساس این نظریه شکل‌گیری و توسعه شهرهایی مثل مرند، مراغه، اهر، میانه و سراب، جهت ایجاد

2-Core sector

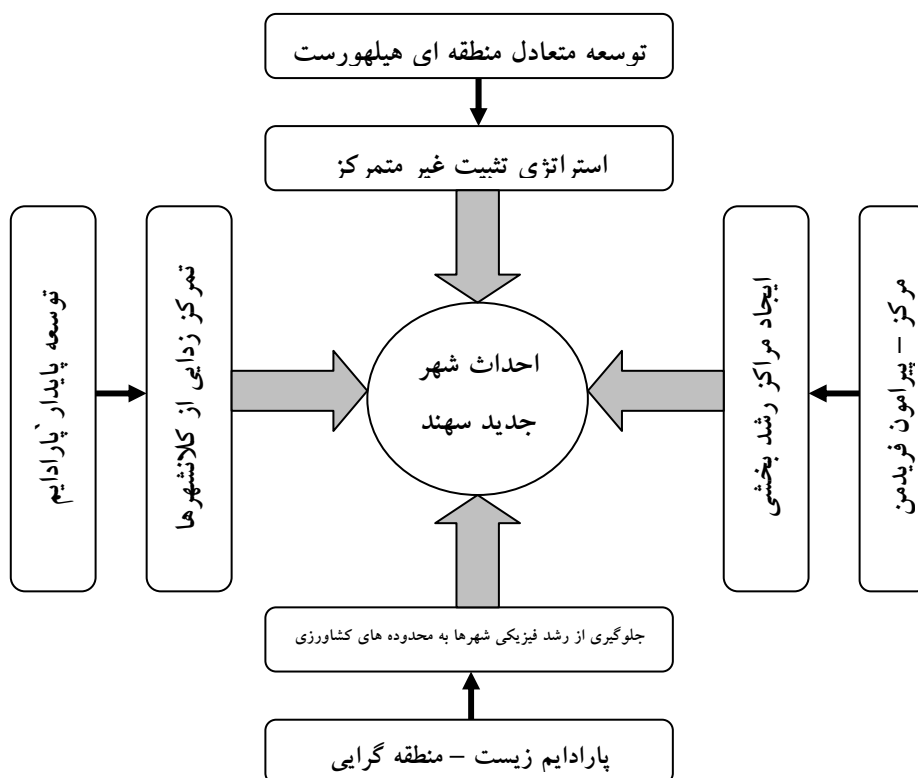
3-Core region

دارد (اجلایی، ۱۳۷۳). براساس این نظریه، در صورتی که منطقه برنامه‌ریزی دارای مرکز منطقه‌ای با رشد بالا و تمرکز بالا باشد و انتظام فضایی شهرهای منطقه در وضعیت مناسبی نباشد، باید از استراتژی تثبیت غیر متمرکز استفاده شود. براساس این استراتژی، توسعه شهرهای اطراف کلانشهرهای مرکزی جهت ایجاد منطقه شهری، مناسبترین استراتژی برای ارتقای انتظام فضایی در مناطق است. در استان آذربایجان شرقی با توجه به ضرورت تمرکز زدایی از شهر تبریز و عدم شهرهای مناسب تاثیرگذار بر سازمان فضایی شهری در شبکه شهری استان، پیشنهاد احداث شهر جدید سهند در منطقه شهری تبریز مطرح شد که به نظر می‌رسد براساس استراتژی تثبیت غیر متمرکز برای کلانشهری مثل تبریز ضرورتی اجتناب ناپذیر باشد.

تعادل فضایی در منطقه شهری بزرگ پیشنهاد می‌شد تا آثار توسعه در مرکز منطقه را از طریق مراکز رشد مذکور به سایر مراکز سکونتگاهی منتقل کند.

در اوایل دهه ۷۰ میلادی ژوزف هیلهورست با ارائه نظریه جامع توسعه متعادل منطقه‌ای، مختص کشورهای جهان سوم، شرایط بهتری در مقایسه با دو نظریه قبلی برای انتظام بخشی به فضا فراهم کرد. وی دو رویکرد کلی را متناسب با شرایط مناطق ارائه داد: رویکرد بسط و رویکرد تثبیت. هر کدام از این رویکردها به صورت مستقل دارای دو بعد غیر متمرکز و متمرکز بود و جمعاً چهار نوع راهبرد برای ۴ نوع منطقه ارائه داد (هیلهورست، ۱۳۷۰).

این نظریه را نیز باید نسخه تکمیلی نظریات قبلی دانست؛ با این تفاوت که ابعاد فضایی در این نظریه نمود بیشتری نسبت به ابعاد اقتصادی آن



شکل شماره ۴- هماهنگی و تطابق شهر جدید سهند یا مبانی نظریه انتظام فضایی

فضایی شهرهای استان آذربایجان شرقی و منطقه شهری تبریز داشته باشد.»

همان طوری که قبلاً در آزمون فرضیه دوم نیز مطرح شد، احداث شهر جدید مطابق با نظریات توسعه منطقه‌ای و انتظام فضایی بوده، احداث آن مورد تایید است. در فرضیه اول نیز عدم تعادل در سلسله مراتب شهری سکونتگاه‌ها و پایین بودن سطح انتظام فضایی مورد بحث قرار گرفت. در این بخش برای تکمیل مباحث مربوط به احداث شهرهای جدید، نقش شهر جدید سهند را در انتظام فضایی مورد بحث قرار می‌دهیم. این نقش از دو بعد تحلیل می‌گردد.

اول: براساس جمعیت موجود و میزان نقش شهر جدید در سال ۱۳۸۸ (پیش بینی جمعیت):

دوم: براساس برنامه‌ریزی انجام شده برای جمعیت پذیری شهر جدید سهند تا سال ۱۳۸۸ (آخر برنامه چهارم).

در مورد بخش اول، روند جمعیت پذیری شهرهای استان در دهه ۷۵-۸۵ و نرخ رشد این شهرها برای سه سال ما بین ۸۸-۸۵ ملاک عمل قرار گرفته و برای شهر جدید سهند میانگین نرخ رشد شهرهای استان در نظر گرفته شده است.

با پیش بینی جمعیت شهرهای استان، جمعیت شهر جدید سهند در سال ۸۸ با نرخ رشد معادل ۱/۷ درصد برابر ۱۴۳۴۰ نفر خواهد بود. پس در وضع موجود ضریب آنتروپی منطقه شهری تبریز برابر ۰/۲۰۵ خواهد بود که نسبت به آنتروپی سال ۸۵ برابر ۰/۰۰۴ درصد افزایش پیدا کرده است که حاکی از افزایش بسیار کند انتظام فضایی است.

در سطح منطقه شهری با احتساب برنامه‌ریزی انجام شده برای شهر جدید سهند، در صورتی که این

این ضرورت از چند بعد دارای اهمیت فراوان است که می‌توان به صورت آیتم‌های زیر طبقه‌بندی کرد:

- ساخت این شهر براساس مبانی نظری توسعه متعادل صرف نظر از میزان موفقیت آن و فقط از منظر ضرورت یا عدم ضرورت آن کاملاً مناسب و مطابق با چارچوب کلی تئوری هیلهورست است.

- شهر جدید سهند با جذب سرریز جمعیت کلانشهر تبریز مانع از گسترش شدید حاشیه‌ها و اسکان غیر رسمی در محدوده شهر می‌شود که اهداف نظریه زیست منطقه و توسعه پایدار را برآورد می‌کند.

- شهر جدید سهند مقصد و انتخاب اولیه مهاجران قشر متوسط و متوسط به پایین است و به همین جهت، در راستای کاهش ورود مهاجرت‌ها به شهر تبریز کمک بسیار مؤثر می‌کند.

- شهر جدید سهند حلقه رابط کلانشهر تبریز با سایر شهرهای منطقه شهری تبریز است.

- احداث شهر جدید سهند براساس استراتژی تثبیت غیر متمرکز نظریه توسعه متعادل منطقه‌ای هیلهورست انجام شده و کارکرد آن نیز منطبق بر اهداف استراتژی تثبیت غیر متمرکز است.

- احداث شهر جدید سهند را از طرف دیگر می‌توان در راستای نظریه مرکز-پیرامون فریدمن دانست. شهر جدید سهند در راستای این نظریه می‌تواند ایفاگر نقش مرکز رشد بخشی باشد. بنابراین، این فرضیه نیز تایید می‌گردد.

۳-۳-۳- آزمون فرضیه سوم

«به نظر می‌رسد ایجاد شهر جدید سهند در شرایط فعلی نتوانسته است نقش مؤثری در ارتقای انتظام

موضوع بیانگر نقش بسیا ناچیز شهر جدید سهند در نظام شهری استان آذربایجان شرقی است و جمعیت ۱۰-۱۵ نفری شهر جدید سهند حاکی از عدم موفقیت این شهر براساس برنامه‌های از قبل تعیین شده است.

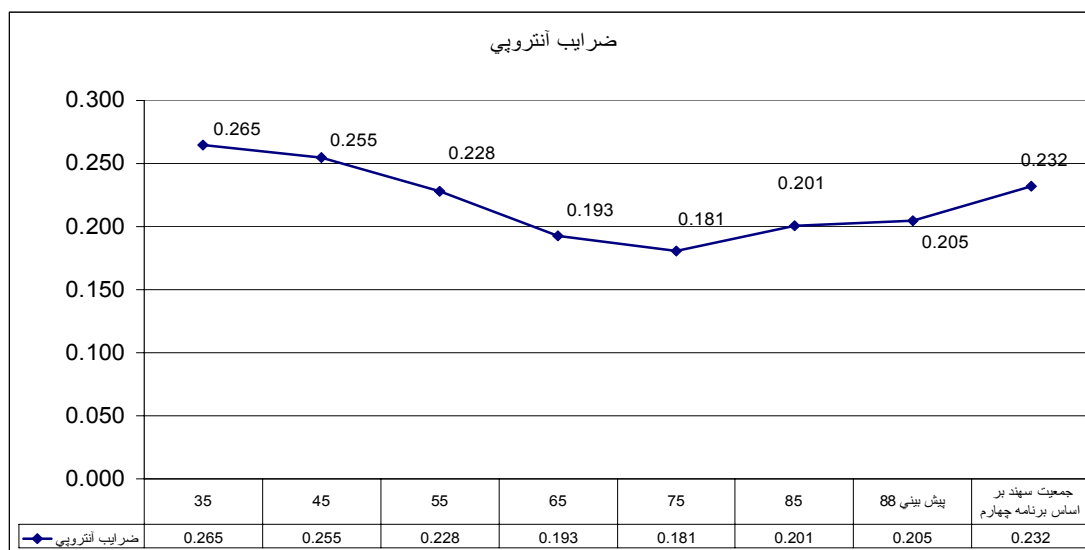
در صورتی که شهر جدید سهند می‌توانست براساس برنامه‌های از قبل تعیین شده تا پایان برنامه چهارم توسعه جمعیتی معادل ۴۵۰۰۰ نفر را به خود اختصاص دهد، آنتروپی نظام شهری استان سیر نزولی خود را متوقف و سیر صعودی را شروع می‌کرد. در این صورت، آنتروپی از ۰/۵۰۶ در سال ۸۵ به ۰/۵۱۱ در سال ۸۸ افزایش پیدا می‌کرد و با تحقق سایر اهداف شهر جدید سهند در افق ۱۵ ساله به سطح جمعیت پذیری ۱۰۰ هزار نفر، این تعادل باز هم بهبود یافته، بر انتظام فضایی استان افزوده می‌شد.

با این دلایل، فرضیه سوم نیز تایید شده، این موضوع نشان می‌دهد شهر جدید سهند در شرایط کنونی در انتظام فضایی شهری استان نقش موثری ایفا نکرده و موفقیت چندانی به دست نیاورده است.

شهر تا پایان سال ۸۸؛ یعنی آخر برنامه چهارم می‌توانست جمعیتی معادل ۴۵ هزار نفر را در خود جای دهد، وضعیت به گونه‌ای دیگر می‌شد و آنتروپی شهرهای استان از ۰/۲۰۱ در سال ۸۵ به ۰/۲۳۲ در سال ۸۸ افزایش پیدا می‌کرد و بیش از ۱۵ درصد بر انتظام فضایی استان افزوده می‌شد.

با احتساب چنین فرضیاتی به نظر می‌رسد تا کنون شهر جدید سهند به دلیل عدم موفقیت در جذب سر ریز جمعیت تبریز براساس برنامه ریزی انجام شده، نتوانسته است در انتظام فضایی استان نقش موثری ایفا کند.

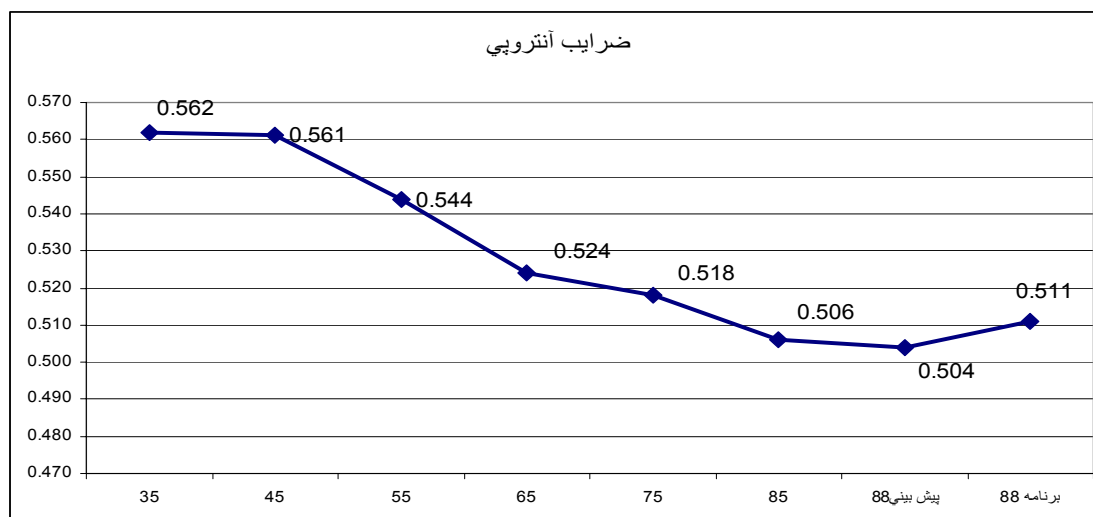
از طرف دیگر، تحلیل‌های شهری استان آذربایجان شرقی نیز نتایج جالبی به دست می‌دهد که بر تقویت تایید فرضیه سوم تاثیر می‌گذارد. در نظام شهری استان آذربایجان شرقی ۵۸ شهر وجود دارد که با پیش بینی جمعیت آنها برای سال ۸۸ برابر نرخ رشد دهه ۸۵-۷۵، درجه آنتروپی باز هم کاهش یافته، از ۰/۵۰۶ در سال ۸۵ به ۰/۵۰۴ در سال ۸۸ می‌رسد. این



شکل شماره ۵- نمودار مقایسه آنتروپی نظام شهری با جمعیت پیش بینی شده و برنامه‌ریزی شده سهند در سال ۸۸

جدول شماره ۲- آنتروپی نظام شهری آذربایجان شرقی با جمعیت تحقق یافته و برنامه ریزی شده سهند تا سال ۱۳۸۸

برنامه ۸۸	پیش بینی ۸۸	۸۵	۷۵	۶۵	۵۵	۴۵	۳۵	
۰.۵۱۱	۰.۵۰۴	۰.۵۰۶	۰.۵۱۸	۰.۵۲۴	۰.۵۴۴	۰.۵۶۱	۰.۵۶۲	ضرایب آنتروپی



شکل شماره ۶- نمودار آنتروپی نظام شهری آذربایجان شرقی با لحاظ جمعیت تحقق یافته و برنامه ریزی شده سهند تا سال ۸۸

۴- جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

به نظر می‌رسد در کشورهای در حال توسعه، شهرهای جدید به دلیل ناتوانی دولت در حل مشکلات موجود در شهرهای بزرگ و مادر شهرها احداث می‌شوند. به همین دلیل، شهرهای جدید در نزدیکی مادر شهرها احداث می‌شوند تا از منابع و امکانات مادر شهر نیز استفاده کنند. در مقابل، در کشورهای توسعه یافته، شهرهای جدید برای جلوگیری از گسترش فیزیکی مادر شهرها که موضوع پایداری شهرها را تحت تاثیر قرار می‌دهد، احداث شده‌اند و این شهرهای تازه احداث شده دارای تواناییهای ایجاد اشتغال و جذب جمعیت و همچنین ماندگاری جمعیتی بالایی هستند و از این نظر با شهرهای جهان سوم متفاوتند.

احداث شهرهای جدید در کشورهای مختلف جهان، به عنوان یکی از ابزارهای توسعه و تعادل بخشی فضایی و از جمله راه حل های مساله اسکان جمعیت شناخته می‌شود. به بیانی دیگر، شهرهای جدید مجموعه های زیستی برنامه ریزی شده ای هستند که آگاهانه در پاسخ به اهداف از پیش تعیین شده، احداث می‌شوند. این اهداف که در نهایت خود، جست و جو گر بینش آرمان گرایانه اند، ایجاد سکونتگاه های جدید را عمدتاً در پیرامون شهرهای بزرگ مدنظر قرار می‌دهند تا به نحوی بتوانند معضلات و فشار جمعیتی موجود در آن شهرها را کاهش داده، به نوعی به تعادل فضایی دست یابند.

جدید، شهرهای جدید ایران از نظر مقیاس جمعیت با بلند پروازی برنامه‌ریزی شدند که بعد از نزدیک به بیست سال از تفکر احداث شهرهای جدید، امروز شاهد اسکان بسیار محدودی در شهرهای جدید کشور هستیم، در حالی که برای احداث این شهرها سرمایه‌های بسیار هنگفتی هزینه شده و انتظار می‌رفت حداقل تا پایان برنامه چهارم توسعه در شهرهای جدید برنامه ریزی شده کشور حداقل ۸۰۰ هزار نفر ساکن باشند، حال آنکه برآوردها این پذیرش جمعیت تا کنون به حدود ۴۰ درصد اهداف خود رسیده است.

۵- پیشنهادها و راهکارها

پیشنهاد می‌شود در احداث شهرهای جدید فارغ از الگوهای غربی و کپی برداری از شیوه‌های حل مسائل آنها، توسعه‌های شهری و منطقه‌ای به دقت بر اساس فرهنگ و الگوهای شهرنشینی کشور طراحی و تدوین گردد. از جمله نتایج مهم این تحقیق و موارد ضعف شهرهای جدید را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

- الگو بردای محض از شیوه ایجاد شهرهای جدید براساس الگوهای کشورهای اروپایی؛
- انطباق ایجاد شهرهای جدید با مبانی نظری انتظام فضایی صرفاً از جهت تئوریک؛
- عدم لحاظ شرایط فرهنگی و اجتماعی ایران در احداث شهرهای جدید؛
- عدم موفقیت شهرهای جدید ایران در جذب سرریز جمعیت بر اساس اهداف برنامه چهارم؛
- تاثیر بسیار ناچیز شهر جدید سهند بر تعادل و انتظام فضایی نظام شهری استان در شرایط فعلی؛

با وجود این، و با علم به تفاوت ماهیت و کیفیت شهرنشینی در کشورهای جهان سوم و توسعه یافته و تفاوت‌های آشکار آنها، سیاست‌های یکسانی در سطح جهان در برخورد با موضوع تمرکز زدایی از کلانشهرها در پیش گرفته شد.

در این زمینه، یکی از ویژگی‌های عمده شهرهای میانی، این است که با پذیرش نقش «مرکز» نسبت به پیرامون خود، در مقیاس منطقه‌ای، نه تنها موجب رشد خود، بلکه باعث تثبیت بنیان‌های لازمه رشد در منطقه و توسعه حوزه نفوذشان می‌شوند. به بیانی دیگر، شهرهای میانی با پذیرش سهم درخور توجهی از عملکرد شهرهای مرکزی در فواصل متناسب پهنه سرزمین، به مثابه وزنه‌هایی به دور از حوزه کشش و جاذبه شهر مرکزی عمل می‌کنند و از توانایی تثبیت مجموعه عوامل لازم برای شکوفایی مناطق سرزمین برخوردارند.

بدیهی است چنین انتظامی در درجه اول باید در سلسله مراتب شهری شهرها شکل بگیرد. در ایجاد این انتظام، لازم است خدمات و مراکز مورد نیاز جمعیت آتی شهر و سایر نقاط واقع در محدوده منطقه شهری آن به حد کافی منظور شود. در این زمینه، خدمات و مراکز پیش‌بینی شده مورد نیاز، نه تنها در سامان دهی فضای شهر مؤثرند، حتی در انتقال برخی فعالیت‌ها از مادرشهرها به شهرهای جدید نقش بسزایی دارند و می‌توانند بخشی از وظایف و عملکرد مادرشهرها را به شهرهای جدید تفویض کنند.

در ایران ساخت شهرهای جدید اصولاً اقدامی عملگراییانه و برنامه‌ای بدون خط مشی خاص بوده، از نظر قانونی صرفاً با مصوبه هیأت دولت آغاز گردید. به دلیل فقدان ژرف نگری در مبانی نظری شهرهای

۳-۵- ایجاد مراکز اشتغال و سرمایه گذاری جهت تقویت ماندگاری جمعیت ساکن؛

۴-۵- استفاده از رویکردهای برنامه ریزی فضایی در مکان یابی شهرهای جدید؛

۵-۵- هزینه فایده برتری ایجاد شهر جدید بر تقویت شهرهای میانی محاسبه شود.

- عدم موفقیت شهر جدید سهند در تمرکز زدایی جمعیت از کلانشهر تبریز.

پیشنهاد می شود برای بهبود برنامه ریزی در شهرهای جدید راهبردهای زیر مد نظر قرار گیرند:

۱-۵- اولویت دادن به نقش شهرهای میانی در مناطق شهری به جای احداث شهرهای جدید؛

۲-۵- تعریف نقش اقتصادی برای هر شهر جدید در کنار نقش سرریز جمعیتی؛

References

- Ahmadi, Hasan, (1997), Urban Hierarchy, the research center of country ministry, First publication, Tehran.
- Amakchi, Hamide, (2004), Middle cities and their role in national development frame Tehran, Iran architecture and urban building research center, First publication, Tehran.
- Ardeshiri Mahyar, (1991), The role of new towns in regional orders, Teaching manual, University of shiraz, shiraz
- Athari, kamal, (2006), metropolitan Paris region new towns balance sheet, new town building experiences in Iran articles new towns firms, Tehran
- Athari, kamal, (1990), development strategies, urban building strategies, new towns, new urban articles, new culture in urban dwelling, new towns firms, the first publication, Tehran
- Behfrouz, Fatemeh, (1992), Theoretical analysis for balancing population to order urban systems in Iran, Publication of Geographical research center, Tehran.
- Dwelling and urban building administration, (2002), new towns firms, new towns performance till end of 2002,
- Ejlali, Parviz, (1994), regional analysis and settlement classification, Planning and Budget Organization, First Publication, Tehran.
- Fani, Zohreh, (2003), small towns, other solutions in regional development, municipalities organizations publications, Tehran
- Fanni, Zohreh, (2006), cities and urbanization in Iran after the Islamic revolution, cities, vol. 23, No.6 available at: www.elseveir.com/locate/cities.
- Hilhorst, J.G.M, (1971), Regional planning, A system Approach, Rotterdam University Press.
- Iran statistical center, dwelling and population census years 19966, 1976, 1986, 1996, 2006.
- Iran Statistics Center, Population and House General Headcount in 1967, 77, 87, 97 and 2007 years,.
- Isard, Walter, (1960), Methods of Regional Analysis, Cambridge Mass, MIT Press
- Kalantari, khalil, (1998), Identification of backward region in Iran, Geographic research magazine
- Liyod, Rodwin, (1970), Nation and cities: Boston: Houghton Mifflin
- Pourmohammadi, Mohammadreza, (2007), Spatial planning in East Azerbaijan, management & Planning organization, Tabriz
- Zali, Nader, (2004), investigation and analysis of geographical insights in regional development and their conformation with east Azerbaijan province characteristics, social and humanities sciences the tenth year, NO 15
- Ziari, Keramatollah, (1999), The planning of new towns, Samt Publication, Tehran
- Ziari, Keramatollah, (2006), The planning and function of new towns in iran, cities, Vol.23, No.6

مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای

سال دوم، شماره ششم، پاییز ۱۳۸۹

دریافت: ۱۳۸۹/۵/۵ - پذیرش: ۱۳۸۹/۹/۱۲

صص ۱۹-۳۴

مکان‌یابی بهینه محل برای دفن بهداشتی پسماندهای جامد شهری کرمانشاه به روش تجربی بر اساس ویژگی‌های ژئومورفولوژی منطقه

محمود علایی طالقانی: استادیار ژئومورفولوژی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران*

فرشید سنجری: کارشناس ارشد جغرافیای طبیعی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران

آذر جلیلیان: کارشناس ارشد جغرافیای طبیعی، دانشگاه رازی، کرمانشاه، ایران

چکیده

شهر کرمانشاه با جمعیتی معادل ۷۶۶۷۰۶ نفر در سال ۱۳۸۵، روزانه ۵۰۰ تا ۶۰۰ تن زباله تولید می‌کند. این زباله‌ها در بخش جنوبی شهر کرمانشاه و به فاصله حدود ۱۵ کیلومتری از آن روی دامنه شمالی کوه سفید انباشته می‌شوند. آلودگی زیست - محیطی، آلودگی آب سراب قنبر و هزینه زیاد حمل زباله، از جمله مشکلات ناشی از مکان‌گزینی نادرست این محل به شمار می‌رود. در این پژوهش، سعی شده است تا به کمک GIS و با توجه به ویژگی‌های ژئومورفولوژی منطقه، مکان بهتری برای دفن بهداشتی زباله‌های شهر کرمانشاه در نظر گرفته شود. برای این کار، ابتدا نقشه ژئومورفولوژی محدوده شهرستان کرمانشاه با شناسایی هشت پهنه لندفرم، شامل: دشت سیلابی، دشت تراکمی، دشت فرسایشی هموار، دشت فرسایشی ناهموار، مخروط افکنه آبرفتی، دامنه منظم، دامنه لغزشی و دامنه نامنظم تهیه گردیده است. طبق این بررسی و با غربال شدن چهار معیار حذفی در این گونه مکان‌یابی‌ها، مانند: آب زیر زمینی، خاک، شیب و جنس زمین، دشت فرسایشی ناهموار نیمه جنوبی شهر کرمانشاه، پهنه مناسبی برای دفن بهداشتی زباله تشخیص داده شده است. سپس با استفاده از یازده متغیر: شیب، زمین‌شناسی، خاک، فاصله از راه، فاصله از رودخانه، کاربری اراضی، بارش، فاصله از سکونتگاه‌ها، جهت باد، فاصله از چاه و واحد‌های ژئومورفولوژی، به روش همپوشانی در محیط GIS مبادرت به انتخاب سه مکان مناسب در سطح دشت فرسایشی ناهموار بخش جنوب شرق شهر کرمانشاه و به فاصله حدود ۳ کیلومتری از مرکز شهر گردید. سرانجام از طریق بررسی‌های میدانی، ویژگی‌های این سه مکان از نظر شش معیار: چشم انداز، اکولوژی، مالکیت زمین، ارزش ملک، فاصله از مراکز گردشگری، فراهم بودن خاک لازم برای دفن زباله، مشخص شدند و با توجه به معیارهای موجود در انتخاب مکان، امتیاز نهایی برای هر سایت محاسبه گردید و به ترتیب اولویت برای دفن بهداشتی زباله معرفی شدند.

واژه‌های کلیدی: پسماندجامدشهری، دفن بهداشتی زباله، ژئومورفولوژی، کرمانشاه، مکان‌یابی

۱- مقدمه

۱-۱- طرح مساله

دفع مواد زائد شهرها، یکی از مشکلات عمده و پر هزینه اغلب شهرداری هاست. هنوز در بسیاری از شهر های دنیا، از جمله کرمانشاه، زباله ها پس از جمع آوری در نزدیکترین محل قابل دسترسی، روی هم انباشته می شوند. اغلب این مکانها، پتانسیل پذیرش انواع مواد زائد، به خصوص مواد سمی را نداشته، در نتیجه مسائل زیست- محیطی متعددی را ایجاد می کنند. به همین دلیل، از مدت ها پیش برخی از مسؤولان شهرها در دفع مواد زائد جامعه شهری تحت مدیریت خود تجدید نظر کرده و روش های دیگری را بازبینی نموده اند. روش دفن بهداشتی زباله، یکی از این روش هاست که در حال حاضر همپای طرح بازیافت، مورد توجه بسیاری از مدیران شهر های بزرگ دنیا قرار گرفته است.

در روش دفن بهداشتی، زباله ها به صورت لایه هایی به ضخامت های متفاوت معمولا در حدود ۵ متر روی زمین پخش و فشرده شده، سپس به وسیله لایه ای از خاک یا هر مواد پوششی دیگر، به ضخامت تقریبا ۱۵ سانتیمتر پوشانده می شود (اسلامی، ۱۳۷۲: ۱۷۳ و بدو، ۱۳۸۲: ۲۲۷). یکی از مسائل مهم در اجرای موفقیت آمیز این طرح، انتخاب مکانی مناسب برای دفن آن است. در حقیقت، محل مورد نظر باید در جایی باشد که باعث آلودگی منابع آب سطحی و زیر زمینی نگردد، زمین کافی نسبتا مسطح با خاک غیر قابل استفاده موجود باشد، تاثیر منفی بر چشم انداز و اکولوژی منطقه نداشته باشد، وزش باد، بو و آلودگی آن را به فضای شهر انتقال ندهد، قابلیت دسترسی،

پایین بودن ارزش زمین، عدم تجاوز به حریم شهرهای دیگر و ... از جمله عوامل دیگری هستند که در انتخاب این نوع مکان ها نقش دارند (بدو، ۱۳۸۲: ۲۹۸؛ عبدلی، ۱۳۷۹؛ پاداش، ۱۳۸۵؛ عمرانی، ۱۳۷۷؛ سعیدنیا، ۱۳۸۲). امروزه، سیستم اطلاعات جغرافیایی^۱ این امکان را برای جغرافیدانان و برنامه ریزان امور شهری فراهم کرده است تا با گردآوری و تحلیل اطلاعات جغرافیایی بتوانند مکانی مناسب برای دفن بهداشتی مواد زائد شهری با توجه به متغیرهایی که به آنها اشاره شد، انتخاب نمایند (ویلیام^۲ و همکار، ۱۹۹۲؛ ناتسان^۳ و همکاران، ۲۰۰۸؛ فرهودی و همکاران، ۱۳۸۲؛ منوری و همکار، ۱۳۸۵).

هر چند در سال های اخیر، طرح بازیافت زباله در شهر کرمانشاه تاسیس شده است، ولی با توجه به نوپا بودن این طرح از یک سو و تولید بیش از حد زباله از سوی دیگر، این طرح جوابگوی بازیافت تمام پسماندها نبوده، در نتیجه، مقدار زیادی از آنها به محل انباشت کنونی فرستاده می شوند. با توجه به مکان گزینی نا مناسب این محل و مشکلات زیست - محیطی حاصل از آن، لزوم مکان یابی محل مناسبتری را برای دفع زباله تولیدی شهر کرمانشاه ایجاب می کند که این تحقیق تلاشی در همین راستا انجام شده است.

۱-۲- اهداف تحقیق

بررسی کارهای انجام شده، حاکی از آن است که در انتخاب یک مکان برای دفن بهداشتی زباله های

^۱ - Geographical Information System (GIS)

^۲ - Villiam, H. & Biokli, D.

^۳ - Natesan, U; Sarkar, Ch & Sumathi, R.

- فاصله محل کنونی تخلیه زباله تا جنوبی ترین نقطه شهر کرمانشاه ۱۰ کیلومتر است. اگر طول شهر کرمانشاه را نیز ۱۵ کیلومتر در نظر بگیریم، زباله های بخش شمالی شهر کرمانشاه باید پس از طی ۲۵ کیلومتر مسافت به محل تخلیه برسند. این موضوع نه تنها از نظر اقتصادی توجیه پذیر نیست، بلکه از نظر مسائل ترافیکی، چشم انداز و بهداشت شهری نیز نامناسب است، زیرا زباله های بخش شمالی شهر کرمانشاه باید از سرتاسر فضای شهر عبور کند تا به محل تخلیه برسد.

- زباله ها در دامنه شیب دار کوه سفید تخلیه می شوند. در نتیجه، اگر بخواهند طرح بهداشتی دفن زباله در محل پیاده گردد، علاوه بر اینکه فضای مناسب در اختیار قرار ندارد، خاک کافی هم برای ایجاد پوشش برای آن موجود نیست؛ ضمن اینکه با هر بار بارندگی، مقدار زیادی شیرابه توسط جریانهای سطحی به طرف پای دامنه سرازیر می شود.

- محل انباشت زباله ها در نزدیکی و بالادست یک چشمه پرآب به نام سراب قنبر قرار دارد که آب شرب قسمتی از شهر کرمانشاه را تامین می کند. به احتمال زیاد، نفوذ شیرابه ها در بالادست و یا شستشوی آنها توسط آب باران موجب آلودگی آب این سراب خواهد شد.

۴-۱- بررسی محدوده مورد مطالعه

شهر کرمانشاه با جمعیتی معادل ۷۶۶۷۰۶ نفر (بر اساس سرشماری سال ۱۳۸۵) به عنوان مرکز استان کرمانشاه، مهمترین مرکز جمعیتی مغرب کشور به

شهری، مطالعات ژئومرفولوژی؛ یعنی تشریح و تبیین اشکال زمین با توجه با شناختی که از ویژگی های سطح زمین به دست می دهد می تواند نقش مؤثری داشته باشد. تحقیق حاضر با این اندیشه، در جهت انتخاب مکانی مناسب برای دفن بهداشتی زباله های شهر کرمانشاه صورت می گیرد. این موضوع برای شهر کرمانشاه به دلیل برخورداری از توانایی های بالقوه طبیعی و چشم اندازهای اکولوژیک و همچنین به عنوان یکی از مناطق مهم توریستی غرب کشور می تواند حایز اهمیت باشد.

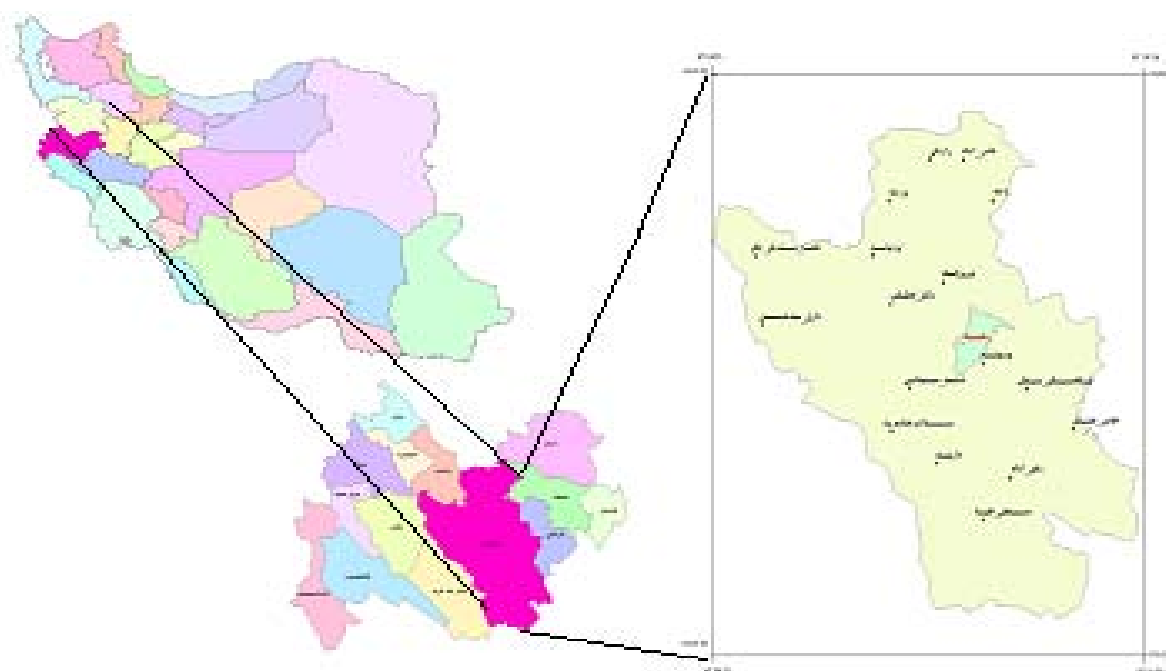
۳-۱- اهمیت و ضرورت تحقیق

میزان زباله تولیدی هر شهروند کرمانشاهی به طور متوسط ۵۰۰ تا ۸۰۰ گرم در روز است (شهرداری کرمانشاه، ۱۳۸۷). اگر تمام پسماندهای یک روز شهر کرمانشاه را که بالغ بر ۵۰۰ تا ۶۰۰ تن می شود، روی هم انباشته کنیم، حدود ۱۵۰۰ متر مکعب خواهد شد؛ یعنی به اندازه حجم یک ساختمان پنج طبقه با زیر بنای ۱۰۰ متر مربع و ارتفاع ۱۵ متر. این زباله ها در حال حاضر در دامنه شمالی یکی از کوه های رشته کوه سفید واقع در ۲۵ کیلومتری جنوب شهر کرمانشاه روی هم تلنبار می شوند. از این مقدار زباله، سالانه بالغ بر ۶۰۰ میلیون لیتر شیرابه و ۱/۵ میلیون تن گاز گلخانه ای متصاعد می گردد (شهرداری کرمانشاه، ۱۳۸۷) که علاوه بر پراکندگی و آلودگی زیست - محیطی، به سه دلیل زیر مشکلاتی را برای جامعه شهری کرمانشاه ایجاد کرده است:

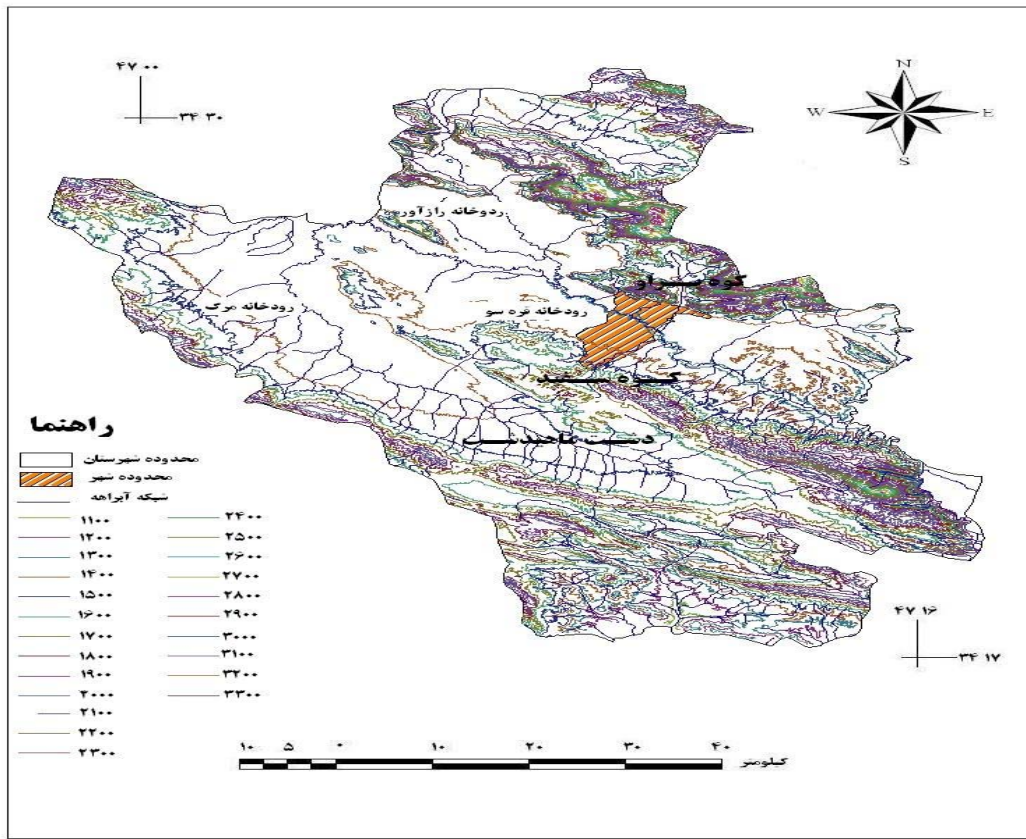
با آنکه طول دشت کرمانشاه با ساختار آبرفتی و تقریباً مسطح در امتداد شمال غربی- جنوب شرقی به ۴۰ کیلو متر می‌رسد، اما گسترش شهر در این امتداد از ۵ کیلو متر تجاوز نمی‌کند، در حالی که در عکس این جهت، طول شهر به ۱۵ کیلو متر می‌رسد (نقشه توپوگرافی ۱:۵۰۰۰۰ کرمانشاه).

به همین دلیل، توسعه شهر کرمانشاه در سال‌های اخیر باعث شده است تا دامنه کوه‌های حاشیه، به خصوص دامنه رشته کوه سفید، به دلیل شیب کمتر نیز به تصرف ساخت و سازهای شهری درآید. به این ترتیب، رودخانه قره سو که در میانه دشت کرمانشاه از شمال غرب به جنوب شرق جریان یافته، این شهر را به دو نیمه نامساوی تقسیم کرده است.

شمار می‌رود (شکل ۱). این شهر با شکلی کشیده در سطح یک دشت بین کوهی میان رشته کوه‌های پراو در شمال شرق و رشته کوه‌های سفید در جنوب غرب بنا شده است. رشته کوه پراو ساختمان آهکی و آهکی- دولومیتی دارد و ارتفاع آن به ۳۴۰۰ متر می‌رسد (نقشه زمین شناسی ۱:۲۵۰۰۰۰ کرمانشاه)، اما کوه سفید که ساختار آن یک سفره رورانده با حداکثر ارتفاع ۲۸۵۰ متر است، عمدتاً از رادیولاریت کرتاسه ساخته شده است (آب منطقه ای غرب، ۱۳۷۰: ۳۲۶ و علائی طالقانی، ۱۳۶: ۱۳۸۸). روند عمومی این کوه‌ها و دشت بین آنها (دشت کرمانشاه) شمال غربی- جنوب شرقی است، ولی جهت گسترش شهر کرمانشاه شمال شرقی - جنوب غربی؛ یعنی عمود بر امتداد رشته کوه‌های حاشیه است (شکل ۲). بنابراین،



شکل شماره ۱- موقعیت جغرافیایی شهرستان کرمانشاه



شکل شماره ۲- نقشه توپوگرافی شهرستان کرمانشاه

۱-۵- پیشینه تحقیق

ویلیام هندریکس و دیوید بیوکللی (۱۹۹۲:۱۳۹)^۴ با در نظر گرفتن شش متغیر جنس خاک، عمق سنگ مادر، کاربری زمین، فاصله از آب های سطحی، عمق آب های زیر زمینی و سطوح ارتفاعی، مکانی مناسب برای دفن بهداشتی زباله های ناحیه مد ایالت ورمونت امریکا شناسایی کرده اند. واستاوا و ناسوات (۲۰۰۲): (۱۳۳)^۵ با اضافه کردن سه متغیر: فاصله از گسل، فاصله از مراکز شهری و فاصله از فرودگاه به متغیرهای فوق، چهار مکان در اندازه های متفاوت برای دفن زباله

های شهر ۸۰۰ هزار نفری رانسی انتخاب کرده اند. عمرالجراح و هانی ابوالقداس (۲۰۰۵:۲۹۹)^۶ به کمک پانزده لایه اطلاعاتی اقدام به مکان‌یابی محل دفن زباله های شهر عمان کرده اند. سوماتی و چینموی ساکر (۲۰۰۷، ۲۱۴۶)^۷ با به کار گیری چهارده لایه اطلاعاتی، مناسبترین مکان را برای پسماند های جامد شهری کرماندال هندوستان انتخاب کرده اند. این محققان علاوه بر متغیر هایی که نام برده شده اند، به عواملی مانند: جهت شیب، جهت باد، تجهیزات شهری، اکولوژی طبیعی و آثار باستانی نیز توجه داشته اند. در

⁶- Omar Al-Jarrah, Hani Abu-Qdais

⁷- Usha Natesan, Chinmoy Sarkar R. Sumathi

⁴- viliam hendrix, david biokli

⁵- Vastava, Sh and nathawat

ایران نیز نیلچیان (۱۳۸۱:۱۳۳)؛ پوراحمد و همکاران (۱۳۸۵:۳۳)؛ با به کار گیری چنین متغیرهایی همراه با اطلاعات دیگر، نظیر: محدوده قانونی شهر، مالکیت زمین، ارزش زمین و تاثیر بر چشم انداز شهری، برای شهرهای تهران و بابل اقدام به کاری مشابه کرده اند. دیگر محققان نیز با استفاده از همین متغیرها و به کمک ابزار نوین مانند GIS اقدام به یافتن مکان مناسب برای دفن بهداشتی زباله در شهرهای مختلف ایران، مانند: تبریز، سنندج، رزن و دماوند نموده اند که از آن جمله می توان به کارهای صمدی و همکاران (۱۳۸۶)؛ امینی (۱۳۸۵)؛ نیرآبادی و همکاران (۱۳۸۷)؛ فرهودی و همکاران (۱۳۸۲)؛ منوری و همکاران (۱۳۸۵) اشاره کرد.

با آنکه در همه این تحقیقات، عوامل ژئومرفولوژی، مانند: شیب، جنس زمین، تکتونیک و دینامیک به عنوان متغیرهای مؤثر در مکان یابی به چشم می خورد، اما هیچ یک از آنها در تحقیقات خود نقش ژئومرفولوژی را به عنوان یک متغیر مستقل به کار نگرفته اند. لذا در این تحقیق سعی بر آن است تا با تکیه بر این متغیر، مکانی مناسب برای دفن زباله های شهر کرمانشاه انتخاب گردد.

۶-۱- روش تحقیق و مراحل آن

بررسی کارهای مشابه، حاکی از آن بوده است که در انتخاب محل دفن بهداشتی پسماند های جامد یک شهر، باید به شرایط طبیعی منطقه (آب، هوا، منابع آب سطحی و زیر زمینی و پوشش گیاهی)، شرایط فیزیکی (شیب زمین، جنس زمین و ناهمواریها)،

مرفولوژی شهر (شکل ظاهری شهر و جهت گیری اجزای آن)، معماری شهر (بناهای تاریخی، بافت قدیم و جدید)، مسائل اقتصادی، انسانی و ساختارهای زیر بنایی شهرستان مورد نظر توجه نمود و از این رو، مطالعات ژئومرفولوژی می تواند نقش مؤثری داشته باشد. به این ترتیب، در این پژوهش با نگرش ویژه به نقش ژئومرفولوژی در مکان یابی، ابتدا نقشه ژئومرفولوژی شهرستان کرمانشاه با شناسایی هشت واحد لندفرم^۸: دشت سیلابی، دشت تراکمی، دشت فرسایشی هموار، دشت فرسایشی ناهموار، مخروط افکنه آبرفتی، دامنه منظم، دامنه لغزشی و دامنه نامنظم تهیه گردیده است (شکل ۴). ابزار مورد استفاده در این مرحله عبارت بودند: از نقشه توپوگرافی در مقیاس ۱:۵۰۰۰۰۰، نقشه زمین شناسی در مقیاس ۱:۲۰۰۰۰۰. بررسی این نقشه نشان می دهد که دشت های فرسایشی منطقه مورد مطالعه با زیرساخت رادیولاریت^۹، شرایط بهتری نسبت به سایر لندفرم ها برای انتخاب مکان دفن زباله شهری کرمانشاه فراهم کرده است. در حقیقت، دشت کرمانشاه یک دشت آبرفتی با خاک حاصلخیز است که استعداد زیادی برای کشت و زرع دارد. بعلاوه، رودخانه قره سو با ساختار مئاندری^{۱۰} در میانه این دشت جریان یافته است و در نتیجه، حاشیه آن فضای مناسبی برای دفن زباله نخواهد بود.

^۸ - Land form

^۹ - رسوبات دریائی عمیق که از پوسته موجودات دریائی به نام رادیولر به وجود آمده است.

^{۱۰} - Meander

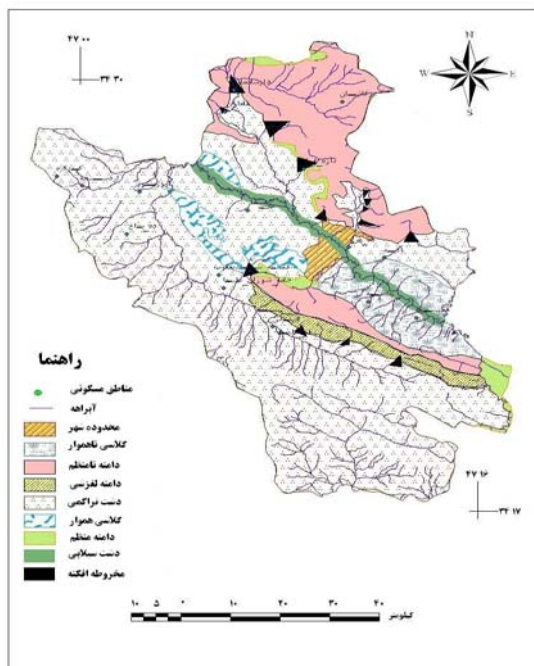
دامنه کوه‌های پراو نامنظم و از آهک کارستی و در نفوذ آب باران یا آب حاصل از ذوب برف حایز اهمیت هستند. دامنه‌های کوه سفید نیز با مرفولوژی منظم و یکنواخت در تولید جریانهای سطحی نقش دارند. بخش وسیعی از اراضی پایکوهی نیز از رسوبات مخروط افکنه‌ای ساخته شده است که همانند دشت کرمانشاه دارای سفره آب زیر زمینی هستند. در مقابل، سطوح وسیعی از اراضی نیمه جنوبی شهر کرمانشاه را دشت‌های فرسایشی تپه ماهوری در بر گرفته است که متکی بر رادیولاریت‌های کرتاسه است. این اراضی هم به دلیل نفوذ پذیری کم زیر بنای آن، فاقد سفره آب زیرزمینی است و هم به دلیل فرسایش پذیری رادیولاریت‌ها با قشر ضخیمی از مواد هوازده به صورت خاک پوشیده شده‌اند. بعلاوه، در سطح این اراضی کشت و زرع تنها به صورت دیم کاری صورت می‌گیرد و در صورت کاهش بارش تولید زیاد نخواهد بود. به این ترتیب، با انتخاب مکان دفن زباله در سطح این اراضی، چهار معیار اصلی و در واقع، حذفی برای این نوع مکان‌یابی مانند جنس زمین، شیب، عمق سفره آب زیر زمینی و جنس خاک غربال گردیده‌اند.

در مرحله بعد، به منظور انتخاب یک یا چند محل (با توجه به دوره‌های زمانی مختلف) در سطوح فرسایشی کرمانشاه برای دفن زباله‌های این شهر و همچنین تایید این اراضی برای انتخاب هدف مورد نظر، با استناد به یازده متغیر: جنس زمین، جنس خاک، عمق سفره آب، فاصله از سکونتگاهها، فاصله از زهکش‌های سطحی، فاصله از جاده‌ها، شیب، پراکنش بارش، کاربری زمین، جهت باد غالب و واحدهای شکل زمین (ژئومرفولوژی) (اشکال ۳-۱۲)

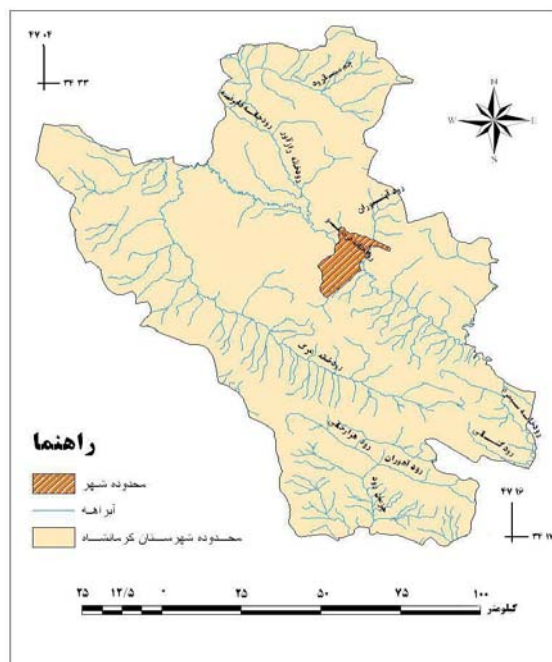
در قالب لایه‌های اطلاعاتی برای همپوشانی^{۱۱} در محیط GIS مبادرت به انتخاب بهترین محل در سطح شهرستان کرمانشاه شده است. این متغیرها بر اساس ویژگی‌های فیزیکی، معماری شهر کرمانشاه انتخاب شده‌اند. ابتدا نقشه این متغیرها تهیه گردید و سپس با استناد به منابع مختلف و مشورت با کارشناسان هر کدام از لایه‌ها در محیط GIS رقومی شدند و در قالب ساخت توپولوژی، تصحیح و ویرایش نقشه‌ها صورت گرفت و برای هر کدام از لایه‌ها با توجه به وزن و امتیاز آنها، بانک اطلاعاتی تشکیل و نقشه نهایی هر کدام از لایه‌ها تهیه شد. بعد از تحلیل جدولی بانک‌های اطلاعاتی ادغام شده و ترکیب آنها با توجه به معیارهای انتخاب مؤثر در مراکز دفن و امتیاز داده شده به هر لایه، با استفاده از منطق همپوشانی یا روی هم گذاری در محیط GIS، مکان مناسب احداث سایت برای دفن بهداشتی پسماند جامد شهر کرمانشاه شناسایی و بر روی نقشه مشخص شده است.

در مرحله سوم و طی بازدیدهای میدانی مراکز سه گانه دفن انتخابی در سطح زمین، شناسایی و ویژگی آنها از نظر مالکیت زمین، ارزش ملک، چشم انداز (منظر زمین)، ویژگی‌های اکولوژیک (شرایط زیست - محیطی)، فراهم بودن خاک کافی برای ایجاد پوشش و فاصله از آثار باستانی بررسی میدانی شده‌اند و در نهایت، امتیاز نهایی برای هر سایت محاسبه و به ترتیب اولویت به عنوان مکان‌های مناسب برای دفن بهداشتی پسماند‌های جامد شهری کرمانشاه معرفی شده‌اند.

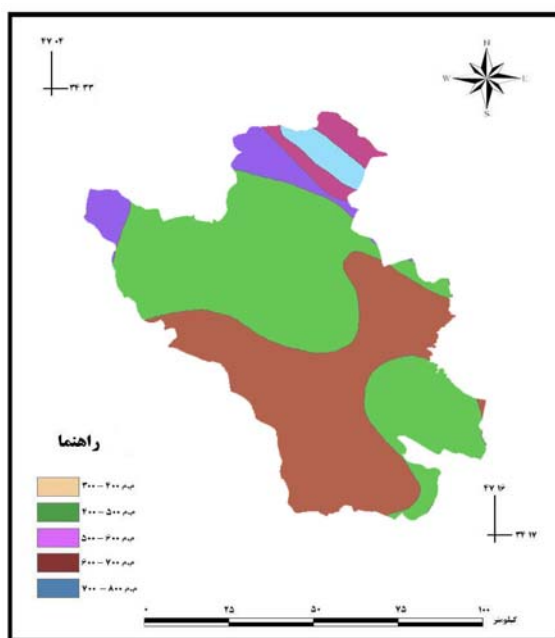
¹¹ - index overlay



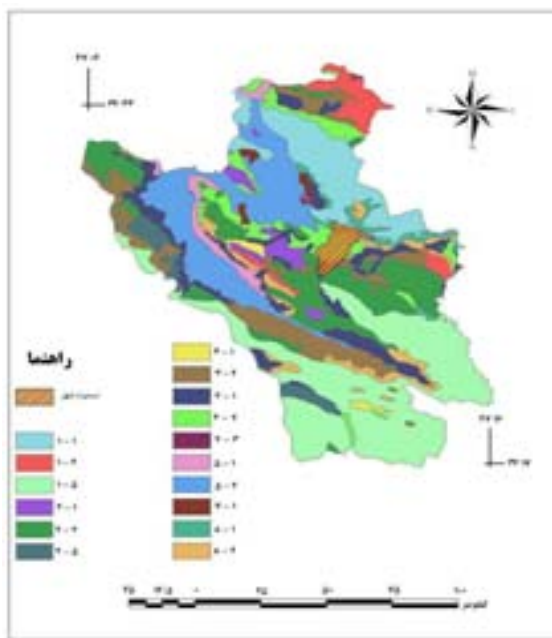
شکل شماره ۴- نقشه واحدهای ژئومورفولوژی



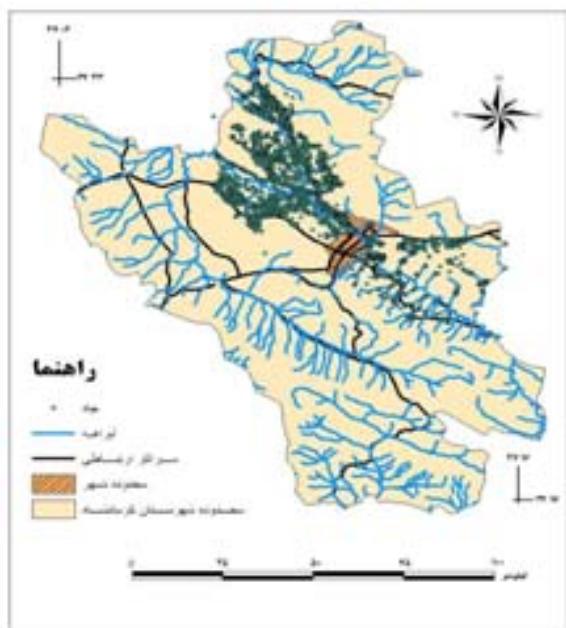
شکل شماره ۳- نقشه شبکه آبراهه



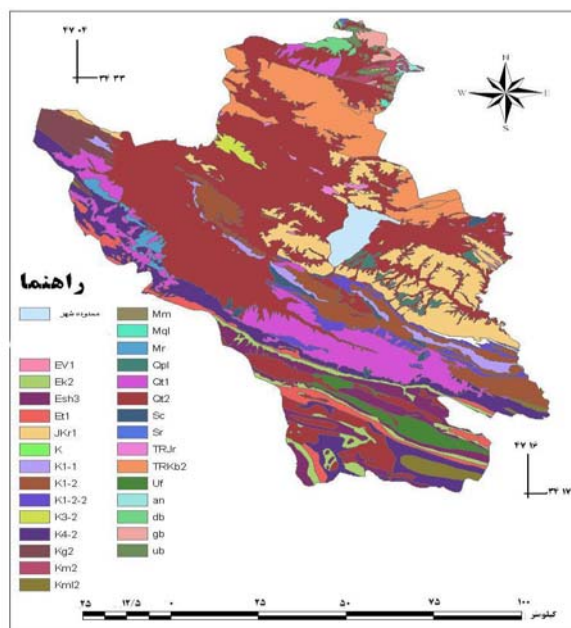
شکل شماره ۵- نقشه پراکنش بارش



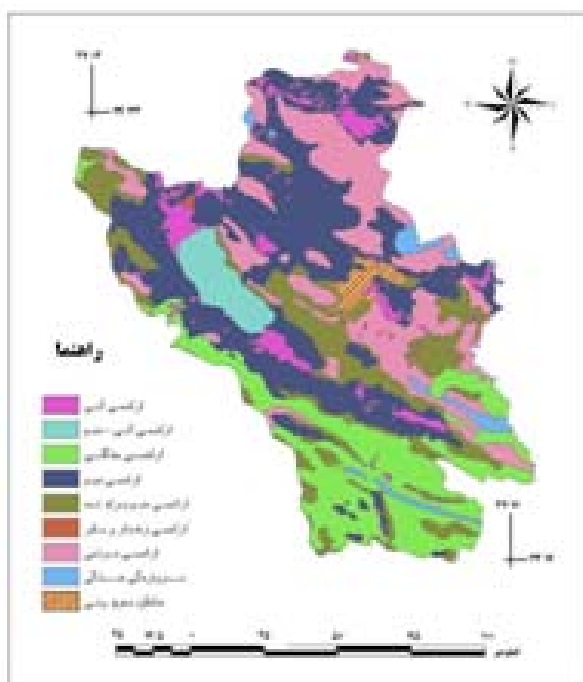
شکل شماره ۶- نقشه پراکنش انواع خاک



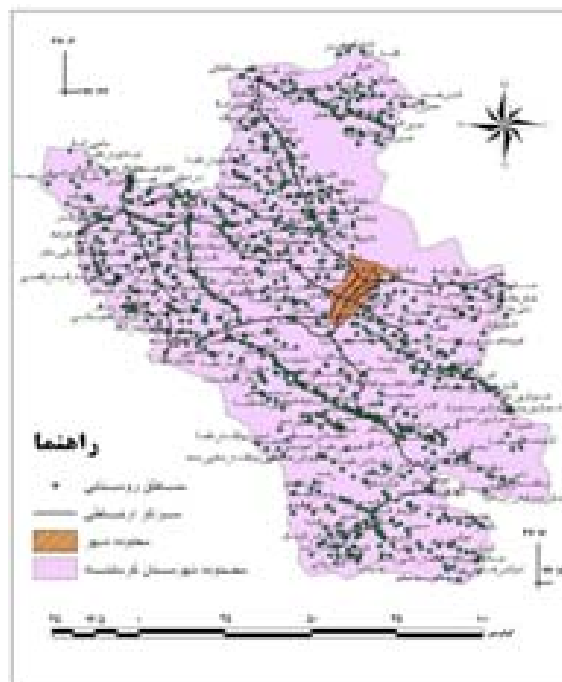
شکل شماره ۷- نقشه پراکنش چاه های آب



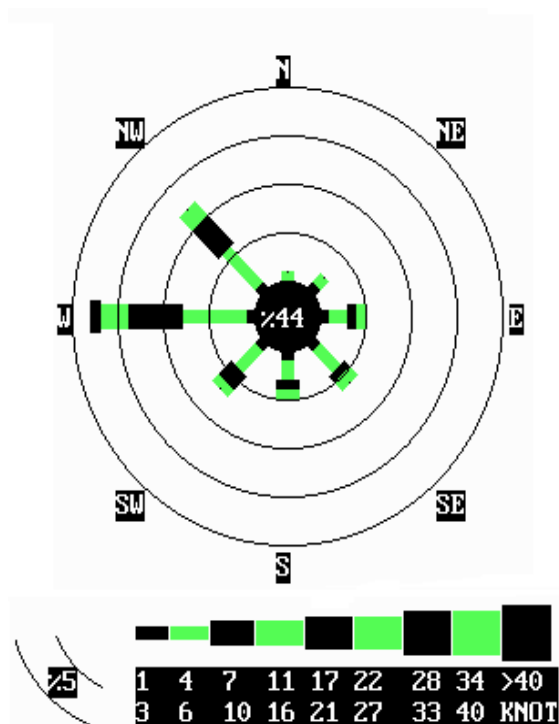
شکل شماره ۸- نقشه سازندهای زمین شناسی



شکل شماره ۹- نقشه کاربری اراضی

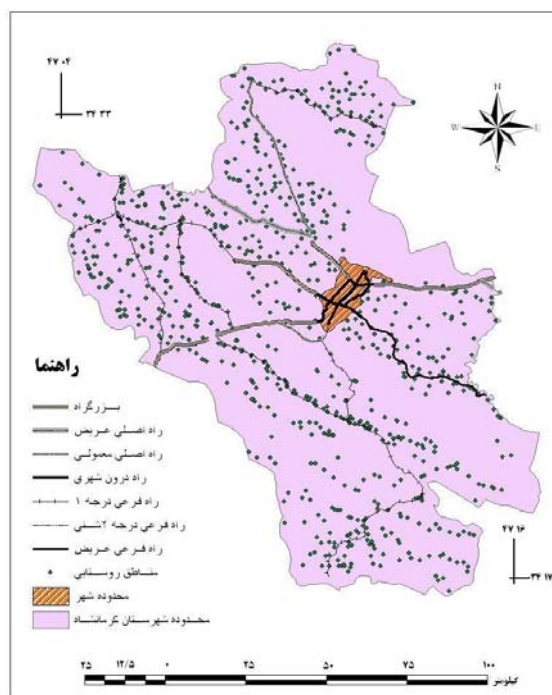


شکل شماره ۱۰- نقشه پراکنش سکونتگاه های شهری و روستایی



شکل شماره ۱۲- گلباد سالانه ایستگاه کرمانشاه دوره آماری ۱۹۹۹ - ۱۹۵۱

تا سال ۱۹۳۰ که موضوع دفن بهداشتی پسماند جامد شهری در شهرهای بزرگ آمریکا مطرح شد، ریختن زباله شهرهای حاشیه دریاها و اقیانوسها به داخل آب در این کشور، روش مرسوم و متداولی بود. در دیگر شهرهای دنیا نیز زباله ها پس از جمع آوری در حاشیه شهرها روی هم انباشته می شده و یا به داخل آب رودخانه های اطراف و یا دریاها و دریاچه ریخته می شده است. این روش دفع مواد زاید شهری، علاوه بر اینکه چهره ناخوشایندی به منظر شهرها می بخشیده، از نظر بهداشتی مانند بوی تعفن، تکثیر ناقلان امراض و آلودگی زیست - محیطی نیز مسائل زیادی به همراه داشته است. از این رو، پس از تصویب قانون ممنوعیت ریختن زباله به دریاها در



شکل شماره ۱۱- نقشه جاده های اصلی

۲- مفاهیم و مبانی نظری

به مجموعه مواد ناشی از فعالیت‌هایی که در محل سکونت انسان تولید می شود و دست کم از نظر مالکان آن مواد غیر قابل استفاده و دور ریختنی تلقی می شوند، زباله یا پسماند گفته می شود (عمرانی، ۱۳۷۷: ۴۸). نگهداری این مواد در اطراف منزل معمولاً مخل نظم و زیبایی خواهد بود. از این رو، مردم همواره می کوشند این مواد را از محیط زندگی خود دور کنند. این موضوع برای نقاط شهری به دلیل حجم زیاد مواد پسماند کار آسانی نیست. به همین دلیل، از زمان شکل گیری جوامع شهری به مفهوم امروزه، چگونگی بر خورد با این مواد، همیشه یکی از دغدغه های ساکنان شهرها، بویژه مدیریت شهری بوده است.

شهر کرمانشاه را محل مناسبی برای احداث سایت دفن بهداشتی زباله های شهر کرمانشاه معرفی کرده است. نتایج حاصل از بررسی های ژئومورفولوژی نیز مؤید این موضوع بوده است. در واقع، چون دشت سرهای این بخش از کرمانشاه در نتیجه عقب نشینی دامنه های متشکل از رادیولاریت شکل گرفته اند، نه تنها فاقد سفره آب زیر زمینی هستند، بلکه خاک آن نیز نسبت به دشت کرمانشاه از استعداد کمتری برای کشاورزی برخوردار است. به علاوه، شیب کم و وجود قشر ضخیم مواد هوازده از خصوصیات دیگر این دشت سرهاست. به همین دلیل، این زمین ها از این لحاظ از شرایط لازم برای اجرای چنین پروژه ای را برخوردارند.

رادیولاریت کرمانشاه از لایه های رسوب سیلیسی قرمز رنگ به ضخامت ۵ تا ۱۵ سانتیمتر همراه با کمپلکسی از لایه های مارن و شیل های قرمز و زیتونی با طبقات آهک سیلیسی تشکیل شده است (تعویقی، ۱۳۶۲: ۲۴۲-۲۴۴). این رسوبات که کوه های کم ارتفاع حاشیه جنوبی دشت کرمانشاه یا در واقع بخش اعظم رشته کوه سفید را می پوشاند، حاصل راندگی از واحد زاگرس رورانده طی زمان کرتاسه پایانی تا حال حاضر بوده است. از این رو، ارتفاعات متشکل از رادیولاریت های جنوب شهر کرمانشاه از دیدگاه ساختاری یک سفره رورانده محسوب می شوند که امروزه تا ۳۰ کیلومتر از منشأ خود فاصله گرفته اند (علایی طالقانی، ۱۳۸۸: ۱۴۱-۱۴۲). فرایند روراندگی از یک طرف و ضخامت کم لایه ها از طرف دیگر

آمریکا در سال ۱۹۳۳، دفن زباله به روش بهداشتی به عنوان یک ضرورت مورد پذیرش مدیران شهری در آمد. دفن بهداشتی عبارت است از روشی که در آن زباله در لایه های مناسب روی زمین پخش شده، سپس به خوبی فشرده می گردد. عمق لایه های فشرده نباید از ۲/۵ متر تجاوز کند. لایه های فشرده شده با مواد پوششی - که معمولاً خاک است - به ضخامت ۱۵ سانتی متر و به طور روزانه پوشانده می شود. پوشش روزانه لایه ها از مزاحمت ناشی از پراکندگی مواد، تکثیر ناقلان و حشرات و وقوع آتش سوزی جلوگیری می کند. پس از تکمیل لایه ها، سلول های دفن به ضخامت ۶۰ تا ۹۰ سانتی متر با خاک کوبیده شده، پوشش نهایی می یابند (عبیدی، ۱۳۸۰: ۱۳۵).

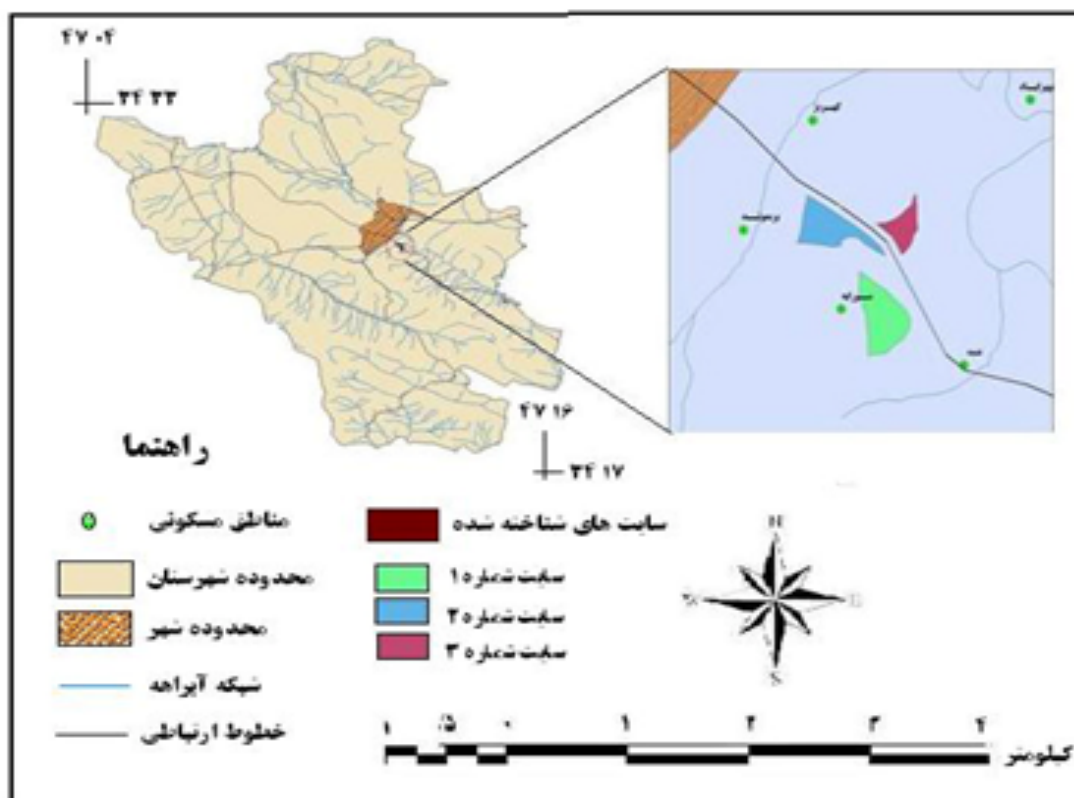
یکی از مسائل مهم در دفن بهداشتی زباله، یافتن مکان مناسب برای آن است. روش های متعددی در مکان یابی اراضی مناسب، جهت احداث سایت دفن بهداشتی زباله وجود دارد. از جمله این روش ها می توان به روش های MPCA، DRASTIC و روش الک کردن اشاره نمود که توسط سازمان حفاظت محیط زیست آمریکا در سال ۱۹۸۵ ارائه شده است (بدو، ۱۳۸۲: ۱۱۲). در این تحقیق، با استفاده از روش الک کردن مبادرت به یافتن مکان مناسب برای دفن زباله در شهر کرمانشاه شده است.

۳- تحلیل یافته های تحقیق

نتایج حاصل از همپوشانی ۱۱ متغیر و بررسی های میدانی، دشت سر های ناهموار بخش جنوب شرق

ها دشتهای بیش و کم وسیعی گسترش پیدا کرده اند که پوشیده از مواد فرسایشی می باشند. شیب این دشت‌ها کمتر از ۵ درصد است و در نتیجه، بستری مناسب برای دفن بهداشتی زباله هستند؛ ضمن اینکه در صورت دفن زباله در این اراضی، تپه های اطراف آن را از دید رهگذران پنهان خواهد داشت.

باعث گسیختگی زیاد در لایه های رادیولاریت شده اند، به طوری که امروزه در مقابل فرایندهای هوازدگی بسیار آسیب پذیر شده اند. از این رو، با آنکه ضخامت این واحد چینه ای در منطقه مورد مطالعه بین ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ متر متفاوت است، ولی عوارض حاصل از آن یا به شکل کوههای کم ارتفاع هستند و یا به طور کلی به شکل تپه ماهور در آمده اند. در فضای بین این تپه



شکل شماره ۱۳- نقشه اولویت بندی مکانهای مناسب دفن پسماندهای جامد شهر کرمانشاه

احداث شده است، در نزدیکی همین اراضی واقع شده است. به هر حال، این یافته ها نشان می دهد که با بررسی های دقیق ژئومرفولوژی، می توان به بسیاری از اهداف کاربردی نظیر مکانیابی جهت دفن زباله های شهری دست یافت.

آنچه دشت سرهای این بخش از شهر کرمانشاه را بهترین مکان برای اجرای پروژه مورد نظر معرفی کرده است، متغیر های دیگری بوده که در مکان گزینی دفن بهداشتی زباله توجه به آنها ضرورت دارد. شایان ذکر است که کارخانه بازیافت زباله که اخیرا در این شهر

۴- نتیجه گیری

انتخاب سه محل در سطح اراضی فرسایشی بخش جنوب شرق شهر کرمانشاه گردیده است. موقعیت این مکان‌ها در شکل ۱۳ و ویژگیهای جغرافیایی آنها نیز در جدول ۱ دیده می‌شود.

نتایج حاصل از همپوشانی ۱۱ متغیر مؤثر در مکان‌یابی به منظور دفن بهداشتی پسماندهای جامد شهر کرمانشاه برای دوره‌های زمانی مختلف، منجر به

جدول شماره ۱- ویژگی‌های جغرافیایی و محیطی سایت‌های برگزیده برای دفن بهداشتی زباله‌های شهر کرمانشاه

متغیر	سایت شماره یک	سایت شماره دو	سایت شماره سه
موقعیت نسبی	جنوب شرق شهر کرمانشاه به فاصله ۴/۵ کیلومتری از مرکز شهر و فاصله ۸ کیلومتری از دو بخش شمالی و جنوبی شهر	جنوب شرق کرمانشاه به فاصله ۱ کیلومتری از مرکز شهر و فاصله ۱/۵ کیلومتری از نزدیکترین روستا (روستای کهریز)	جنوب شرق کرمانشاه به فاصله ۴ کیلومتری از مرکز شهر و فاصله ۱/۵ کیلومتری از نزدیکترین روستا (روستای کهریز)
موقعیت ارتباطی	به فاصله ۴۰۰ متری از جاده کمرندی اسلام آباد	به فاصله ۶۰۰ متری از جاده کمرندی اسلام آباد	به فاصله ۴۰۰ متری از جاده کمرندی
توپوگرافی	تپه‌های پراکنده با شیب کمتر از ۱۰ درصد و دشتهای بین تپه‌ای با شیب کمتر از ۵ درصد	تپه‌های پراکنده با شیب کمتر از ۱۰ درصد و دشتهای بین تپه‌ای با شیب کمتر از ۵ درصد	تپه‌های پراکنده با شیب کمتر از ۱۰ درصد و دشتهای بین تپه‌ای با شیب کمتر از ۵ درصد
ژئومرفولوژی	دشت فرسایشی ناهموار با زیر ساخت رادیولاریتی و قشر ضخیم مواد هوازده	دشت فرسایشی ناهموار با زیر ساخت رادیولاریتی و قشر ضخیم مواد هوازده	دشت فرسایشی ناهموار با زیر ساخت رادیولاریتی و قشر ضخیم مواد هوازده
آب زیرزمینی	فاقد سفره آب زیرزمینی	فاقد سفره آب زیرزمینی	فاقد سفره آب زیرزمینی
آب سطحی	فاصله ۸۰۰ متری از رودخانه قره سو	فاصله ۷۰۰ متری از رودخانه قره سو	فاصله ۶۰۰ متری از رودخانه قره سو
کاربری زمین	اراضی دیم و مرتع	اراضی دیم و مرتع	اراضی دیم و مرتع
چشم انداز	دور از دید عموم. فاصله تا نزدیکترین روستا ۸۰۰ متر به نام شورابه با یک خانوار	دور از دید عموم. فاصله ۱ کیلومتری از روستای بریموند و ۲ کیلومتری از کهریز	دور از دید عموم. فاصله ۲/۵ کیلومتری از روستای کهریز
اکولوژی	فاقد پوشش جنگلی و خارج از محدوده حفاظت شده	فاقد پوشش جنگلی و خارج از محدوده حفاظت شده	فاقد پوشش جنگلی و خارج از محدوده حفاظت شده
موقعیت اقتصادی	خارج از بورس بازی زمین‌های شهری	خارج از بورس بازی زمین شهری	خارج از بورس بازی زمین شهری
وسعت	۱۰/۶ هکتار	۹/۳ هکتار	۵/۱ هکتار
فاصله از سایت بازیافت زباله	۲ KM	۲/۵ KM	۲/۵ KM
جهت باد غالب	مخالف جهت باد غالب	مخالف جهت باد غالب	مخالف جهت باد غالب

نزدیکترین سکونتگاه به مکان شماره یک، روستای شورابه نام دارد که تنها یک خانوار در آن ساکن است و حدود ۸۰۰ متر با آن فاصله دارد.

۵- پیشنهادها

۱-۵- تدوین برنامه و طرحی برای کنترل توسعه شهر کرمانشاه از محدوده کنونی، بویژه در بخش جنوب شرق آن که به سایت دفن بهداشتی زباله ختم می شود.

۲-۵- با توجه به اینکه در بسیاری از موارد، محدوده شهرستان ها و شهرهای ایران از عوارض طبیعی تبعیت نمی کند، انتخاب یک مکان برای ایجاد سایت بهداشتی دفن زباله یک شهر ممکن است باعث اختلاف شهروندان شهرهای مجاور گردد. لذا پیشنهاد می شود برنامه جامع نگری تدوین گردد تا در آن به صورت ناحیه ای و منطقه ای به موضوع دفن بهداشتی زباله های شهری نگریسته شود.

۳-۵- از آنجا که شیرابه تولید شده از زباله ها ممکن است تا حدودی به داخل زمین نفوذ کرده، از این طریق به رودخانه قره سو راه یابد، پیشنهاد می شود که پس از حفر چاله برای دفن بهداشتی زباله، از یک لایه پلاستیکی به صورت پوشش کف چاله استفاده شود.

مکان اول به فاصله ۴/۵ کیلومتری و مکان های دوم و سوم در حدود ۴ کیلومتری از مرکز شهر قرار دارند. بنابراین، فاصله آن ها نسبت به شمالی ترین و جنوبی ترین بخش شهر تقریباً به یک اندازه (حدود ۷/۵ کیلومتر) است. فاصله این مکان ها از منابع آب سطحی (رودخانه قره سو) در حدود ۶۰۰ متر و از خطوط ارتباطی (جاده کمربندی) تقریباً ۱۰۰ متر است. مالکیت زمین ها خصوصی بوده، در آن گندم و جو به صورت دیم کشت می شود. به دلیل قرارگیری در حاشیه پایین دست شهر و نداشتن آب، این زمین ها جزو اراضی ارزان قیمت در کرمانشاه محسوب می شوند. از نظر کاربری، برای ساخت و ساز مناسب و برای کشاورزی نامناسب هستند. قرارگیری در جهت مخالف با باد غالب، دوری از مراکز تفریحی شهری، دوری از بناهای تاریخی، نزدیکی به محل بازیافت زباله و قرارگیری در مجاورت کمربندی شهر، از نکات مثبت دیگر این مکانها به شمار می رود.

وسعت مکان شماره یک ۱۰/۶ هکتار و مکان های شماره ۲ و ۳ به ترتیب ۹/۳ و ۵/۱ هکتار برآورد می شود. بنابراین، با توجه با حجم تولید زباله در شهر و با فرض عدم بازیافت زباله، مکان شماره یک برای یک دوره بیست ساله جوابگوی زباله های تولیدی شهر کرمانشاه خواهد بود و مکان های دوم و سوم را می توان برای دوره های طولانی تر در نظر گرفت.

Reference

▪ Abdoli, M, A, (1380); management system of municipal solid waste and its control methods, Tehran, municipality of Tehran, thing recovered and materials changing pub, pp: 56-68.

▪ Alae Taleghani, m, (1388); geomorphology of Iran, fifth edition, Tehran, Ghomes pub.

▪ Amini, mosa, (1385); Municipal solid waste landfill siting using remot sensing tecnology and GIS system, M.A thesis, Tabriz, university of Tabriz.

- Anwar, S. M, (2004); Solid Waste Management and GIS a case from Kalabagan area of Dhaka city, Bangladesh (the MPhil Thesis of mine)" a personal website John Bennet, (2005), Solid Waste Collections Department," City of Rome Annual Report.
- Bedo, Ka, (1382); waste landfill locality, solid waste management, Tehran
- Eslami, Mohamad, 1372; municipal solid waste management, Tehran, ministry of the interior pub, pp: 171-184.
- Farhoodi, Ra; Habibi, Ku & Zandi Bakhtiyari, Pa, (1382); municipal solid waste landfill siting using fuzzy methods and GIS (case study: Sanandag), publication of beautiful art, 23, pp: 15-24.
- General census of population and house, (1385); plan and budget organization of Kermanshah province.
- Hidar zadeh, Nima, (1380); municipal solid waste landfill siting using GIS for Tehran, M.S thesis, Faculty of engineering, Tehran, university of tarbiyate modares.
- Hidar zadeh, Nima, (1382); standard for municipal solid waste landfill siting, Tehran, interior Municipalities pub, pp: 135-147.
- Michelle. M & Groc, H. (2004); Routes, Requests, Bids, and Citations: GIS in Solid Waste: Services "googel.net.
- Monavary, Ma, & Salehi, Ma, (1385); application of GIS in municipal solid waste landfill siting (case study: Damavand), Tehran, third national congress on residue management and its place on urban planning,
- Municipality of Kermanshah, (1387); annually report of applied investigation office of Kermanshah province municipalities.
- Natesan, U; Ch. Sarkar, Ch. & Sumathi, R. (2008); GIS-based approach for optimized siting of municipal solid waste landfill: Waste Management 28, 2146–2160.
- Nayer Abadi, Ha & Hagi Mir Rahimi, Sm, (1387); application hierarchy and fuzzy methods in waste landfill siting, twelveth congress of survey organization of Iran.
- Nilchiyan, Si, (1381); locating for waste collecting and separation centers using GIS in 22 district of Tehran, faculty of art, university of Tehran. Pp: 131-148.
- Omar Al-Jarrah & Hani Abu-Qdais, (2006); Municipal solid waste landfill siting using intelligent system Waste Management' 26' 299–306.
- Omrani, GH, (1377); solide waste, Tehran, university of azade eslami pub, pp: 24-45.
- Padash, A & Jozi, s, Ali, (1385); regional strategy in solid waste management and refuses (case study: England and Jermamy), third congress on the day of clean earth, refuse management and its place on urban planning.
- Parhizkar, A & Ghafari gilande, Ata, 1385; GIS and multi standard decision analysis, Tehran, samt pub.
- Poorahmad, Ah; Habibi, Ku; Mohamadzahraee, Sa & Nazariadly, sa, (1386); using Fuzzy algoritm and GIS for municipal equipment locating (case study: Babolsar city), environmentology, 42 pp: 33-54.
- Saeedniya, A, (1382); municipal solid waste, seventh volume, second edition, Tehran, interior Municipalities pub, pp: 92-114.
- Samadi, m, T; Mortazavi, syeed m; Mohamad taheri, Abo; Fatehi, A; Binavapur, M ; Zareie, T & mohamadi, Zo, (1386); municipal solid waste landfill siting using GIS (case study: Sardrood rural of Razan city), Hamedan, tenth national conference on environment hygiene.
- Shah Ali, H, (1382); municipal solid waste landfill siting for Zanjan. M.A thesis, zahedan, university of sistan and balochestan.
- Tavighi, Mohamad, (1362); geology report of part of Bakhtaran province, Kermanshah, university of Razi, pp: 234-256.

- Vastava, Sh & M, Nathawat, (2003); selection of potential waste disposal sites around Ranchi urban complex using remote sensing and GIS techniques, urban planning, map Asia conference. 133-154
- Viliam. H & Biokli, D. (1992); Combining GIS with fuzzy multicriteria decision-making for landfill siting in a fast-growing urban: regionJournal of Environmental Management' 87 '139 –153
- West regional water org, (1370); equipment plan of Qareso river (geology and geotecnic), Kermanshah, library of west regional water org, pp: 326-331.

مدل‌سازی توسعه کالبدی و تعیین مکان بهینه برای اسکان جمعیت شهر سردشت تا افق ۱۴۰۰ به روش دلفی و منطق بولین در محیط GIS

میرنجف موسوی: استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه ارومیه، ایران*
رشید سعیدآبادی: استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه ارومیه، ایران
رسول فهرد: کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه یزد، ایران

چکیده

یکی از مشکلات اساسی حادث شده در شهرهای کشور، عدم جهت دهی مناسب و علم توسعه کالبدی آنها بوده است، که آثاری، همچون: تخریب زمین‌های کشاورزی، رشد و گسترش شهرها در ارتفاعات با شیب‌های زیاد، ادغام روستاها در کالبد شهرها، مشکلات زیست-محیطی و مخاطرات طبیعی، افزایش هزینه زیرساخت‌ها و خدمات شهری و عدم استفاده بهینه از زمین و ... را به دنبال داشته است. رعایت نکردن اصول شهرسازی یا ناتوانی در به کارگیری اصول، عدم بهره‌مندی مشاوران از ابزارهای قوی تحلیل مناسب محیطی و مسائل اجتماعی، اقتصادی و حقوقی، از اهم عوامل مؤثر در این زمینه بوده است. هدف این مقاله، تعیین الگوی مناسب برای جهت‌دهی توسعه کالبدی شهرهای کشور است که به صورت موردی، بر روی شهر سردشت انجام شده است. نوع تحقیق توسعه‌ای - کاربردی و روش بررسی آن توصیفی - تحلیلی است. جامعه آماری تحقیق محدود به ۶۷۰ هکتاری اطراف شهر سردشت (جهت‌مختلف) بوده که با تشخیص ضرورت توسعه افقی شهر به دلیل نبود فضاهای کافی، در محیط GIS و با استفاده از روش تصمیم‌گیری دلفی و منطق بولین اقدام به تعیین جهت توسعه افقی شهر در آینده شده است. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که بستر و فضای جغرافیایی شهر به لحاظ شرایط طبیعی - محیطی، پتانسیل اسکان جمعیت با توجه به رشد پیش‌بینی شده جمعیت (۱/۴) تا افق ۱۴۰۰ را نخواهد داشت. از یک طرف، محاط بودن شهر به وسیله عوارض طبیعی و ژئومورفولوژیک محیط پیرامون و از طرف دیگر، کمبودهای شدید شهر به لحاظ سرانه کاربری‌ها، تجهیزات، تأسیسات و امکانات و خدمات و مهمتر از همه، سرپناه (مسکن) تا افق ۱۴۰۰، شهر را با محدودیت‌های جدی روبه رو می‌سازد.

واژه‌های کلیدی: مدل‌سازی، مکان بهینه، اسکان جمعیت، توسعه کالبدی، شهر سردشت

۱- مقدمه

۱-۱- طرح مسأله

روند شهرنشینی و شهرسازی از گذشته‌های دور تاکنون با فراز و نشیب‌های بسیاری روبرو بوده است. روند شهرنشینی در هیچ جایی نمی‌تواند مستقل از مسائل اجتماعی، اقتصادی و سیاسی بررسی شود. با نگاهی به روند شهرنشینی و شهرسازی در ایران، می‌توان دریافت که شهرهای ایران با ویژگی‌های تکامل یافته در طی دهه‌های متمادی، دچار تحولی عظیم شده‌اند. شهرها آنچه از فضا و عناصر معماری به عنوان خصوصیات کالبدی در خود داشتند، طبق نیازهای روزمره ساکنان و در جواب به رشد و دگرگونی جامعه شهری طی زمان شکل گرفته و تکامل یافته بودند، لیکن تحولات جمعیتی - اقتصادی و اقدامات شهرسازی چند دهه اخیر، باعث تغییر و تحولات زیادی در فضا و کالبد شهرها شده است (مشهدی زاده، ۱۳۷۴: ۴۷).

بر اثر تحولات اجتماعی، اقتصادی و سیاسی یکصد سال اخیر، جمعیت شهرنشین ایران، همواره طی این سالها روندی افزایشی داشته است؛ به طوری که از حدود ۳۱ درصد در سال ۱۳۳۵، به ۶۸/۴ درصد در سال ۱۳۸۵ (مرکز آمار ایران، ۱۳۸۶) رسیده است. بدیهی است که این تغییرات جمعیتی در بعد کالبدی شهرها تأثیری تعیین‌کننده و نمایان داشته است.

همچنین، این تغییرات کالبدی و تحولات فضایی شهرها، چنان سریع و شتابنده عمل کرده است که پس از دوره‌ای کوتاه، اکنون شهرهای کشور، نه تنها توانایی حفظ ویژگی‌های سنتی و اصیل خود را ندارند، بلکه اصول تازه و علمی نیز بر کالبد آنها و رشد و توسعه

آینده‌شان با مشکلات بسیاری همراه است (نصیری، ۱۳۸۳: ۵۴).

افزایش جمعیت نقاط شهری و محدودیت پتانسیل‌های توسعه، از جمله مشکلاتی است که در بسیاری از نقاط جمعیتی موجود، ساکنان افق‌های آتی را به سایه می‌کشد و در افق‌های دور، ارائه خدمات عمومی و تامین منابع حیاتی را با محدودیتی چشمگیر مواجه می‌نماید. به این ترتیب، اصل بقای حیات را ضروری می‌سازد و انسان معاصر را در رهیافت تأمین نیازهای انسان آتی به دور اندیشی و آمی دارد، تا با شناخت کافی امکانات محیط زندگی خود و چشم‌انداز امید بخشی برای سهولت کار و زندگی نسل‌های آینده ترسیم نماید (مهندسین مشاور امکو، ۱۳۷۱: ۵).

۲-۱- اهمیت و ضرورت

شهر سردشت، واقع در بخش مرزی استان آذربایجان غربی و در ناحیه شمال غرب کشور در دوره‌های مختلف، بویژه در چند دهه اخیر تحولات زیادی را به خود دیده است. جمعیت این شهر در سال ۱۳۳۵ در حدود ۲۶۴۵ نفر بوده که به ۳۰۹۰۴ نفر در سال ۱۳۷۵ و در جدیدترین سرشماری (۱۳۸۵) به ۳۷۶۹۹ هزار نفر افزایش یافته است.

اگر چه تاریخ این شهر با توجه به آثار ثبت شده نسبتاً جدید است، اما با ساختار و بافتی نامنظم و فشرده و تا حد زیادی تحت تأثیر رشد ارگانیک و خودرو تلبور یافته است. طرح‌های توسعه شهر سردشت (طرح هادی مصوب ۱۳۶۱ و طرح هادی مصوب ۱۳۸۲)، نه تنها نتوانسته‌اند در رشد و توسعه موزون شهر مؤثر باشند، بلکه توسعه کالبدی شهر را

الگوی مناسب برای جهت‌دهی توسعه کالبدی شهرهای کشور است که به طور موردی بر روی شهر سردشت انجام شده است. محدوده مورد مطالعه، شهر سردشت همراه با فضاهای پیوسته به شهر به مساحت حدود ۶۷۰ هکتار است.

متغیرهای مورد بررسی عبارتند از: - شیب؛ - جهات شیب؛ - ارتفاع از سطح دریا؛ - ساختار زمین از نظر مقاومت و بارگذاری شهری؛ - دوری یا نزدیکی به گسل؛ - نزدیکی یا دوری از تأسیسات، تجهیزات و زیرساخت‌ها؛ - قابلیت اراضی؛ - پراکندگی سکونتگاه‌های روستایی اطراف شهر؛ - دوری یا نزدیکی از رودخانه‌ها، مسیل‌ها و آبراهه‌ها بوده‌اند.

در ابتدا برای تشخیص و ضرورت تعیین مکان بهینه برای اسکان جمعیت شهر، به بررسی و تحلیل ویژگی‌های اجتماعی، اقتصادی، محیطی و کالبدی و ... شهر پرداخته شد. تعیین شاخص‌های موثر در تعیین مکان بهینه برای اسکان جمعیت و تهیه لایه‌های اطلاعاتی، مرحله بعدی این مقاله را تشکیل می‌دهد. مرحله سوم، وزن‌دهی شاخص‌ها به روش تصمیم‌گیری دلفی است. در مرحله چهارم، تلفیق شاخص‌ها با استفاده از مدل‌های کاربردی در محیط GIS انجام می‌شود و مرحله آخر تهیه نقشه‌های نهایی بهترین مکان توسعه و اسکان است.

شهر سردشت به لحاظ سطوح سرانه زمین و همچنین مسکن، امکانات و تسهیلات شهری در وضعیت فعلی، با مشکلات و کمبودهای فراوانی رو به روست. همچنین، در آینده نیز (با توجه به افزایش جمعیت) شهر باید جوابگوی نیازهای فراوان جمعیت، مضاف بر نیازهای جمعیت فعلی باشد. مطالعه و تحلیل

در جهاتی پیشنهاد داده اند که با اصول و معیارهای شهرسازی سازگاری و همخوانی نداشته و باعث از بین رفتن زمین‌های کشاورزی و جنگل‌ها و مداخلات بی رویه محیطی، از جمله تسطیح و دستکاری دامنه‌ها و از همه مهمتر، جهت‌دهی توسعه شهر در جهت شمالی و بر روی گسل و ... شده است.

۳-۱- اهداف تحقیق

۱-۳-۱- شناخت و تحلیل سنجه‌های طبیعی - محیطی، کالبدی، اجتماعی و اقتصادی شهر سردشت؛
۱-۳-۲- پیش بینی تحولات آتی جمعیتی و توسعه کالبدی شهر سردشت؛

۱-۳-۳- ارائه گزینه‌های پیشنهادی و مدلسازی توسعه کالبدی با استفاده از شاخص‌های موثر در مکانیابی؛

۱-۳-۴- مکانیابی و تعیین بهترین نقطه برای اسکان جمعیت با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی.

۴-۱- سؤالهای تحقیق

با توجه به اهداف تحقیق، سؤال اساسی این تحقیق عبارت است از: بر اساس اصول و روش‌های شهرسازی، بهترین مکان و فضا برای توسعه و اسکان، در فضاهای اطراف و چسبیده به شهر سردشت کجاست؟

۵-۱- مواد و روش

نوع تحقیق توسعه‌ای - کاربردی و روش بررسی آن توصیفی - تحلیلی است. هدف این مقاله، تعیین

OR, NOT تعیین می‌کند (جهانی، مسگری، ۱۳۸۰: ۱۰۷).

به عبارتی دیگر، ترکیب منطقی نقشه‌ها را به صورت صفر و یک (درست یا نادرست؛ بله یا خیر) نمایش می‌دهد که با عملکردهای شرطی نتیجه به دست می‌آید. هر نقشه مورد استفاده به عنوان شرطی از یک لایه از مدارک، فرض می‌گردد. آیا این معیار در مکانیابی صدق می‌کند یا خیر؟ این مدل دارای مجموعه‌ای است که فقط دو عنصر دارد که باید به هریک از معیارهای ترکیب شونده اهمیت برابر داده شود و لذا برای انتخاب مکان، این محل یا مناسب است یا نامناسب و هیچ حالت دیگری ندارد (ثنایی نژاد، ۱۳۷۶: ۱۹۶).

۱-۵-۲- روش دلفی^۲

فولیس بیان می‌دارد که کلمه دلفی مربوط به مکان مقدسی از الهام محترم در یونان باستان است. پیشگویی‌ها و ابزارهای پیشنهادی از خدایان از طریق واسطه‌ها در این مکان مقدس انجام می‌گرفت.

بیشترین کاربردهای روش دلفی، اکتشاف معتبر و خلاق عقاید و تولید اطلاعات مناسب برای تصمیم‌گیری است. روش دلفی بر مبنای فرایند ساختاری برای جمع‌آوری و خلاصه‌کردن دانش، از گروهی از متخصصان با اهداف مجموع پرسشنامه‌های متفرق با بازخورد کنترل‌ی عقاید است. طبق نظر هلمر (Helmer)، دلفی ابزار مفید ارتباط را در میان گروهی از متخصصان بیان می‌کند (Kastien, M. R, 2002: 154).

یکی از اولین کاربردهای روش دلفی در کارهای "رند" انجام شد که در انتشارات گوردن (GODEN)

ویژگی‌های کالبدی - فیزیکی و فضاهاى دورن بافتی و سطوح و سرانه‌ها، نشان دهنده از این واقعیت است که بافت فعلی جوابگوی نیاز فعلی و آتی جمعیت نخواهد بود. بنابراین، برای رفع کمبودها و تامین نیازهای جمعیت آینده، فضاهاى پیوسته به شهر با مساحت ۶۷۲ هکتار، ارزیابی و تحلیل سیستمی شده است.

در این قسمت سعی شده است با استفاده از شاخص‌های طبیعی و انسانی، مکان‌های بهینه اطراف شهر برای اسکان جمعیت در محدوده انتخابی (با ۶۷۲۳۶۹۶ مترمربع)، با بهره‌گیری از سیستم اطلاعات جغرافیایی شناسایی و تعیین گردد تا به نحوی، به رفع کمبودهای فعلی و نیازهای شهر در آینده پاسخ داده شود. برای تعیین مکان بهینه توسعه آتی و اسکان جمعیت شهر، از دو منطق بولین و روش تصمیم‌گیری دلفی با استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی استفاده شده است.

۱-۵-۱- روش منطق بولین^۱

عملیات منطق بولین در تابع روی هم‌گذاری بر پایه جبر بولین استوار است و معمولاً برای تفکیک مناطقی که دارای مجموعه‌ای از شرایط و ویژگیهای مورد نظر هستند، کاربرد دارد. روی هم‌گذاری لایه‌ها در منطق بولین بر پایه چهار اصل منطقی ذیل استوار است و نتایج به صورت یک نقشه بولین جدید ارائه می‌گردد (اولی زاده، ۱۳۸۴: ۴۴).

این روش در سال ۱۹۴۷ توسط وارنز استفاده شد. مدل بولین، یک پرس و جوی چند شرطی است که روابط را بر اساس معیاری از عملیات منطقی؛ -AND,

^۲ - Delphi Method

^۱ - Boolean Algebra

افرادى که در گروه دلفى استخدام مى‌شوند، افرادى هستند که به منظور تسهيم تفکر در پروژه انتخاب مى‌شوند. به ندرت برای کارکرد دلفى جلسه-ای مورد نیاز است. تفکر دلفى مى‌تواند با گروهى کوچک و یا با صدها نفر انجام گیرد. حدود ۱۰ تا ۳۰ نفر گروه مناسب برای این روش هستند (Gordon and Hayward, 196: 54).

به تصویر کشیده شد. کاربرد دلفى در زمینه پیشگویی تکنولوژیک بود و به منظور پیشگویی ابداعات، فناوری‌های جدید و اثرات اجتماعى و اقتصادى تغییرات تکنولوژى هدفگیری شد (Helmer, 1991: 121). روش دلفى گاهى اوقات برای بررسی و تحلیل‌ها در میان تعدادى از متخصصان به کار مى‌رود. از سال-۱۹۵۰ چندین مطالعه تحقیقاتى با استفاده از روش دلفى بر روی بهداشت همگانى و مسائل آموزشى انجام گرفت (همان منبع).

جدول شماره ۱- مشخصات روش دلفى

سريع					*	طولانى
منطقى		*				احساسى
فردى					*	گروهى

برای آنالیز امتیازها در روش دلفى از فرمول زیر بهره گرفته مى‌شود؛

$$\text{Delphi} = \frac{\{ \text{متوسط امتیاز} \times (۴ + \text{بیشترین امتیاز} + \text{کم‌ترین امتیاز}) \}}{۶}$$

گذاشته است. محدود بودن شهر از چهار جهت به وسیله عوارض طبیعى؛ کوه، دره، مسیل و... از عوامل مؤثر بر شکل‌گیری الگو و بافت فشرده شهر در گذشته و گرایش به الگوی خطی دهه‌ی اخیر بوده است (فهر، ۱۳۸۶: ۲۱۹).

وضعیت پستی و بلندی شهر سردشت و عوارض ناشی از آن، همانند: وجود دره‌ها، تپه‌ها و ارتفاعات، نقش مؤثری در شکل‌گیری بافت، ساختار فضایی و رشد فیزیکی شهر داشته است. اصولاً شهرهای کوهستانی، از جمله سردشت به دلیل محدودیت راهیابی نفوذ به آنها که صرفاً از طریق

۱-۶-۱- محدوده مورد مطالعه

۱-۶-۱-۱- شرایط طبیعى

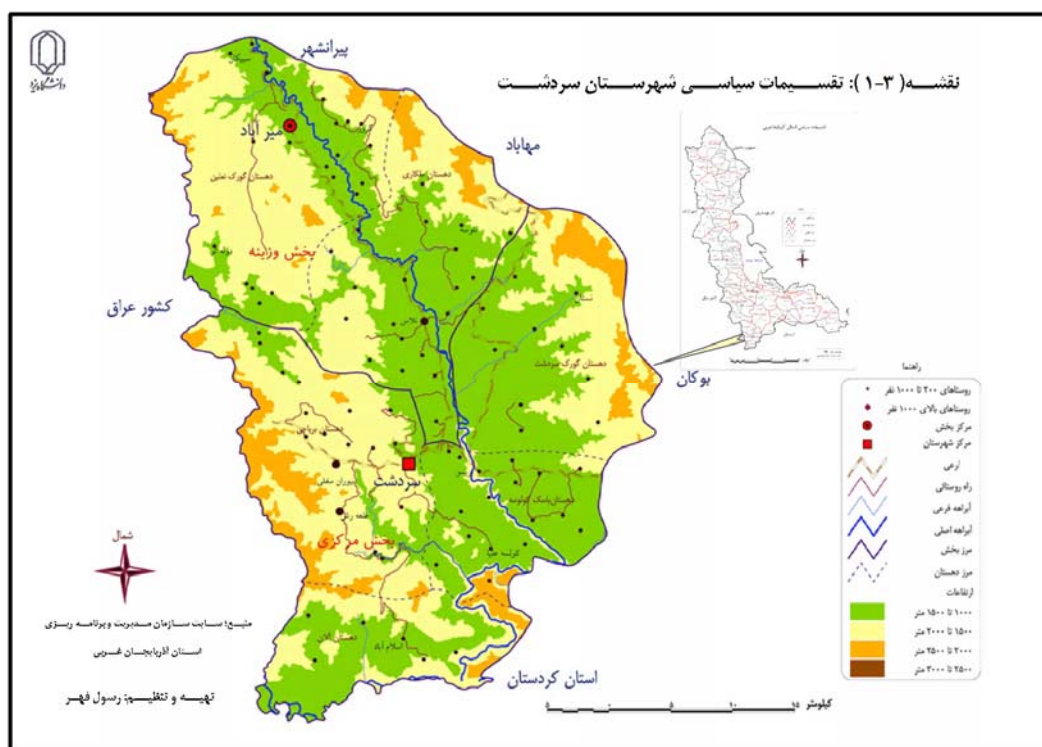
شهر سردشت در ۳۶ درجه عرض شمالی و ۴۵ درجه و ۳۰ دقیقه شرقی در جنوب غربی استان آذربایجان غربی، بر دامنه کوه «گرده‌سور» مشرف به دره زاب، در فاصله ۳۵ کیلومتری مرز ایران و عراق و ۱۵ کیلومتری شهر باستانی ربط واقع شده است (شکل شماره ۱).

شهر سردشت به لحاظ ویژگی‌های طبیعى - محیطی دارای شرایط خاصی است که به نحوی این عوامل تاثیرات فراوان بر الگوی سکونت، معیشت و شکل‌گیری بافت و ساخت شهری و ... به جای

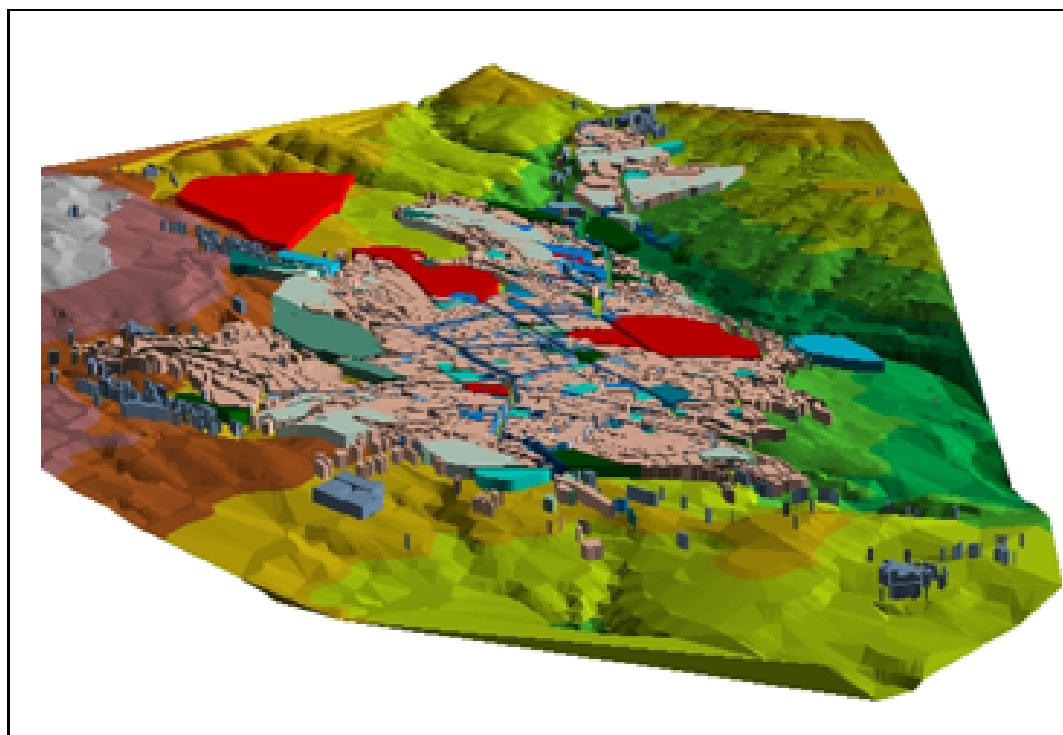
بیشتر ساخت و سازهای شهری سردشت، دارای مشکلات فنی و آیین‌نامه‌ای ساختمانی هستند و قسمت اعظم ساخت و سازهای دهه‌های قبل و حتی دههٔ اخیر، بخصوص در محلات گرده‌سور، دولت‌ناچک و مارغان فاقد پی مناسب بر بستر خود هستند که از دلایل اصلی آن بستر سنگی و کم عمق بودن خاک و کمبود ابزارآلات پیشرفته عمرانی یا بی‌بضاعتی ساکنان آن محلات است.

نکته آخر اینکه، بستر و فضای جغرافیایی شهر از دهه ۱۳۴۵ به بعد تا به حال، روز به روز به لحاظ "ظرفیت قابل تحمل محیط" و پایداری محیطی در معرض تهدید قرار داشته است و زمین‌های کشاورزی، باغها و قسمتی از جنگل‌های اطراف شهر، زیر ساخت و سازهای شهری قرار گرفته‌اند.

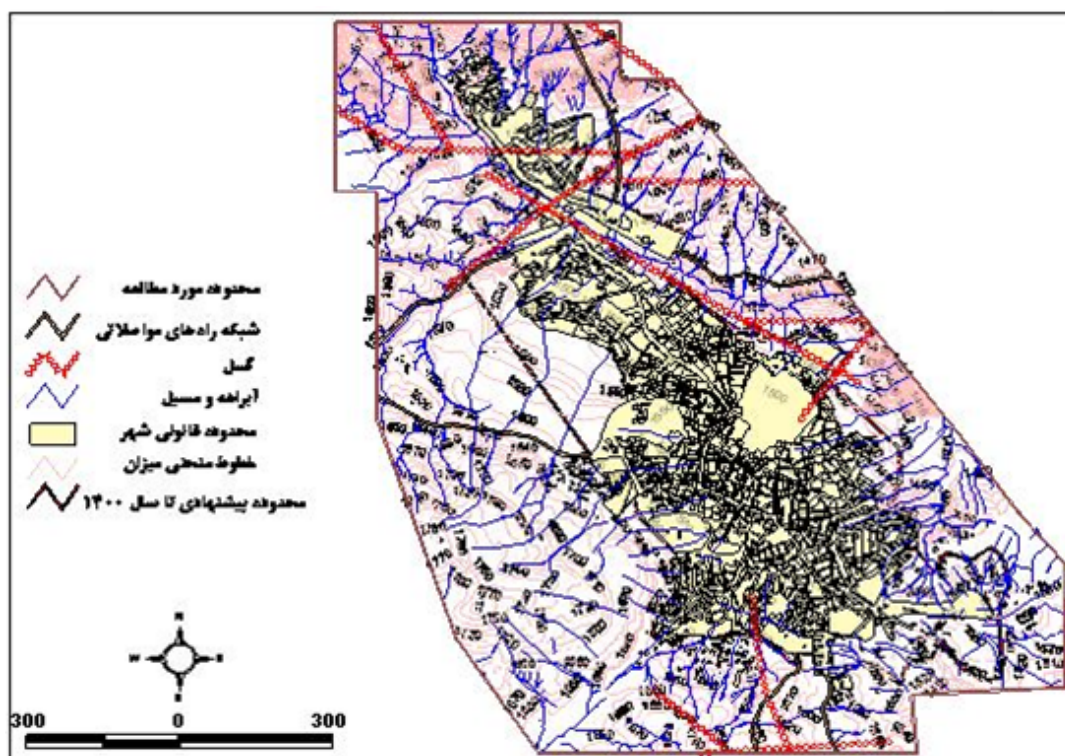
گردنه‌ها و راه‌های محدود میسر است، فرم خاصی از شکل‌یابی فضایی و مکان‌گزینی جغرافیایی را عرضه کرده است. بستر جغرافیایی شهر سردشت به لحاظ پستی، ناهمواری و شیب (۴۰ درصد از سطح شهر دارای شیب بالای ۲۰ درصد) و همچنین خطر زمین لرزه (عبور ۷ گسل محلی از بستر شهر و وقوع ۱۱ زمین لرزه با شدت بیشتر از ۳ ریشتر در طول ۲۱ سال گذشته)، وجود مسیل‌های فراوان بر بستر از شرایط بسیار نامطلوبی در چهارچوب معیارهای شهرسازی برخوردار است. همین مسأله تاثیر زیادی بر خدمات-رسانی شهری، تردد و عبور و مرور و ازدحام و شلوغی و ایمنی، بخصوص در فصول سرد سال و مخاطرات طبیعی در آینده دارد (همان منبع).



شکل شماره ۱- تقسیمات سیاسی شهرستان سردشت و موقع شهر



شکل شماره ۲- تصویر سه بعدی از بستر و کالبد شهر سردشت



شکل شماره ۳- نقشه گسل‌ها، آبراهه‌ها، راه‌ها و خطوط منحنی میزان محدوده مورد مطالعه

۱-۶-۲- وضعیت اجتماعی - اقتصادی

در مطالعات محیطی، از جمله شهری، توجه و بررسی ویژگی‌های جمعیتی از نظر تعداد مولفه‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی مهم است (حبیبی، ۱۳۸۰: ۱۳۰). بررسی، تحلیل و مقایسه داده‌های جمعیتی شهر سردشت، نتایج زیر را در برداشته است. در دهه‌های گذشته، این شهر در بعد جمعیتی تحولات ویژه‌ای را به خود دیده است.

جمعیت این شهر از ۲۶۴۵ نفر در سال ۱۳۳۵ به ۳۷۶۹۹ نفر در سال ۱۳۸۵ افزایش یافته است. متوسط رشد سالانه جمعیت شهر ۲ درصد در دوره ۸۵-۱۳۷۵ بوده، که در مقایسه با سطح کشور و استان رشد بالاتری را نشان می‌دهد (زرافشان، ۱۳۸۴: ۱۵۶)، ولی در مقایسه با نقاط شهری کشور و استان از رشد پایین‌تری برخوردار است. همچنین، به لحاظ شاخص‌های نسبت جنسی، ابعاد خانوار و ضریب وابستگی، نسبت به سطح کشور، استان و نقاط شهری آن‌ها، از شرایط ناپایدارتری برخوردار است. از کل جمعیت شهر سردشت در سال ۱۳۸۵، ۳۰/۸۹ درصد در گروه سنی (۱۴-۰ ساله)، ۶۵/۰۳ درصد در گروه سنی (۶۵-۱۵ ساله) و ۴/۰۷ درصد در گروه سنی ۶۵ ساله و بیشتر قرار دارد (بلوک‌های آماری مرکز آمار ایران، ۱۳۸۵). رشد جمعیت شهر در افق ۱۴۰۰ با یک جهش کوتاه‌تر نسبت به دوره پیش، با ۱/۴ درصد به حدود ۶۶۵۰۰ نفر خواهد رسید. به عبارت دیگر، در حدود ۸۸۰۰ نفر به جمعیت شهر افزوده خواهد شد.

۱-۶-۳- وضعیت مسکن

یکی از اساسی‌ترین نیاز ساکنان سکونت‌گاه‌های انسانی - چه شهر و چه روستا- داشتن سرپناه یا مسکن است (دلالت پور محمدی، ۱۳۸۰). در دهه اخیر نسبت به دهه‌های قبل، وضعیت مسکن در شهر سردشت به لحاظ شاخص‌های کیفی روند رو به بهبود بوده است و به لحاظ شاخص‌های کمی روند نامطلوبی را نشان می‌دهد که در مقایسه با مناطق شهری استان و مناطق شهری کشور از سطح پایین‌تری در بیشتر شاخص‌ها، برخوردار است.

بر اساس آینده‌نگری‌های انجام‌شده، با دخالت عوامل مختلف در آینده‌نگری مسکن (کمبودهای فعلی، نسبت خانوار در واحد مسکونی و ضریب تخریب واحدهای مسکونی در دوره ۱۵ ساله)، مسکن موردنیاز شهر سردشت تا افق ۱۴۰۰، در حدود ۵۵۲۱ واحد خواهد بود که با متوسط مساحت ۱۵۰ متر مربع و حداقل تعداد طبقات (دو طبقه برای هر دستگاه) و نوسازی ۱۵۹۰ دستگاه ساختمان‌های مخروبه به حدود ۳۰ هکتار برای هر واحد مسکونی نیاز خواهد بود که بافت موجود به دلیل فشردگی، تراکم بالای جمعیت، ازدحام و کمبود شدید زمین و همچنین، شرایط ناهموار بستر، حتی با افزایش تراکم زیاد که اصلاً مناسب شرایط شهر نیست، گنجایش و ظرفیت مسکن‌پذیری این میزان از کمبود (۲۳۰۰ واحد) و نیازهای جمعیت تا سال ۱۴۰۰ را نخواهد داشت (فهر، ۱۳۸۶: ۲۱۰).

۱-۶-۴- وضعیت کالبدی

در بعد کالبدی، با توجه به تحلیل‌ها و پیش‌بینی‌های انجام گرفته بر روی کاربری اراضی شهر و همچنین، بستر جغرافیایی و بافت و ساخت آن، به شدت در حال حاضر و تا افق برنامه با کمبود امکانات، تسهیلات شهری و کمبود زمین برای رفع نیازهای ساکنان فعلی و آتی شهر مواجه بوده و خواهد شد؛ به طوری که برای رفع نیازهای جمعیت فعلی و تأمین سطوح و سرانه‌های پیشنهادی، به حدود ۴۵ هکتار و برای جمعیت آتی این دوره به ۱۱۳ هکتار زمین نیاز است که حتی بافت موجود شهر، جوابگوی یک سوم کمبود فعلی هم، نخواهد بود. کل سطوح عمران شده شهر در سال ۱۳۸۵ در حدود ۲۵۲ هکتار بوده که بر اساس کمبودهای فعلی و همچنین میزان زمین موردنیاز برای جمعیت افزوده شده تا افق ۱۴۰۰ (-۸۸۰۰ نفر)، سطوح عمران شده شهر برای تأمین و برآورده کردن نیازهای ساکنان، باید به حدود ۳۷۰ هکتار برسد که برای تأمین این سطح، ناگزیر باید به فکر تأمین زمین در محدوده‌های خارج از شهر بود، زیرا همان طور که ذکر آن گذشت، بستر فعلی شهر حتی جوابگوی نیازهای فعلی جمعیت نیز نخواهد بود.

۲- مبانی نظری تحقیق

شهر مجموعه تجسم یافته و تبلور فضایی ایفای نقش‌های اساسی انسان در محیط جغرافیایی است که به تناسب امکانات، استعدادها، بضاعت فرهنگی و ذوق

و سلیقه‌های فردی شکل گرفته و توسعه می‌پذیرد (رهنمایی، ۱۳۶۹: ۸). شهرها، همواره تحت تأثیر نیروها و عوامل گوناگونی شکل گرفته، گسترش می‌یابند. شهر در اساس پدیده‌ای اجتماعی-اقتصادی است. انسان‌ها برای کار و زندگی و ارتباطات، در پهنه‌ای محدود و کمابیش متراکم گرد هم می‌آیند و کم‌کم شهر را پدید می‌آورند. شهرها با تحولات اجتماعی، جا به جایی‌های جمعیتی، تغییرات اقتصادی و نوآوری‌های فن‌شناختی، دگرگون می‌شوند. با افزایش جمعیت نیز فعالیت و سرمایه‌گذاری به شدت توسعه می‌یابد و نظام و سازمان کالبدی شهرها دستخوش تغییرات اساسی می‌شود (سعید نیا، ۱۳۷۸: ۱۹). شکل‌گیری و تغییرات ظاهری بافت شهری و رشد و توسعه آن، در تبعیت از مجموعه عوامل سازوکارهای تصمیم‌گیری، سیاست شهری، رفاه اجتماعی و بهبود زندگی انسانی صورت خواهد گرفت و شکل‌گیری جدید به دنبال عوامل فوق‌تحت خواهد یافت. از طرفی، توسعه فیزیکی ناموزون شهرها بیشتر به سیاست‌های اداری روستا - شهر وابسته بوده، روند بورس بازی، معاملات اقماری زمین نیز از عوامل اصلی در توسعه فیزیکی ناموزون شهرها محسوب می‌شود (شکوئی، ۱۳۷۳).

توجه به توسعه فیزیکی شهری پایدار، به عنوان یک ضرورت اساسی در برنامه‌های توسعه‌ی شهری، گویای اهمیت این موضوع در تقویت جبهه‌های فرهنگی، اجتماعی و کالبدی شهر است. افزایش بی‌رویه شهرها و رشد ناموزون آن‌ها به دلیل مهاجرت‌های

- تهیه برنامه برای شناسایی و حفاظت آثار باستانی؛
 - پیش بینی امکانات اقتصادی لازم برای توسعه و
 کارآیی تجهیزات و تأسیسات شهری؛
 - پیش بینی ایجاد تسهیلات در سیاست دولت در
 امر تجدید توسعه.

۲-۲- اشکال توسعه فیزیکی شهر

۲-۲-۱- توسعه ی متصل به شهر؛
 ۲-۲-۲- توسعه منفصل با فاصله ای که امکان
 اتصال آن در محدوده زمانی مشخص به شهر محتمل
 باشد؛

۲-۲-۳- توسعه منفصل با فاصله ای که امکان
 اتصال آن در محدوده زمانی مشخص به شهر محتمل
 نباشد. محدوده ای که توسعه متصل و منفصل در آن
 شکل می گیرد، می تواند در حوزه نفوذ مستقیم شهرها
 باشد، زیرا توسعه های قرارگرفته در خارج از این
 محدوده، در واقع توسعه های مستقل و یا متکی به
 دیگر نقاط رشد منطقه است (Listoki, 2002:16).

۲-۳- عوامل مؤثر در توسعه فیزیکی شهرها

۲-۳-۱- عوامل طبیعی
 استقرار و توسعه فیزیکی شهرها، در وهله اول، تا
 یخ شرايط محیطی و جغرافیای آنهاست. فضاهای
 مجاور شهر در ارتباط با عوامل گوناگون محیط طبیعی،
 از جمله شکل ناهمواری ها، وهمجواری آن ها با
 عوارض طبیعی، مانند: کوه، دشت، رودخانه، جلگه و

بی رویه و افزایش جمعیت، یکی از مشکلات اساسی
 شبکه شهری کشور است. اکنون هم یکی از مسائل
 تمام شهرها، رشد شهرنشینی و به تبع آن، گسترش
 شاخک های خزنده شهری بر اراضی پیرا شهری است،
 که پیامدهایی، چون: حاشیه نشینی، نابودی اراضی
 کشاورزی، افزایش جمعیت شهرها، عدم امکان
 پاسخگویی برخی از خدمات و کاربری ها در شهر،
 گسستگی بافت های فیزیکی، مشکلات زیست -
 محیطی، خصوصا آلودگی و نابسامانی سیمای شهری
 داشته است.

۲-۱- معیارها و ضوابط توسعه فیزیکی شهر

با توجه به مطالب گفته شده و تحلیل های مربوط
 به پیدایش شهر و برنامه ریزی کالبدی، در جهت توسعه
 و رشد شهری و تأمین نیازهای اقتصادی و اجتماعی
 آن، انجام معیارهای زیر ضروری است:
 - تأمین موازین ایمنی، بهداشت، رفاه و محیط
 سالم، حق انتخاب و قابلیت تحرک و انعطاف کالبدی
 شهر؛

- بهبود کیفیت ساختمانی و در نهایت بهبود سیمای
 شهر؛

- قابلیت تطبیق کالبد شهری با نیازهای آتی؛

- تنظیم برنامه صحیح برای مراحل مختلف توسعه
 شهری؛

- امکان حداکثر استفاده از خصوصیات طبیعی با
 تهیه طرحها؛

ابریشم قرار داشته اند، شهرهای بندری و شهرهایی که در کنار مراکز کشاورزی و صنعتی به وجود آمده‌اند، پیدایش و رونق خود را صرف نظر از نوع فعالیت اقتصادی (خدماتی، کشاورزی یا صنعتی) مدیون عامل یا عواملی هستند که موجب ایجاد در آمد برای محل می شود.

۲-۳-۳- عوامل اجتماعی

در مطالعات شهری، به موازات بررسی خصوصیات توپوگرافی طبیعی و ساختمان، لازم است به توپوگرافی اجتماعی گروههای مستقر در شهرها نیز توجه شود. توپوگرافی اجتماعی می تواند توضیح لایه بندهای اجتماعی موجود در شهرها را با توجه به خصوصیات فرهنگی، معیشتی، مسکونی و رفتاری آنان مورد توجه قرار داده، در تصمیم گیریهای شهری،

حدود فعالیت و چگونگی برخورد با آنها را مشخص کند (دلیر، ۱۳۸۵: ۲۲۰). توسعه شهر، در ارتباط تنگاتنگ با میزان رشد جمعیت شهری است و در این ارتباط، افزایش طبیعی جمعیت شهری، میزان مهاجرت خالص به شهر، انتقال ساخت جمعیتی جوامع غیر شهری به شهر و ساخت جمعیت شهر از عوامل اساسی به شمار می روند (رهنمایی، ۱۳۶۹: ۲۶).

۲-۳-۴- عوامل سیاسی

سیاست دولت ها از جنبه های مختلف می تواند در توسعه شهرها مؤثر باشد، از جمله توسعه شهرهای اداری، سیاسی، وابستگی اقتصادی شهرهای جهان سوم، روابط تولیدی حاکم بر جامعه و ایجاد زاغه

سواحل دریا و شرایط اقلیمی حاکم بر آن ها در چگونگی توسعه شهرها نقش تعیین کننده ای دارند؛ به طوری که شهرها به تبعیت از این شرایط شکل می گیرند و ضمن برقراری ارتباط با یکدیگر، به رشد و توسعه خود ادامه می دهند. این شرایط در تعیین نقش اندازه شهرها و روستاها سهم عمده ای دارند و مناسب بودن محیط های جغرافیایی به صورت ناحیه ای، تأثیر بسزایی در روند شکل گیری و توسعه ی آن ها خواهد داشت (Bullard, 2003: 22).

عواملی مانند: موقعیت جغرافیایی، ارتفاع از سطح دریا، شکل ناهمواری، شیب، آب و هوا، خاک و پوشش گیاهی و شبکه آب ها و زمین شناسی ناحیه، هر یک به گونه ای در پیدایش و شکل گیری، وسعت و گسترش مراکز شهری و تعیین نقش آن ها مؤثرند و هر کدام به صورت مجزا یا مشترک در ارتباط با عملکرد نسبی آن ها در شرایط حاکم بر جغرافیای منطقه، سیمای کنونی شهرها و روستاهای ایران را متأثر می سازند.

۲-۳-۲- عوامل اقتصادی

پایه اصلی مطالعات شهرسازی و طراحی شهری، مطالعه پایه اقتصادی شهر است که بر اساس آن اشتغال، جمعیت، درآمد و نهایتاً میزان نیاز به فضا مشخص می شود (شیعه، ۱۳۸۰: ۱۱۶). به این ترتیب، سرنوشت هر شهری با میزان و چگونگی فعالیت های تولید و درآمدزایی آن معلوم می شود. اصولاً علل پیدایش، توسعه و رونق شهرها قبل از هر چیز دیگر اقتصادی است (دلیر، ۱۳۸۵: ۲۱۸). شهرهایی که بر سر راه های

تأسیسات، تجهیزات و زیرساخت‌ها؛ - قابلیت اراضی؛
 - پراکندگی سکونتگاه‌های روستایی اطراف شهر؛
 - دوری یا نزدیکی از رودخانه‌ها، مسیل‌ها و آبراهه‌ها.
 از آنجا که در مقیاس کاری مذکور، اطلاعات مربوط به ساختار زمین شناسی در دسترس نبوده و فقط یک نقطه روستایی در محدوده مورد مطالعه وجود داشته است، از این پارامترها چشم‌پوشی شده است. از این رو، با شناسایی هفت متغیر مذکور تأثیرگذار یاد شده، ماتریس اولیه داده شکل گرفته است. نقشه‌های تهیه شده از نقشه طرح هادی در مقیاس ۱/۲۵۰۰ و نقشه توپوگرافی ۱/۵۰۰۰۰ سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح و نقشه زمین شناسی در مقیاس ۱/۱۰۰۰۰۰ منطقه مهاباد استخراج شده‌اند.

۳-۱-۱- ارزش‌دهی به متغیرها (تعیین اهمیت و رتبه متغیرها)

در این مرحله با توجه به مصوبه‌های شورای عالی معماری و شهرسازی، ضوابط و مقررات اجرایی طرح‌های جامع و ضوابط و مقررات وزارت راه و ترابری، وزارت نیرو در مورد حریم راه و خطوط انتقال نیرو و ضوابط وزارت جهادکشاورزی در مورد قابلیت اراضی و استانداردهای مرکز مطالعات و برنامه‌ریزی شهری وزارت کشور در مورد شاخص‌های مطرح شده در توسعه شهری، شاخص‌های مذکور را در هفت طبقه با توجه به اهمیت آن، با روش دلفی به شرح جدول شماره ۲ رتبه‌بندی شده است.

نشینی، حومه نشینی، فرسودگی شهر مرکزی، ایجاد بانک زمین و کنترل فرم توسعه شهرها و استفاده بهینه از زمین های شهری، دخیل است. امروزه، نقش دولت ها در فضا سازی جغرافیایی، که قبلاً در مطالعات جغرافیایی فراموش شده بود، از عوامل تعیین کننده است و در تمام زمینه های جغرافیایی، به ویژه جغرافیای شهری، بر آن تأکید می شود (شکویی، ۱۳۷۳: ۲۹-۳۱). لذا تصمیم گیرهای سیاسی می توانند مجموعه یک شهر را جذاب یا عاری از جذابیت سازند.

۳- بحث و یافته های تحقیق

۳-۱- تجزیه و تشریح و تعیین عوامل تاثیرگذار بر

توسعه کالبدی و اسکان جمعیت

پس از آن که مسأله بیان شد، آن را به بخش‌های کوچکی تجزیه می کنیم تا زمانی که دریا بیم برای حل آن، چه مراحلی را باید انجام داد و به چه داده‌هایی نیاز است. این مراحل همان اهدافی هستند که قرار است به منظور اندازه‌گیری میزان تناسب مکان به آنها دست یافت (نوریان، ۱۳۸۰: ۴۰). در مسأله مطروحه که تعیین پتانسیل و ظرفیت زمین‌های چسبیده به شهر برای اسکان جمعیت و توسعه آتی شهر بود، عوامل و پارامترهای مهم و تاثیرگذار در آن، بر اساس مطالعات نگارنده بر روی طرح‌ها و تحقیقات انجام شده و همچنین نظرات کارشناسی، به شرح زیر هستند؛

- شیب؛ - جهات شیب؛ - ارتفاع از سطح دریا؛
- ساختار زمین از نظر مقاومت و بارگذاری شهری؛
- دوری یا نزدیکی به گسل؛ - نزدیکی یا دوری از

جدول شماره ۲- امتیاز دهی و تجزیه و تحلیل امتیاز شاخص‌ها به روش دلفی

امتیاز	میانگین	امتیاز هر شاخص										شاخص‌ها
		Sp10	Sp9	Sp8	Sp7	Sp6	Sp5	Sp4	Sp3	Sp2	Sp1	
۶.۱	۵۵.۹	۷	۲	۷	۵	۹	۶	۷	۷	۵	۹	شیب
۵.۱	۴۹.۶	۶	۱	۷	۴	۶	۷	۴	۶	۸	۶	جهت شیب
۵.۲	۴۶.۷	۵	۲	۲	۴	۷	۸	۷	۸	۳	۷	سطوح ارتفاعی
۷.۷	۷۰.۹	۸	۹	۶	۸	۵	۱۰	۵	۹	۱۰	۹	گسل
۷	۶۴.۶	۶	۸	۵	۷	۹	۸	۹	۵	۷	۶	شبکه ارتباطی
۴.۸	۴۳.۵	۶	۴	۷	۴	۳	۴	۳	۴	۸	۵	زمین شناسی
۵.۷	۵۴.۷	۸	۶	۳	۸	۵	۵	۵	۸	۶	۷	قابلیت اراضی
۶.۴	۵۸.۶	۵	۷	۵	۶	۸	۹	۸	۶	۴	۶	شبکه آبهای سطحی
۵.۸	۵۲.۶	۳	۵	۳	۵	۹	۹	۹	۶	۶	۶	خطوط انتقال نیرو
		Sp10	Sp9	Sp8	Sp7	Sp6	Sp5	Sp4	Sp3	Sp2	Sp1	متخصصان

منبع: مطالعات نگارنده‌گان.

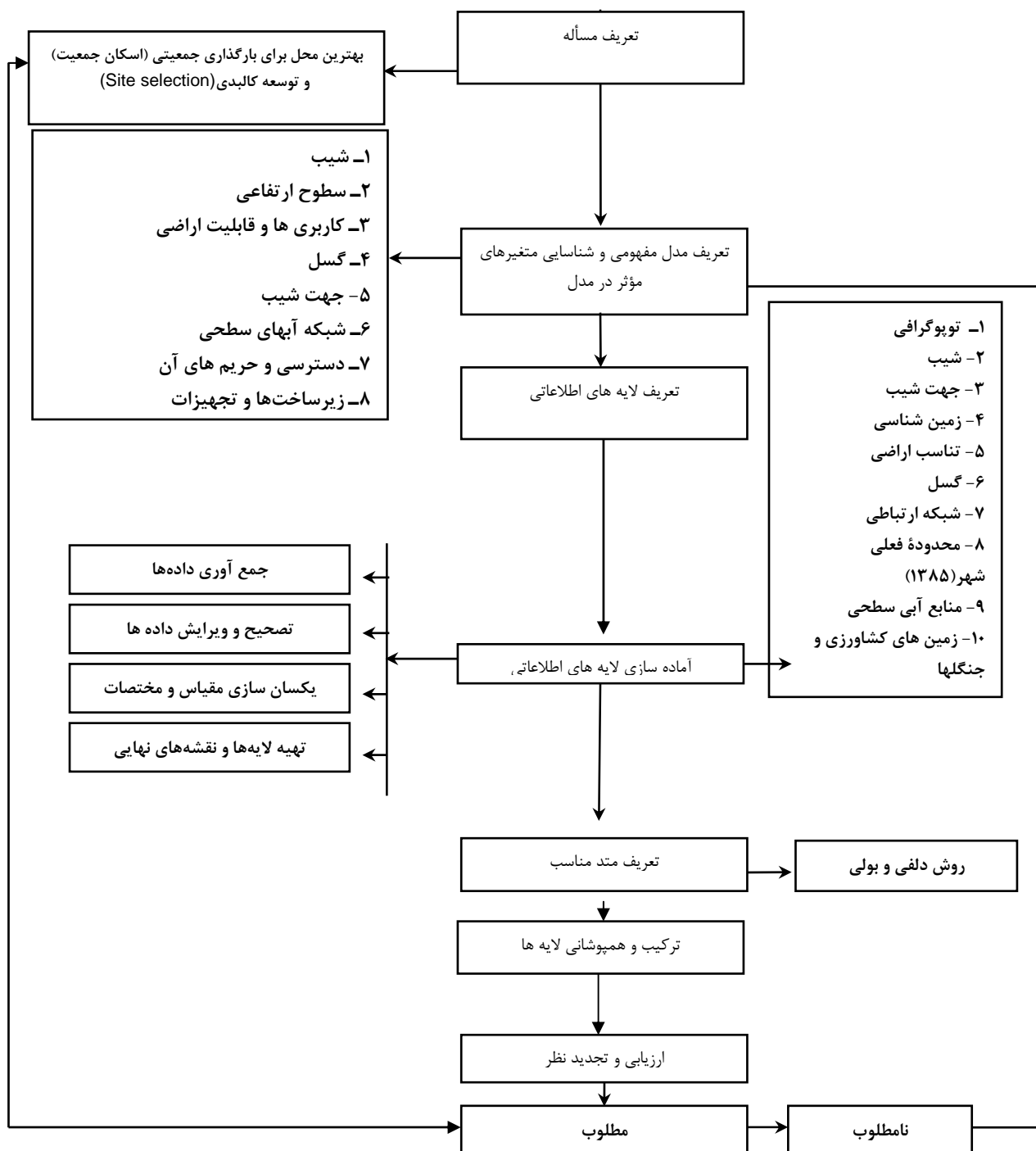
- وزن طبقات بعدی از رابطه زیر به دست می‌آید:

$$\text{اختلاف وزن طبقات} = \frac{\text{رتبه کسب شده}}{\text{تعداد طبقات}}$$

اختلاف وزن طبقات - وزن طبقه مافوق = وزن طبقه دوم

در این مرحله، برای شاخص‌های مورد بررسی در جدول شماره ۱، به شرح ذیل، به طبقات مختلف به روش نرمال‌سازی و با تفکر فازی وزن‌دهی شده است. نحوه وزن‌دهی به طبقات هر لایه یا نقشه بر اساس اصول زیر است؛

- وزن طبقه اول معادل رتبه کسب شده هر شاخص است؛



شکل شماره ۴- مدل مفهومی تعیین مکان بهینه برای توسعه کالبدی و اسکان جمعیت شهر سردشت

۳-۱-۲- تلفیق شاخص‌ها

در این مرحله، با استفاده از منطق بولین و روش تصمیم‌گیری دلفی، اقدام به وزن‌بندی و تلفیق شاخص‌ها شده است. طبق فرآیند تشریح‌شده بر حسب هدف موردنظر که تعیین مکان بهینه برای سکونت و توسعه آتی شهر بوده است، کلیه شاخص‌ها تجزیه و تحلیل و نقشه‌سازی شدند. در این مرحله،

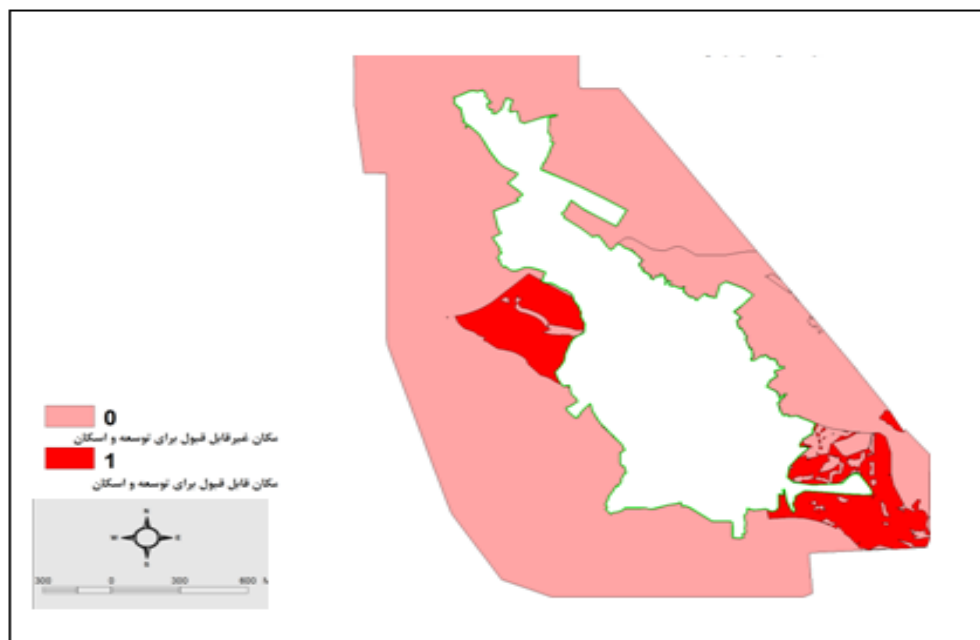
برای رسیدن به هدف، کلیه شاخص‌ها را با استفاده از توابع ریاضی در نرم‌افزار جانبی "تحلیل‌گر فضایی" Arcview و ArcGIS تلفیق و همپوشانی شدند و این تلفیق به دو روش یا دو مدل انجام گردید:
الف) تلفیق و همپوشانی لایه‌ها بر اساس منطق بولین به روش زیر انجام شده است؛

مکان بهینه

$([شیب] < ۱۵\%) \text{ and } ([جهت شیب] < ۱۱۲-۲۴۷) \text{ and } ([فاصله تا محدوده شهر] < ۵۰۰M) \text{ and } ([فاصله تا گسل] > ۵۰۰M) \text{ and } ([ارتفاع] < ۱۶۰۰M) \text{ and } ([کاربری اراضی] = ۴ \text{ و } ۵ \text{ کلاس}) \text{ and } ([فاصله تا مسیل] > ۱۵M)$

بخشی از جنوب شرقی شهر سردشت و قسمتی از زمین‌های غربی شهر که بخشی از پادگان نظامی خارج محدوده را نیز شامل می‌شود، مکانهای مطلوب برای توسعه آتی تشخیص داده شده‌اند.

نتایج حاصل از تلفیق شاخص‌ها در مدل اول، نشان‌دهنده آن است که از محدوده انتخابی که در حدود ۶۷۰ هکتار بوده است، تنها ۸۶۷۱۴۵ متر مربع (۸۶ هکتار) از آن برای توسعه آتی و سکونت دادن جمعیت مناسب و مطلوب است (شکل شماره ۵).



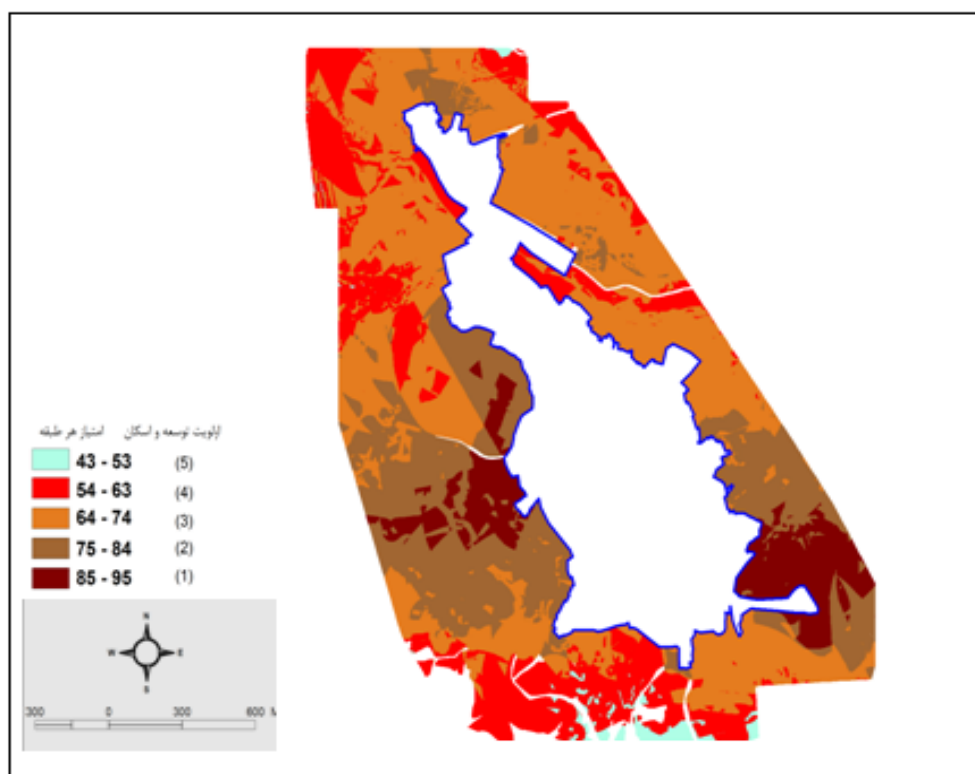
شکل شماره ۵- تعیین بهترین مکان برای توسعه کالبدی و اسکان جمعیت آتی شهر سردشت (منطق بولین)

ب) همپوشانی لایه‌ها با تفکر فازی و استفاده از فرمول زیر انجام شده است:
روش تصمیم‌گیری دلفی در وزن‌دهی لایه‌ها در قالب

= مکان بهینه

(نقشه طبقه‌بندی شده^۳ شیب) $+6.1$ ؛ (نقشه طبقه‌بندی شده جهت شیب) $+5.1$ (نقشه طبقه‌بندی شده ارتفاعی) 5.2)
 $+7.7$ (نقشه طبقه‌بندی شده گسل) $+7.7$ (نقشه طبقه‌بندی شده مسیل) $+6.4$)
نقشه طبقه‌بندی شده دوری و نزدیکی به تاسیسات و محدوده شهر) 7)

نتایج حاصل از همپوشانی لایه‌ها در مدل دوم که با تفکر فازی و میزان اهمیت هر شاخص نسبت به هم بوده است، از ۶۷۰ هکتار مورد مطالعه، کلیه محدوده بر حسب میزان مطلوبیت (مطابق شکل شماره ۶)، برای اسکان آتی شهر اولویت بندی شده است.



شکل شماره ۶- اولویت بندی محدوده بر اساس میزان برخورداری از شرایط بهینه برای توسعه و اسکان (روش دلفی)

۳- منظور از طبقه بندی شده، این است که کلیه لایه‌ها، از جمله نقشه شیب اطلاعات نقشه ای آن که با ساختار رستری است، در طبقات مختلفی تعریف شده و هر طبقه بر اساس روش‌های ذکر شده وزن‌بندی شده است.

۴- اعداد داخل پرانتز بیانگر وزن شاخص است که از طریق روش دلفی به دست آمده است.

۴- نتیجه گیری

همان طور که قبلاً اشاره شد، یکی از مشکلات اساسی حادث شده در شهرهای کشور، عدم جهت دهی مناسب و عدم توسعه کالبدی آنها بوده است، که آثار گوناگونی را در بخش‌های مختلف به دنبال داشته است. رعایت نکردن اصول شهرسازی یا ناتوانی در به کارگیری همه اصول، عدم بهره‌مندی مشاوران از ابزارهای قوی تحلیل مناسب محیطی و مسائل اجتماعی، اقتصادی و حقوقی، از اهم عوامل مؤثر در این زمینه بوده است.

روش سنتی مکان‌یابی جهات توسعه شهرها بر اساس شرح خدمات طرح‌های هادی و جامع شهر و غالباً با مطالعه امکانات و محدودیت‌های توسعه شهر صورت می‌گرفت و عموماً با مشاهدات بصری همراه بود. به طور کلی، در روش سنتی مطالعات جهات توسعه شهری به علت عدم ارزیابی منابع و چشم پوشی از فاکتورهای طبیعی مؤثر در توسعه شهری، غالباً دید تک بعدی نسبت به تعیین جهات پهنه توسعه شهری داشته است.

اگر چه در چند سال اخیر شاهد تغییراتی در زمینه به کارگیری مدل‌ها و روش‌ها و استفاده از سیستم اطلاعات جغرافیایی در توسعه فیزیکی شهرها در قالب مقالات علمی بوده‌ایم، اما به نحوی اکثر کارهای که تا به حال انجام شده است، دارای نواقص و ایرادهای اساسی بوده‌اند. از جمله می‌توان به انتخاب مدل‌ها و تکنیک‌ها و فرآیند مدل‌سازی تحقیقات پیشین اشاره کرد. برای مثال، در مدل‌سازی توسعه فیزیکی در بخش وزن دهی، به متغیرها و شاخص‌ها، بیشتر تک بعدی و به طور سنتی نظرات خود محقق در کنار برخی ضوابط و مقررات شهرسازی استفاده

شده است که به همان دید سنتی برنامه‌ریزی شهری بر می‌گردد.

این مقاله با تفاوتی اساسی با تحقیقات پیشین، از دو مدل بولی و دلفی که از دو شیوه کاملاً متفاوت برخوردارند و در نهایت، تلفیق این دو روش در تعیین گزینه نهایی، بستر بسیار مناسبی برای برنامه ریزان و مشاوران طرح‌های توسعه شهری فراهم می‌نماید. استفاده از روش دلفی برای تعیین وزن و اولویت‌بندی شاخص‌ها که نظرات جمعی از متخصصان امور برنامه‌ریزی شهری - نه فقط نظر خود محقق - در وزن دهی و امتیاز بندی شاخص‌هاست درجه و میزان خطا را در تعیین جهت توسعه شهر، با توجه به اهمیت فوق العاده وزن شاخص‌ها بسیار کاهش می‌دهد.

بر اساس مطالعات انجام شده و بررسی پیشینه تحقیق، پارامترهای گوناگونی در توسعه کالبدی و اسکان جمعیت شهری مؤثرند که به دو دسته عوامل طبیعی و انسانی تفکیک می‌شوند. مهمترین این عوامل عبارتند از: شیب، جهت شیب، ارتفاع از سطح دریا، گسل، منابع آب، تاسیسات، زیرساخت‌ها، مراکز سکونتگاهی و ...

در این مقاله، به منظور ارائه شاخص‌های مؤثر در توسعه کالبدی و اسکان جمعیت در شهرهای کشور و به کارگیری روش‌های نوین در مدل‌سازی آن به صورت موردی، به تعیین مکان بهینه برای اسکان جمعیت و توسعه آبی شهر سردشت، با استفاده از روش دلفی و منطق بولی در محیط GIS پرداخته شد.

بر اساس تحلیل‌ها و پیش‌بینی‌های انجام شده، شهر سردشت در پانزده سال آینده (۱۴۰۰-۱۳۸۵) شاهد تغییر و تحولات خاصی در ابعاد مختلف اجتماعی، اقتصادی و کالبدی و ... خواهد بود. این شهر در بعد

شرقی به میزان ۳۰ هکتار مطابق خروجی خالص از تلفیق نقشه‌های ۳ و ۴ به دلیل دارا بودن شرایط زیر برای اسکان جمعیت و توسعه آتی شهر مناسب تشخیص داده شده است: - دارای شیب کمتر از ۱۵ درصد؛ - جهت جغرافیایی غالب شمالی - جنوبی؛ - باد غالب شمالی - جنوبی؛ - در فاصله بیشتر از ۵۰۰ متر گسل؛ - در فاصله بیشتر از ۵۰ متر آبراهه‌ها؛ - در فاصله کمتر از ۵۰۰ متر محدوده شهر؛ - نزدیکی بسیار نزدیک به خطوط انتقال برق، آب، گاز و ...؛ - نزدیکی به راه‌های دسترسی؛ - برخورداری از زمین‌های غیرحاصلخیز و تپ ۴ و ۵ و ...

در این مقاله، از آنجا که از دو الگو؛ یکی در چارچوب منطق بولی (به کارگیری استانداردهای شهرسازی و تعیین دامنه برای هر یک از شاخص‌ها) و دیگری در قالب منطق فازی با روش دلفی (به کارگیری استانداردهای شهرسازی و اولویت بندی محدوده مورد مطالعه (۶۷۰ هکتار) با توجه به ظرفیت هر نقطه) استفاده شد، ارزیابی‌ها نشان دهنده این است که با همپوشانی نقشه‌های نهایی دو مدل که همپوشانی نواحی مشترک دو مدل در حدود ۳۰ هکتار بوده، می‌تواند به عنوان الگوی مناسبی در سطح کشور از سوی مهندسان مشاور و برنامه‌ریزان شهری استفاده قرار شود.

۵- پیشنهادها

۵-۱- بستر و فضای جغرافیایی فعلی شهر، جوابگوی نیازهای فعلی و آتی جمعیت نخواهد بود؛ بنابراین، در راستای توسعه پایدار شهر و کاهش هزینه‌های شهرسازی به حداقل و حداکثر استفاده مفید از محیط شهری، لازم است شهر سردشت در افق کوتاه مدت در فضاهای بهینه چسبیده به شهر و در

جمعیتی با جهشی کوتاهتر نسبت به دوره پیش، با رشد ۱/۴ درصد تا افق ۱۴۰۰، جمعیت آن به حدود ۶۵۰۰ نفر خواهد رسید. به عبارت دیگر، در حدود ۸۸۰۰ نفر به جمعیت شهر افزوده خواهد شد.

در بعد کالبدی با توجه به تحلیل‌ها و پیش بینی‌های انجام گرفته بر روی کاربری اراضی شهر و همچنین، بستر جغرافیایی و بافت و ساخت آن، شهر تا افق برنامه به شدت با کمبود امکانات، تسهیلات شهری و کمبود زمین برای رفع نیازهای ساکنان فعلی و آتی شهر مواجه خواهد شد؛ به طوری که برای رفع نیازهای جمعیت فعلی و تأمین سطوح و سرانه‌های پیشنهادی، به حدود ۴۵ هکتار و برای جمعیت آتی این دوره به ۱۱۳ هکتار زمین نیاز است که حتی بافت موجود شهر جوابگوی یک سوم کمبود فعلی هم نخواهد بود.

بر اساس آینده‌نگری‌های انجام شده و با به کارگیری عوامل مختلف در این تحلیل، از جمله: کمبودهای فعلی، ضریب خانوار در واحد مسکونی و ضریب تخریب واحدهای مسکونی در دوره پانزده ساله، مسکن مورد نیاز شهر سردشت تا افق ۱۴۰۰، در حدود ۵۵۲۱ واحد خواهد بود که بافت موجود به دلیل فشردگی، تراکم بالای جمعیت، ازدحام و کمبود شدید زمین و همچنین، شرایط ناهموار بستر، حتی با افزایش تراکم زیاد - که اصلاً مناسب شرایط شهر نیست - گنجایش و ظرفیت مسکن‌پذیری این میزان از کمبود و نیازهای جمعیت تا سال ۱۴۰۰ را نخواهد داشت.

در چهارچوب دیدگاه توسعه پایدار شهری و در نظر گرفتن شاخص‌های موثر در توسعه کالبدی شهر و اصول و معیارهای شهرسازی در به کارگیری شاخص‌ها، قسمتی از زمین‌های غرب شهر و جنوب

است؛ به طوری که زمین‌های زیادی در داخل محدوده و فضاهای چسبیده به شهر به این کاربری اختصاص یافته است؛ بنابراین، انتقال کاربری‌های ناسازگار به محدوده‌های خارج شهر، از ضرورت‌های اساسی در رفع کمبودهای فعلی و گامی در تحقق بخشیدن اصول برنامه‌ریزی کاربری اراضی (سازگاری- مطلوبیت) شهر است.

۶-۵- با توجه به اینکه شهر سردشت تقریباً از دهه- ۱۳۷۰ با پدیده اسکان غیررسمی در محیط‌های ناپایدار و نامناسب شهرسازی مواجه بوده و باعث پراکندگی توسعه در جهات مختلف در سال‌های اخیر شده است؛ ضمن تمهیدات حمایتی و اصلاحی در برخورد با این پدیده، حلقه سبز حفاظتی در سرتاسر محدوده- های اطراف شهر، برای جلوگیری از گسترش این پدیده و به طور کلی، جلوگیری از توسعه نامنظم و بی‌قواره شهر، پیشنهاد می‌شود.

۷-۵- در این مقاله، از آنجا که از دو الگو؛ یکی در چارچوب منطق بولی (به کارگیری استانداردهای شهرسازی و تعیین دامنه برای هر یک از شاخص‌ها) و دیگری در قالب منطق فازی با روش دلفی (به کارگیری استانداردهای شهرسازی و اولویت بندی محدوده مورد مطالعه (۶۷۰ هکتار) با توجه به ظرفیت هر نقطه) استفاده شد، ارزیابی‌ها نشان دهنده این است که با همپوشانی نقشه‌های نهایی دو مدل که همپوشانی نواحی مشترک دو مدل در حدود ۳۰ هکتار بوده، می‌تواند به عنوان الگوی مناسبی در سطح کشور از سوی مهندسان مشاور و برنامه‌ریزان شهری استفاده شود.

افق بلند مدت به صورت توسعه منفصل با رعایت اصول و معیارهای شهرسازی، جانمایی و استقرار یابد. ۲-۵- با توجه به کمبودهای فعلی در زمینه مسکن (۱۳۰۰ واحد) و نیازهای آینده جمعیت تا افق- ۱۴۰۰ (در حدود ۳۰۰۰ واحد)، لزوم توجه جدی مسؤولان به این مسأله مهم از ضروریات است. دولت از طریق تأمین مسکن حمایتی و استیجاری و مسکن سازمانی و زمینه‌سازی برای سرمایه‌گذاری بیشتر بخش خصوصی و اعطای وام‌های بلندمدت، می‌تواند نقش کلیدی در کاهش کمبودهای فعلی و رفع نیازهای آینده ایفا کند.

۳-۵- اصلاح و تعریض منطقی شبکه‌های دسترسی دورن بافت با توجه به معضلات عمده ترافیکی و تراکم بالای جمعیت فعلی و افزایش تراکم جمعیتی و ساختمانی در آینده با توجه به پیش‌بینی‌ها، از اقدامات و ضرورت‌های مهم و اساسی در کاهش مشکلات فعلی و نیازهای آینده خواهد بود.

۴-۵- تفکیک اراضی، بساز و بفروش و سوداگری زمین‌های کشاورزی اطراف شهر توسط سلف‌خرها، از مهمترین عوامل دخیل در خلق مسائل و معضلات فعلی شهر، از جمله پدیده اسکان غیر رسمی بوده که به وضع قانون و مقررات قاطع و ویژه و کنترل مالکیت زمین‌های پیرامونی شهر، برای کاهش مشکلات فعلی و جلوگیری از تهدیدات پیش‌رو نیاز دارد.

۵-۵- شهر مورد بررسی، به لحاظ برخورداری از سطوح و سرانه نظامی از درصد بسیار بالای برخوردار

References

■ Pour Mohammadi, Mohammad Reza, (2003), operational urban grounds planning, Samt Publications, Tehran.

■ Thanayee Najad, Sayyed Hasan, Faraji Sabokbar, Hasan Ali, (1999), GIS Function in urban and regional planning, Jahad Daneshgahi Publications, Ferdowsi University of Mashhad.s

- Geographical Organization of Military Forces (1997), Topographical Map of Sheat in Sardasht with the Scale of 1/50000.
- Zar Afshan, Ataollah, (2005), space planning of a dwelling, topic: Maragheh City, Master of Science Case study, geography group of Yazd.
- Rahnamayee, Mohammad Taqi (1992), urban developing and architectural matters of "geography", 4 th volume, urban development and architectural research and studies center, Tehran.
- Ghorbani, rasool (1998), figurative standards in urban development, urban planning studies center, Tehran.
- Iranian statistical center, general census of people and dwellings, Sardasht city (1956).
- Iranian statistical center, general census of people and dwellings, Sardasht city (1966).
- Iranian statistical center, general census of people and dwellings, Sardasht city (1976).
- Iranian statistical center, general census of people and dwellings, Sardasht city (1986).
- Iranian statistical center, general census of people and dwellings, Sardasht city (1996).
- Noorian, farshad and ziayee, Mahdi (2005), space analyst (arc view), urban planning and processing, Tehran.
- Motiee, homayoon, (2005), introduction to Arc view-GIS and lateral programs, aqua and electricity industry university publication.
- Avvali zadeh, anvar, (2005), physical development rate and optimum directing of future development considerations of saqez city using GIS, master of science case study, Yazd university, geographical group.
- Ministry of mines and industries, (2003), geological Map of sheat in Sardasht and aloot with the scale of 1/100000.
- Consultant engineers of development and modification, (2003), operational map of Sardasht grounds in a scale of 1/2000.
- Naseeri, Mohammad, (2004), government's role in space changes of Babol city, number 48, geographical researches magazine, Tehran University.
- Consultant engineers of amok, (1992), accommodation of Kurdistan province, urban and dwelling ministry.
- fahr, rasool, (2007), accommodation of Sardasht city to the 1400 horizon using GIS, Master of science Case study, geographical group, Yazd.
- Mostofi Almamaliki, Reza, fahr, rasool, (2008), role of natural-environmental in accommodation and urban localizing emphasizing geomorphologic events, topic: Sardasht city, national congress of land use planning, Tehran.
- Consultant engineers of development and modification, (2003), Hadi Project of Sardasht city, urban development and dwelling organization.
- Mesgari, Soosan, (1997), worldwide usage of geographical information systems, modeling in a changing world, geographical information center of Tehran city.
- Shokooyee, Ahmad, (1999), green book, new point of views in urban geography, Samt publications.
- Saeed Nia, Ahmad, (1999), green book, 1st volume, urban development, urban planning studies center of ministry of the country.
- Rahnamayee, Mohammad taqi (1990), geographical methods for urban development, dwelling and urban development ministry.
- Bullard, R.D., (2003), Atlanta Megasprawl. Forum for Applied Research and Public Policy, 14, 17-23.
- Listokin, D, (2002), A National Perspective on Land Use policy alternatives and Consequences, Prepared for the Farm Foundation
- Kastien, M. R, (2002), "Delphi, the Issue of Reliability," Technological Forecasting and Social Change, Nov.
- Lindstone, H, and Turoff, M, (1999), the Delphi Method, Addison Wesley Publishing.
- Rowe, Gene, George Wright, and F. Bolger, (2004), "Delphi: A Revaluation of Research and Theory," Technological Forecasting and Social Change, Vol. 39.
- Olshfski, Dorthy, and Joseph, Alma, (2006), "Assessing Training Needs of Executives Using the Delphi Technique," Public Productivity and Management Review.
- Gordon and Hayward, (1968), Available at the "http://is.njt.edu/pubs/delphibook".
- Adler and Ziglio, (1996), Available at the http://www.iit.edu/it/....

مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای

سال دوم، شماره ششم، پاییز ۱۳۸۹

دریافت: ۱۳۸۸/۸/۳۰ - پذیرش: ۱۳۸۹/۱/۳۰

صص ۷۲-۵۵

جنبش پیاده‌گستری، رویکردی نو در احیاء مراکز شهری؛ مورد مطالعه

پیاده‌راه تربیت تبریز

رسول قربانی: دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز، ایران*

محمد جام‌کسری: کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تبریز، ایران

چکیده

امروزه موضوع احیای بافت‌های مرکزی شهرها و توسعه پایدار آن، به صورت یک مسأله‌ای مهم در برنامه‌ریزی‌های شهری درآمده است. در طول دهه‌های گذشته، اتکای بیش از حد شهرسازی مدرن به نیازهای حرکت سواره و غفلت از حفظ و ساماندهی فضاهای پیاده که افول ارزشهای اجتماعی، فرهنگی، بصری و کاهش کیفیت محیط شهری را در این بافتها به همراه داشت، انتقادات زیادی از سوی صاحب‌نظران مسائل شهری را در مورد شهرسازی مدرن مطرح ساخته است. شدت این انتقادات بیشتر متوجه کیفیات کالبدی-فضایی و جنبه‌های نامطلوب اجتماعی حاصل از این نظام شهرسازی بوده است. در این راستا، از راهکارهایی که برای طرح شهر مطلوب شهروندان در برابر اوضاع نابسامان شهرسازی مدرن، در عرصه شهرسازی جهان مطرح شده، می‌توان به «جنبش پیاده‌گستری» اشاره نمود. این جنبش، نه تنها سیمای کالبدی مراکز شهری را عوض کرده، بلکه تغییرات نوینی را در ارتقای کیفیت زندگی شهری و رفتار اجتماعی مردم به وجود آورده است. در این زمینه، مقاله حاضر، با روش تحلیلی-اسنادی و با استناد به مطالعات و بررسی‌های میدانی در رابطه با محور پیاده تربیت، با هدف بررسی و شناخت بیشتر خاستگاه مکانی و زمانی زایش و پویای محوره‌های پیاده به عنوان بستر کالبدی حیات مدنی و تعاملات اجتماعی شهرها در راستای انتظام بخشی و ساماندهی مراکز کهن شهری به رشته تحریر درآمده است. یافته‌های تحقیق، حاکی از آن است که ساماندهی این محور در بافت مرکزی شهر موجب انطباق آن با سیاستهای پیاده‌گستری شده است؛ به گونه‌ای که پس از اجرای آن، مکانهای تجاری و کاربری‌های مرتبط با آن رونق گرفته است و با این روند، پیاده‌راه تربیت، نوید بخش چشم انداز روشن توسعه فضاهای تجاری و تفریحی بوده، با پذیرش گروههای مختلفی از شهروندان، زمینه‌ای برای بالا بردن کیفیت زندگی اجتماعی و غنا بخشیدن به فضای شهری در بافت قدیم فراهم نموده است.

واژه‌های کلیدی: شهرسازی مدرن، جنبش پیاده‌گستری، مراکز شهری، بافت قدیم، پیاده‌راه تربیت

۱- مقدمه

۱-۱- طرح مسأله

تا قبل از انقلاب صنعتی، اندازه و تناسب عناصر شکل دهنده شهر، بر مبنای مقیاس انسانی و الگوی جابه جایی‌ها نیز بر اساس حرکت فرد پیاده بود؛ یعنی او اندازه و فاصله‌ها را تعیین می‌کرد (قریب، ۱۳۸۳: ۱۸). این نوع جابه جایی، هزاران سال تجربه شده و در واقع، حرکت عابر پیاده، ساختار سکونتگاهها را شکل می‌داده است. زیباترین مراکز قدیمی شهرهای متمدن نیز شاهدهی بر این مدعا است (کنفلاخر، ۱۳۸۷: ۱۷-۱۶). با شروع انقلاب صنعتی و به دنبال آن حاکمیت تفکر مدرنیسم و به ویژه مطرح شدن تئوری «شهر مناسب با اتومبیل شخصی» از نقش و اهمیت فضاهای پیاده کاسته شد و به مرور فرد پیاده، جایگاه و اولویت خود را در فضای شهری از دست داد. از سوی دیگر، سیاستهای منطقه‌بندی و تفکیک عملکردها و کاربریهای شهری در دوران شهرسازی مدرن، باعث از دست رفتن پویایی و حیات شهرها شد که حاصل آن وجود شهرهایی با تقسیم مناطق همگن، جدایی طبقات اجتماعی از یکدیگر و حذف فعالیتهای متنوع از شهر بود که نتیجه‌ای جز از میان رفتن سرزندگی و حیات بخشهای مرکزی شهرها نداشت (عباس‌زادگان، ۱۳۸۳: ۴۰). این روند در بسیاری از شهرهای دنیا سبب بروز مسائل و مشکلات بی‌شمار و از آن میان، تضییع امکانات و منابع طبیعی، افول فعالیتهای مراکز شهری، بویژه مراکز سنتی، افزایش تعداد تصادفات شهری، انزوایگزینی انسان و به طور کلی، بیماریهای ناشی از ماشینیسم شد (محمدزاده، ۱۳۷۴: ۱۲۲).

به دنبال شکست شهرسازی مدرن و اهمیت یافتن مباحث توسعه انسانی و محیط زیست، انتقادات زیادی از سوی صاحب‌نظران مسائل شهری در مورد شهرسازی مدرن مطرح شد. لبه تیز انتقادات بیشتر متوجه کیفیات کالبدی- فضایی نامطلوب حاصل از نظام شهرسازی بود. از این رو، در تلاش برای یافتن راهکار مناسب برای طرح شهر مطلوب شهروندان در برابر اوضاع نابسامان شهرسازی مدرن، گرایشها و دیدگاههای جدیدی در عرصه شهرسازی جهان مطرح شده است که از آن با عنوان «جنبش پیاده‌گستری» یاد می‌شود. در مراکز کهن شهری ایران، به رغم وجود شبکه‌های معابر پیاده گسترده و منحصر به فرد، نظیر راسته‌ها و گذرهای بافت قدیم، به دلیل حاکمیت نگرش مدرنیستی به فضاهای شهری و سلطه بی‌قید و شرط اتومبیل، چندان وقعی به مقوله احیا و ساماندهی آنها نشده و اغلب این شبکه‌ها و فضاهای ارزشمند بی‌آنکه جایگاه روشنی در میان عملکردهای شهری داشته باشند، در چارچوب طراحی‌های با بینش محدود و برونزا، مهجور و مهجور مانده اند و درست به همین دلیل (از دست رفتن عملکردها) دوران رو به زوال و سیر قهقرایی خود را طی می‌نمایند. این مراکز به سبب آنکه بر پایه مقیاسهای انسانی و با حرکت کند پدید آمده‌اند، حضور اتومبیل و حرکت سریع به عنوان اولین عامل تخریب پیکره منسجم بافتها ایفای نقش نموده و تامین دسترسی سریع به قیمت قربانی شدن کالدهای با ارزش گذشته آنها انجامیده است. سلطه تدریجی حرکت سواره بر فضاها و معابر شهری ایران، برنامه‌ریزی و طراحی شهری را از مقیاسها و نیازهای انسان پیاده دور ساخته و در نتیجه، از ارزشها و

محورهای متمایز و شاخص پیاده، در زمینه تفکیک حرکت سواره از پیاده گام برداشته است.

۳-۱- اهداف تحقیق

اهداف تحقیق حاضر شامل موارد زیر است:

- ۱-۳-۱- بررسی و شناخت خاستگاه مکانی و زمانی زایش و پویای محورهای پیاده در مراکز شهری؛
- ۱-۳-۲- بررسی و شناخت محورهای پیاده به عنوان بستر کالبدی حیات مدنی و تعاملات اجتماعی؛
- ۱-۳-۳- بررسی خیابان تربیت به عنوان نمونه‌ای از پیاده‌راه موفق در بافت قدیم تبریز.

۴-۱- پیشینه تحقیق

توجه جدی و عملی به ساماندهی حرکت پیاده و پیاده‌راه‌ها به اواخر دهه ۱۹۴۰ بر می‌گردد. در شهرهای اروپایی، این انگاره با هدف خارج ساختن محدوده‌های تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافت‌های کهن و احیای اجتماعی مراکز شهری، مطرح و اجرایی شد (حبیبی، ۱۳۸۰: ۴۴). توجه به این امر، پس از جنگ جهانی دوم و فرا رسیدن زمان بازسازی شهرهای اروپایی شکل مشخص‌تری پیدا نمود. در شهرهای آمریکایی، در اوایل دهه ۱۹۶۰ گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفت و خیابان‌های پیاده‌ای با نام مال (Mall)^۱ شکل گرفتند که بیشتر همسو با مقاصد تجاری در مرکز شهرها بودند و در عین حال، هدفشان ایجاد محیط‌های مطلوب برای خرید و گردش در شهرها بود. بعدها به دنبال

جاذبه‌های اجتماعی و فرهنگی فضاهای شهری کاسته است. تداوم چنین روندی باعث شده، حیات مدنی فضاهای شهری به دلیل تحمیل مدرنیزاسیون از بالا، سیطره حاکمیت سیاسی، تقابل تاریخی با سنت و ماحصل آن مدرنیته‌ای ناتمام، کم‌رنگ و فاقد سرزندگی و نشاط شود.

۲-۱- اهمیت و ضرورت تحقیق

با وجود گذشت چندین دهه از جنبش پیاده‌گستری در سایر کشورها، طراحی مسیرهای پیاده با عنوان «پیاده‌سازی محورهای تاریخی» هنوز مبحثی نو در کشور ما به شمار می‌آید و متأسفانه، به جز مطالعات بسیار محدود، اقدامی جدی در این زمینه صورت نگرفته است. این غفلت در عمر کوتاه شهرسازی ایران، نه تنها در عرصه مطالعات نظری، بلکه در برنامه‌ریزی و طراحی شهری نیز دیده می‌شود، چرا که تاکنون معابر پیاده در روال رایج شهرسازی ایران، نه به عنوان بخشی مستقل از فضای شهری، بلکه به منزله تابعی از حرکت سواره به شمار رفته و برنامه‌ریزی برای اتومبیل همواره بر برنامه‌ریزی انسان مقدم بوده است. از این رو، برنامه‌ریزی و طراحی مسیرهای پیاده، از جمله اقدامات ضروری و با اهمیتی است که می‌تواند در احیای مراکز شهری موثر واقع شود. در این زمینه، از اقدامات ارزشمندی که طی سال‌های اخیر در زمینه احیای مراکز کهن شهری در ایران صورت گرفته، احداث محورهای پیاده در مرکز شهر تبریز است و از این نظر، تبریز شاید از نخستین شهرهایی است که با احداث

۱. از آنجا که در متون و ادبیات فارسی واژه‌ای معادل مال موجود

نیست، ناگزیر خود واژه اختیار شده است.

در این زمینه، خیابان تربیت به عنوان بستر مطالعات میدانی تحقیق مورد پیمایش قرار گرفته است. در نهایت، محدوده مورد مطالعه بر اساس پارامترهای سه‌گانه: - وضعیت اجتماعی و اقتصادی؛ - وضعیت دسترسی و ترافیک و - وضعیت کالبدی- فضایی، تجزیه و تحلیل و نتایج لازم استخراج شده است.

۱-۷- محدوده و قلمرو پژوهش

محدوده مورد مطالعه خیابان تربیت است که در محله‌ای به همین نام در بخش مرکزی و بافت قدیم شهر تبریز واقع شده است. طول آن حدود ۵۰۰ متر و عرض آن به طور متوسط ۱۴ متر است. ورودی خیابان از مرکز شهر در میدان ساعت و خیابان امام خمینی (پهلوی سابق) امکان پذیر است که اصلی‌ترین خیابان شهر به شمار می‌رود و در انتهای خود به بازار قدیم تبریز منتهی می‌شود.

۲- دیدگاه‌ها و مبانی نظری

در بررسی دیدگاه‌ها و مبانی نظری مربوط به جنبش پیاده‌گستری، نخستین اثر، کتاب «برنامه ریزی و طراحی پیاده»^۲ است که در سال ۱۹۷۱ در ایالات متحده منتشر گردید (Fruin, 1971). در سال ۱۹۷۵ انتشار کتاب «فضاهای شهری برای پیاده»^۳ در گسترش و اشاعه مباحث مربوط به بهسازی فضاهای شهری نقش موثری ایفا نمود (Pushkarev & Zupon, 1975). دو سال بعد هم کتابی با عنوان «فقط برای پیاده‌ها»^۴ توسط برامبلا و لانگو تالیف گردید که در آن، مبانی

رویگردانی از حومه‌نشینی فزاینده، عده‌ای از برنامه‌ریزان شهری با توجه به مراکز شهرهای اروپایی، دیدگاه خود را نسبت به پتانسیل‌های بالقوه شهر تغییر دادند و گرایش بازگشت به مراکز شهری قوت گرفت و گسترش فضاهای پیاده با هدف احیای اقتصادی مراکز خرید و تسهیل خدمات خرده‌فروشی آغاز گردید، اما در سال‌های بعد این گرایش به تدریج، اهداف اجتماعی وسیعتری پیدا کرد.

۱-۵- سؤال‌ها و فرضیه‌ها

سؤال محوری تحقیق حاضر را با توجه به عنوان آن، می‌توان به صورت زیر مطرح کرد:
۱-۵-۱- آیا رویکرد پیاده‌گستری می‌تواند در احیای مراکز شهری مؤثر واقع گردد؟

۱-۶- روش تحقیق

روش تحقیق در مقاله حاضر «روش ترکیبی» متکی به روشهای تاریخی، توصیفی، تحلیلی و موردی-میدانی یا موردی ژرفانگر است. لذا از هر دو متدولوژی اسنادی و میدانی استفاده شده است. در روش نخست، به مطالعه مباحث نظری و ادبیات موضوعی تحقیق در این زمینه پرداخته شده و در خلال بحث اصول، مبانی و راهبردهای مربوط به برنامه‌ریزی و ساماندهی محورهای پیاده در مراکز شهری ارائه شده است. در مرحله بعد، از داده‌ها و اطلاعات موجود در رابطه با شناخت محدوده مورد مطالعه از گزارشهای طرح تفصیلی و مطالعات منطقه تاریخی- فرهنگی تبریز استفاده شده است.

در روش دوم، برای تکمیل اطلاعات به جمع‌آوری داده‌ها به کمک روش‌های پیمایشی اقدام شده است.

2. Pedestrian Planning Design
3. Urban Space for Pedestrian
4. For Pedestrians Only

جدید که امروزه به نام «شهرسازی جدید»^۶ معروف شده، بسیاری از عناصر کالبدی شهر پایدار را معرفی کرده که مهمترین اجزای آن تاکید بر عابر پیاده، ترکیب و اختلاط کاربری‌ها و تاکید بر عملکردهای اجتماعی به عنوان عامل وحدت بخش بناها و فضاهای عمومی است (بحرینی، ۱۳۷۸: ۲۹۲).

۲-۱- تجارب موجود پیاده‌گستری در مراکز

شهری

در خصوص تجارب جهانی موجود به صورت اختصاص فضای معین برای حرکت پیاده، مهمترین راهبردی که تجربه شده، تفکیک و جداسازی محوطه مرکزی شهر توسط یک خیابان حلقوی و تبدیل محوطه مرکزی به منطقه پیاده است. نخستین اقدام از این دست، به اواخر قرن نوزدهم باز می‌گردد. طی این اقدام «اولمستد» شهرساز و معمار معروف آمریکایی که بنیانگذار رشته «معماری منظر»^۷ یا «زمین‌آرایی» محسوب می‌شود، برای نخستین بار فکر جداسازی معابر را در سال ۱۸۵۸ در طراحی «پارک مرکزی نیویورک» به کار برد و راه سواره و پیاده را از هم جدا کرد (مه‌دیزاده، ۱۳۷۹: ۱۴). کپنهاگ در سال ۱۹۶۲ خیابان اصلی خود استروگت^۸ را به یک معبر پیاده تبدیل کرد و در دهه‌های بعد به تدریج معابر پیاده بیشتری اضافه شد که به معابر پیاده اصلی تر متصل شدند، که در آن‌ها عابران پیاده و دوچرخه سواران حق عبور داشتند، اما ماشین‌ها با سرعت پایین مجاز بودند. طی چهل سال از زمانی که خیابان اصلی

برنامه‌ریزی و طراحی و مدیریت «مناطق بی ترافیک» در نواحی مرکزی شهرها، مورد بحث و بررسی قرار گرفت (Brambila & ang, 1977). اپلیارد در کتاب «خیابانهای قابل زندگی»^۹ بر خلاف مدرنیست‌ها تاکید می‌کند که، خیابانها باید در کنار عملکرد شهری، عملکردهای فرهنگی، اجتماعی، تفریحی و... را داشته باشند (Appleyard, 1981). یان گل نیز در آثار خود به بحث در زمینه پیاده‌راه‌ها و نحوه طراحی مناسب فضاهای عمومی، به ویژه در اسکاندیناوی می‌پردازد و تاکید می‌کند که به کمک بهبود کیفیت فضاهای همگانی، باید جای خالی این فعالیتها را با فعالیتهای گزینشی و اجتماعی پر کرد تا همچنان زندگی در فضاهای شهر جاری بماند (Gehl, 1987). سیمپسون در کتاب «برنامه‌ریزی مرکز شهر و حمل و نقل عمومی» از رویکرد پیاده‌گستری به مثابه راهبردی در توسعه تجاری مراکز شهرهای قدیمی یاد می‌کند (Simpson, 1988). هاس کلاو نیز در اثر خود «عابر پیاده و ترافیک شهری» رویکردهای متفاوت جداسازی ترافیک و وسایط نقلیه را از پیاده، در بریتانیا و آلمان تجزیه و مقایسه می‌کند و معتقد است که برای جذب مردم به مراکز شهری، فراهم سازی محیط پیاده‌رو ایمن، خوشایند و مطلوب ضروری است (Hassklau, 1990).

در دو دهه اخیر نیز ادبیات مربوط به برنامه‌ریزی و طراحی پیاده، بسیار متنوع و گسترده شده است؛ بویژه آثار مربوط به «خیابان» و چگونگی احیای آن به عنوان یک فضای زندگی شهری، خود به صورت یک موضوع مستقل از دانش برنامه‌ریزی و طراحی شهری در آمده است. در حال حاضر هم شهرسازی سنتی

6. New Urbanism
7. Landscape Architecture
8. Stroget

5. Livable Streets

های اجتماعی، تقویت جنبه‌های انسانی محیط پیرامونی و ارتقای کیفی محیط کالبدی شده و در نتیجه، به ایجاد فضای شهری مطلوب برای شکل‌گیری حیات مدنی انجامیده است.

۲-۲- نقش محورهای پیاده در ارتقای کیفیت محیط شهری

اگر بپذیریم که بخش مهمی از برخوردهای اجتماعی و فرهنگی در فضاهای شهری اتفاق می‌افتد، در آن صورت نقش فضاهای پیاده در تقویت بنیانهای اجتماعی و فرهنگی شهر غیر قابل انکار می‌نماید. حرکت پیاده طبیعی‌ترین، قدیمی‌ترین و ضروری‌ترین شکل جابه‌جایی انسان در محیط است. پیاده‌روی، هنوز هم مهمترین امکان برای مشاهده مکانها و فعالیتها و احساس شور و تحرک زندگی و کشف ارزشها و جاذبه‌های نهفته در محیط شهری به شمار می‌آید. پیاده‌روی بیشترین نزدیکی را به محیط دارد و بنابراین، اجازه می‌دهد فرآیند تفسیر و به‌خاطر آوردن، منسجم‌تر باشد. این پدیده از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردار است.

در این میان، پیاده‌راه‌ها معابری با بالاترین حد نقش اجتماعی هستند که می‌توانند شور و سرزندگی را به مناطق مرکزی شهرها آورده، مردم را به حضور داوطلبانه در شهر تشویق کنند و در نتیجه، پایداری مراکز شهری را تضمین کنند. این فضاها، خیابان‌های محصور هستند که ترافیک سواره در آنها حذف شده و تسلط کامل با عابر پیاده است و از وسایط نقلیه موتوری تنها به منظور سرویس دهی به زندگی جاری

کپنهاگ به یک معبر پیاده‌رو تبدیل شده است، برنامه‌ریزان شهری گام‌های بیشماری برای تبدیل شهر از یک مکان متمایل به ماشین، به یک نوع فضای صمیمی مردمی برداشته‌اند (www.newurbanism.org). در دهه ۱۹۷۰ «طرح ناحیه مرکزی» با تاکید بر توسعه کاربریهای مختلط، تسهیلات حرکت پیاده و گسترش حمل و نقل عمومی در شهر تورنتوی کانادا اجرایی شد. در کشور فرانسه، توسعه خیابانهای مختص عابران پیاده از سال ۱۹۷۵ به بعد شروع شد و امروزه در مطالعات مربوط به بازسازی و تجدیدحیات مراکز شهری فرانسه، خیابان مختص عابران پیاده با کارکردهای تجاری گنجانده شده و هنوز نیز تلاشهای زیادی برای توسعه آنها صورت می‌گیرد. از سال ۱۹۸۱، طرح بهسازی ناحیه مرکزی شهر آتن براساس گسترش پیاده‌راه‌ها و بهبود سیمای کالبدی و اجتماعی شهر اجرایی شد.

در آمریکا، پیاده‌راه آزادی در قلب شهر بوستون شانزده نقطه ارزشمند تاریخی شهر را به هم پیوند داد. قدم زدن در این مسیر برای آمریکایی‌های وطن پرست و بسیاری از جهانگردان بین‌المللی یک تجربه عاطفی است و وجود آن به طور غیر مستقیم موجب ارتقای کیفیت کلی شهر شده است؛ به طوری که در سال ۲۰۰۰ این مسیر به عنوان بخشی از پروژه حفظ ذخایر ملی کاخ سفید موفق به دریافت جایزه شد (لنگ، ۱۳۸۷: ۱۱۲-۱۱۵)

نکته مشترک تجربیات جهانی حاصل از اجرای طرح‌های موفق پیاده‌گستری در مراکز شهری، اولویت حضور عابر پیاده با هدف احیای مدنی و اختصاص حداکثر فضا به عابر پیاده و به حداقل رساندن فضای مورد نیاز وسایط نقلیه است که باعث افزایش فعالیت-

دریافت زیبایی از اهمیت اساسی برخوردارند و با جذب طیف وسیعی از گروه‌های اجتماعی به سوی خود، حس همگرایی، تعامل و برخورد مستقیم شهروندان را با وجود بینشها، احساسها، خواسته‌ها و گرایشهای مختلف تقویت می‌نمایند (محمدزاده، ۱۳۸۴: ۲۶۵).

در معبر استفاده می‌شود. بنابراین، آزادی عمل انسان پیاده برای توقف، مکث، تغییر جهت و تماس مستقیم با دیگران بسیار زیاد است. این فضاها هم از نظر ارتباطی و هم به لحاظ کالبدی- فضایی از جایگاه ارزشمندی در ارتقا و بهبود کیفیت محیطی در مراکز شهری برخوردارند. این فضاها با توجه به ماهیتشان از نظر ادراک هویت فضایی، احساس تعلق به محیط و



شکل شماره ۱- مقایسه تطبیقی خیابانی در هنگ‌کنگ قبل و بعد از تبدیل شدن به محور پیاده

Source: www.pps.org/info/newsletter



شکل شماره ۲- پیاده‌راه عرصه‌ای برای حضور شهروندان (کپنهاگ - دانمارک)

Source: www.neturbanism.org

(Gehl, 1987: 4). به تعبیر جین جیکوبز^۹ شهر را می‌توان با خیابانهایش شناخت. پس ارتقای سیمای خیابان به وسیله افزایش حضور پیاده به بهبود سیمای شهر و تصویر ذهنی افراد کمک می‌کند. اگر خیابانها

یان گل (1987)، تاکید می‌کند که بهبود کیفیت فضاهای عمومی شهرها بر فعالیتهای روزمره و اجتماعی شهروندان تاثیر می‌گذارد و این تاثیر را بهتر از هر جای دیگر می‌توان در معابر ویژه پیاده‌ها یا مکانهای بسته بر ترافیک موتوری مشاهده کرد

9. Jane Jacobs

۲-۳- اصول و مبانی برنامه‌ریزی محورهای پیاده

از دیدگاه سیستمی، نظام حرکت پیاده از یک سو، ارتباط مستقیمی با استخوان‌بندی شهر؛ یعنی نظام کاربری زمین، نظام حمل و نقل، نظام تاسیسات، نظام فضای سبز و باز و نوع بافت‌های کالبدی دارد و از سوی دیگر، از شرایط محیطی، اجتماعی و مدیریت شهری تاثیر می‌پذیرد. بنابراین، در برنامه‌ریزی و ساماندهی پیاده لازم است روابط متقابل نظام حرکت پیاده با دیگر عرصه‌های حیات شناسایی و تحلیل گردد. از سویی، مطالعات و تجارب جهانی نشان می‌دهد که در پیدایش این رویکرد جدید، علاوه بر شهرسازان و طراحان محیط، جامعه‌شناسان و متفکران اجتماعی نیز نقش مؤثری داشته‌اند. به همین دلیل، برنامه‌ریزی و طراحی پیاده، صرفاً جنبه کالبدی یا ترافیکی ندارد، بلکه با اهداف وسیع اجتماعی و فرهنگی نیز همراه است. با توجه به این عوامل، زمینه‌ها و عرصه‌های برنامه‌ریزی و طراحی محورهای پیاده در جدول شماره ۱ نشان داده شده است.

جذاب باشند، به تمام شهر نیز حس جذابیت را خواهند دمید. از دید او پیاده‌راه‌ها باید سرزنده باشند تا بتوانند ساکنان بیشتری را به خود جلب کنند (Jacobs, 1961: 27). امروزه در بسیاری از شهرهای دنیا از پیاده‌راه‌های شهری در برگزاری نمایشگاه‌ها، وقایع اجتماعی، فستیوال‌ها، آگهی‌های تبلیغاتی و همچنین در بروشورهای توریستی و تبلیغاتی به وفور استفاده می‌شود (Brambila & Longo, 1977: 27). از این جهت، پیاده‌راه هم به دلیل حفاظت بناها و مناطق با ارزش تاریخی و هم به دلیل تقویت سیمای شهر و هم از جهت تبدیل به یک عنصر هویتی در امر هویت بخشی به شهر نقش مهمی ایفا می‌کند. بنابراین، احداث پیاده راه‌ها از جمله راه‌هایی است که می‌تواند در تجدید حیات مدنی مراکز شهری مؤثر باشد. به همین دلیل، پیاده راه‌ها راه حلی علمی و عملی برای بسیاری از مشکلات حاد مراکز شهری هستند که می‌توانند با تخریب موقعیتهای اقتصادی و فیزیکی، افت کیفیت زندگی، آلودگی، تراکم و کوچ طبقه متوسط از مرکز شهر مبارزه کنند.

جدول شماره ۱- زمینه‌ها و محورهای برنامه‌ریزی و طراحی محورهای پیاده

محورها	زمینه‌ها
نظام کاربری زمین، نظام حمل و نقل، نظام تاسیسات شهری، آمارکمی و کیفی حرکت پیاده، وضع ایمنی راه‌ها، سیما و منظر، مبلمان شهری، سرویسهای بهداشتی، وضع حرکت ناتوانان و...	مطالعات کالبدی
جزئیات اجرایی، شبکه تاسیسات، مشکلات مهندسی و اجرایی، آبهای سطحی، فضای سبز حاشیه ای و ...	مطالعات مهندسی راه و شبکه
اشتغال و سفرهای شهری، فرهنگ پیاده‌روی، شاخصهای پیاده‌روی، حقوق و مقررات پیاده راه‌ها، مدیریت پیاده راه‌ها و...	مطالعات اجتماعی- فرهنگی
اثرات اقلیمی در پیاده راه‌ها، آلودگی زیست- محیطی، نقش پوشش گیاهی و...	مطالعات زیست- محیطی

ماخذ: (مهديزاده، ۱۳۷۹، ص ۷)

چند تجربه و مطالعات انجام شده نشان می‌دهد که تعداد وسایل نقلیه موتوری در هر ناحیه بستگی به

بیشترین بحثی که در بارهٔ احداث پیاده‌راه می‌شود، افزایش ترافیک خیابانهای مجاور پیاده‌راه است. هر

- تامین پارکینگ خارج از سطح سواره رو ضروری است؛

- دسترسی به سرویس های حمل و نقل عمومی در نظر گرفته شود؛

- طرح پیاده‌راه، نباید باعث به وجود آمدن تراکم ترافیک در سایر قسمتهای منطقه مرکزی تجاری گردد؛

- گردشگران و عابران پیاده به سهولت و بدون تداخل با وسایل نقلیه در گذرگاه پیاده حرکت کنند؛

- احداث ایستگاههای تاکسی و محل توقف اتومبیل برای سوار و پیاده نمودن مسافران در نزدیکی گذر عابر پیاده ضروری است (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۸۰).

به طور خلاصه، اهداف راهبردی در برنامه‌ریزی محورهای پیاده در مراکز شهری در جدول شماره ۲ آمده است:

فضای موجود دارد، اما به هر حال امکان سنجی نواحی پیاده باید با بررسی الگوهای ترافیکی مناطق اطراف انجام گیرد. از این رو، جوهر برنامه‌ریزی و طراحی پیاده در این است که حرکت و رفتار وسائیل نقلیه با نیازهای انسان و زندگی اجتماعی شهر سازگار گردد و امنیت و آسایشی که در برابر هجوم افسار گسیخته اتومبیل از دست رفته است، دوباره به شهر باز گردانده شود. هدف نهایی، این است که از طریق «رام کردن اتومبیل» و «آرام سازی ترافیک» حقوق طبیعی از دست رفته انسان پیاده اعاده شود و کارکردهای اجتماعی، فرهنگی و زیباشناختی فضاهای شهری، بالاخص در مراکز کهن شهری دوباره احیا گردد. بنابراین، برای موفقیت ترافیکی طرحهای پیاده‌راه ها باید نکات ذیل بررسی گردند:

جدول شماره ۲- اهداف راهبردی برنامه‌ریزی محورهای پیاده در مراکز شهری

عملکرد	راهبرد
تحرك رفت و آمد در مراکز شهری، تشویق استفاده از وسایط حمل و نقل عمومی، دگرگونی در الگوی رفت و آمد، توسعه پارکینگ های عمومی و...	بهبود مدیریت ترافیک
ساماندهی پیاده راه ها یا فضاهای پیاده، یکی از ابزارهای مؤثر برای بهسازی سیما و منظر شهری محسوب می‌گردد	بهبود سیمای کالبدی شهر
کاهش منابع آلودگی هوا و صدا، افزایش ایمنی، توسعه فضای سبز و باز، کاهش تراکم و ازدحام، آرام سازی محله‌های مسکونی و...	بهسازی محیط زیست شهری
ساماندهی پیاده راه ها یکی از عوامل مؤثر در رونق مراکز خرده فروشی سنتی وجدید و دسترسی آسان به خدمات جزئی ولی ضروری روزمره محسوب می‌شود.	بهبود وضع خرید و خدمات
گسترش پیاده راه ها زمینه‌ای برای بالا بردن کیفیت زندگی اجتماعی و غنا بخشیدن به فضاهای شهری به حساب می‌آید.	تقویت زندگی اجتماعی و فرهنگی

ماخذ: (مهدیزاده، ۱۳۷۹: ۱۶)

است (نقش جهان پارس، ۱۳۸۴: ۷). مرکز شهر از هفت محله به نامهای خاقانی، تربیت، امین، شریعتی، دارایی، راسته کوچه، بازار و بخشی از دو محله شمس و سیدحمزه تشکیل یافته است و از زمان شکل‌گیری

۳- مرکز شهر تبریز و ضرورت احیای آن

مرکز شهر تبریز تقریباً در مرکز هندسی شهر قرار دارد. این محدوده از نظر مساحت با ۲۱۳ هکتار حدود یک درصد از کل سطح شهر را به خود اختصاص داده

تبریز، محلات یاد شده به همین نام مشخص شده‌اند (جوادی، ۱۳۸۵: ۲۶۴). این مرکز در برگیرنده مهمترین عناصر شهری، شامل: بازار، مراکز سیاسی-اداری، یادمانها و نمادهای تاریخی و عناصر فرهنگی است. بافت قدیم شهر نیز در این محدوده قرار دارد. این بافت، عمدتاً خود انگیخته و خود سازمان یافته بوده، دارای ساختارهای همپیوند و اندامواره (ارگانیک) است. شهر ابتدا در درون این محدوده شکل گرفته و رو به تکامل گذاشته است. مشخصه عمده آن، علاوه بر سکنی‌گزینی بخش درخور توجهی از مردم، مرکزیت تاریخی، تجاری، اداری، تفریحی، و نظایر آن در سطح شهر است. وجود مجموعه صاحب الامر، مسجد جامع و از همه مهمتر بازار قدیم که استخوان بندی شهر را تشکیل داده، بیانگر نقش و اهمیت این محدوده در انعکاس هویت و تاریخ شهر است.

این مرکز به عنوان بخشی از محور تاریخی- فرهنگی شهر تبریز، به همراه بافت قدیم شهرهای اصفهان، شیراز، کرمان و همدان بر اساس مصوبه مورخ ۱۳۶۹/۹/۲۸ شورای عالی شهرسازی و معماری ایران به عنوان شهرهای فرهنگی- تاریخی اصلی کشور تعیین شد تا مرکز فعالیتهای فرهنگی- هنری شوند. وزارت مسکن و شهرسازی نیز موظف شد طرح احیای محورها یا مراکز فرهنگی- تاریخی شهرهای مزبور را تهیه و فضاهای مناسب برای استقرار عملکردهای این مصوبه را تعیین کند. بر این اساس، شهرداری تبریز به عنوان مجری طرح با هدف احیای نقش تاریخی محور، ایجاد انسجام فضایی، ایجاد نظم کالبدی و عملکردی و ارتقای کیفیت سکونت، اقدام به تهیه طرح تفصیلی محور تاریخی- فرهنگی کرد.

تمرکز مراکز اداری، تجاری، خدماتی و خرید در این محدوده، یکی از مهمترین عوامل تولید و جذب سفر محسوب می‌شود؛ به طوری که این تمرکز باعث گردیده در سطحی معادل یک درصد از کل شهر، ۴۴ درصد سفرهای درون شهری انجام شود، در حالی که تنها ۱۹ درصد از محدوده مرکز شهر به شبکه معابر اختصاص دارد (زیستا، ۱۳۸۳: ۵۳). وجود ۲۱ درصد از خرده فروشی‌های شهر (عرصه، ۱۳۷۴: ۵۰)، ۲۰ درصد از کل واحدهای تجاری شهر، ۱۰ درصد واحدهای تجاری و کارگاههای تولیدی مزاحم (نقش جهان پارس، ۱۳۸۴: ۴۳) و وجود کاربریهای ناسازگار و ترکیب فعالیت و سکونت و نفوذ کاربریهای تولید و پشتیبان تجاری- تولیدی (نظیر انبارها و باراندازها در بافت) نه تنها آرامش سکونت را در این محدوده به خطر انداخته، بلکه باعث فشار مضاعف بر مرکز شهر، ناهماهنگی، افت کیفیت فضا و حتی تخریب بسیاری از بافتها و بناهای باارزش که تجسم نمادها، نشانه‌ها و خاطره‌های هویت بخش برای تمام شهر و ساکنان آن بود، شده است.

۳-۱- خیابان تربیت؛ پیاده‌راهی موفق در بافت قدیم

تبریز

خیابان تربیت در محله‌ای به همین نام در مرکز شهر، در درون بافت قدیم و در سمت جنوبی بازار قدیم قرار گرفته، از نظر فضایی یک سیستم تجاری را تشکیل می‌دهد (شکل ۱). این خیابان در فاصله سالهای ۱۰-۱۳۰۷ که محمد علی تربیت شهردار تبریز بود، به منظور تسهیل آمد و شد وسایط نقلیه موتوری بر روی گذر حد فاصل «دروازه نوبر» و «دیک باشی»

تعریف و به نام شهردار وقت «خیابان تربیت» نامیده شد. بر اثر تعیین سمت و سوی صحیح خیابان، تخریب در حداقل ممکن صورت پذیرفت (صفامنش و دیگران، ۱۳۷۶: ۴۹).

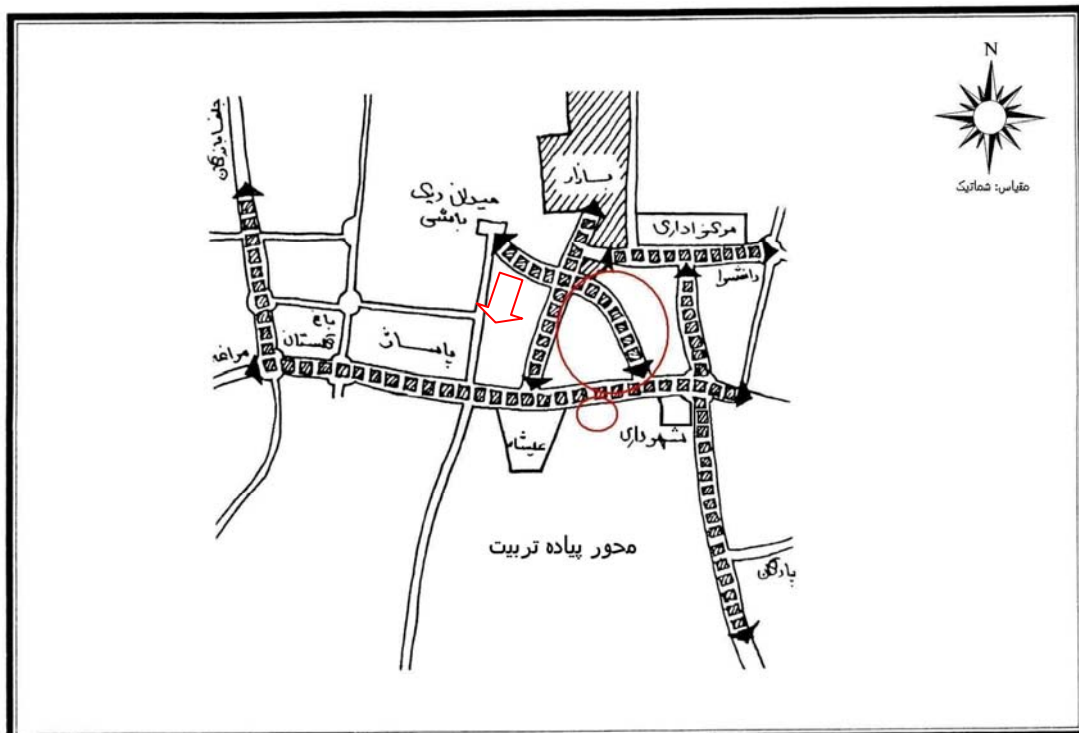
جدول شماره ۳- ویژگی‌های محله تربیت در بافت مرکزی تبریز

پتانسیل	نقش	خانوار	جمعیت سال (۱۳۸۳)	مساحت	محله
۱- مجاورت با بازار قدیم شهر؛ ۲- وجود عناصر تاریخی و فرهنگی؛ ۳- سکونت اقشار میان درآمد؛ ۴- میانگین بالای مساحت زمین قطعات مسکونی.	۱- تجاری با عملکردهای فرا شهری؛ ۲- کارگاهی با عملکرد شهری، مسکونی و محله‌ای.	۳۳۱	۱۱۰۲	۲۶/۶	تربیت

ماخذ: تلخیص از مطالعات طرح تفصیلی محور تاریخی- فرهنگی تبریز، جلد چهارم، مهندسین مشاور نقش جهان پارس، ۱۳۸۴.

نماهای آن، لزوم حذف این محور از شبکه ترافیکی منطقه احساس می‌شد، بویژه اینکه در تبریز نیز همچون بسیاری از شهرهای کهن کشور در مقطعی از زمان، بافت قدیم، بی‌رحمانه رو به ویرانی نهاده بود؛ تا اینکه در سال ۱۳۷۱ سمت شرقی آن به مسیر صرفاً پیاده با عملکرد تجاری و تفریحی بدل گردید.

تا پیش از تبدیل این محور به پیاده راه، نماهای باارزش قدیمی و معماری خاصی که بدنه‌های این خیابان را تشکیل می‌دادند، رو به فرسودگی داشت و بار ترافیکی سنگینی نیز در این منطقه پر ازدحام به چشم می‌خورد. به این ترتیب، برای حل مشکل ترافیک این خیابان و احیا و پردازش معماری سنتی و



شکل شماره ۳- موقعیت محور پیاده تربیت در بافت قدیم تبریز

۳-۲- ارزیابی عملکرد محور پیاده تربیت

محور پیاده تربیت با وام‌گیری از نامها، نشانه‌ها و اتفاقات جمعی گذشته، در اذهان عمومی به عنوان فضای شهری و حامل بار تجاری و اجتماعی شهر عمل می‌کند و به عنوان یک محور ارتباطی داخلی، ضمن انطباق کامل با مسیر گذر موجود، دو نقطه بسیار مهم؛ یعنی میدان ساعت (شهرداری) و بازار قدیم را به هم پیوند می‌دهد. این محور، مسیری است انسانی، پویا و زنده، که سبب رونق حیات اجتماعی می‌گردد، هویت بخش و خاطره‌ساز است و خود به عنوان یکی از عرصه‌های جمعی، صحنه نمایش شهر است. به عبارتی هم «مقصد» است و هم «معبّر»^{۱۰}. این مسیر که مطابق با حرکت انسان برای بافتی مطابق با حرکت او طراحی شده، ضمن معرفی بافت قدیم و عناصر با ارزش آن به عنوان راوی و هادی مناسب توانسته هر ناآشنایی را با بافت مانوس و حیات اجتماعی را در درون آن جاری سازد. قابلیت پیاده-روی، اختلاط کاربریها و فعالیتها، تراکم مناسبی از

۱۰. خیابان دارای طبیعتی دوگانه است: خیابان به عنوان «معبّر» و خیابان به عنوان «مقصد». در کشورهای اروپایی از خیابان به عنوان «مقصد» یاد می‌شود؛ یعنی محل برخورد های اجتماعی شهری، گذران اوقات فراغت، بهره‌وری از زیبایی و استفاده از خدمات متنوع. در بسیاری از این موارد، خیابانها به حرکت پیاده اختصاص یافته و کاربرد عبور اتومبیل از آنها حذف شده است. در شهرهای ایران محتوا و سیمای خیابان بسیار مبهم و اغلب تصادفی است و تمایز مشخصی بین انواع خیابان وجود ندارد (افشارنادری و نصیرسلامی، ۱۳۷۵: ۵۲)

مردم و فعالیت‌های تجاری، ترکیب مطبوعی از فعالیتها و فضاها پیاده‌روی عمومی را به وجود آورده که خود زمینه‌ساز این فعالیتهاست.

انتخاب این محور در هسته مرکزی شهر و بافت تاریخی آن، از آنجا نشأت می‌گیرد که نقش مهمی در ترافیک منطقه مرکزی شهر ایفا می‌کند و نیز عمده دسترسی‌ها به این محور شریانی نیست و نقش محله-ای دارد. بر این اساس، محورهای کمکی که در اطراف خیابان تربیت قرار دارند، با پذیرفتن نقش جایگزینی، تبعات قطع ترافیک سواره از آن محور را نیز متحمل می‌شوند، به طوری که در حال حاضر عمده بار ترافیکی خیابان تربیت در خیابانهای مجاور متمرکز شده است. قابلیت دسترسی مناسب به گره‌ها و مسیرهای اصلی شهر باعث نفوذپذیری هرچه بیشتر آن شده و این امکان را به شهروندان داده است که با آسودگی و عدم نگرانی از نحوه بازگشت، در آن حضور یابند. پیش‌بینی تسهیلات وابسته به حمل و نقل چون فضاها پارکینگ و ایستگاه اتوبوس نیز از دیگر نکاتی است که در برنامه‌ریزی و مکانیابی این خیابان مورد توجه قرار گرفته است.

این محور در ارتباطدهی منطقی بین فعالیتها و کاربریهای مبدأ و مقصد خیابان، علاوه بر تخریب کم به عنوان یک مسیر کارا در مرکز شهر عمل نموده و جداره‌های آن بر اثر حضور آموزه‌های فرهنگی و اجتماعی، اغلب به صورت بومی و درونزا توسعه یافته است. در نمای بدنه و جداره‌های آن، هر چند ما

بر اساس پژوهشی که در رابطه با عملکرد محورهای تجاری شهر تبریز به عمل آمده، رضایتمندی شهروندان از محور پیاده تربیت از سه بعد اجتماعی- اقتصادی، دسترسی و فضایی- کالبدی بررسی و نتایج زیر حاصل شده است:

- از لحاظ وضعیت اجتماعی و اقتصادی مراجعان به محور پیاده تربیت، اکثر مراجعان مورد پژوهش بیشترین تاکید را در وهله اول، به وجود وسایل و کالاهای جدید و متنوع و در مرحله بعد، به جذابیت محل به لحاظ رعایت بهداشت و نظافت، داشته‌اند.

- در خصوص وضعیت دسترسی و ترافیک هم، اکثر مراجعان در پاسخ به گزینه‌های مورد نظر، سهولت رفت و آمد عابران پیاده در محل را بیش از سایر گزینه‌ها مد نظر داشته‌اند.

- از نظر وضعیت کالبدی- فضایی نیز، اکثر مراجعان فضای محور پیاده تربیت را محلی زیبا و دلپذیر دانسته و در مرحله بعد به وجود عناصر محیطی، نظیر درخت، گیاه و فضای سبز اشاره کرده‌اند (فلاح‌نژاد، ۱۳۸۶: ۶۴-۶۵).

شاهد جزئیات متنوع، مصالح متنوع، نقش‌ها و مصالح قدیمی و نیز تنوع اقشار اجتماعی هستیم، اما «کثرت» این جزئیات و مصالح متنوع نه تنها به «وحدت» کل مسیر لطمه‌ای وارد نساخته، بلکه توانسته است با حیات جمعی آن سازگار باشد.^{۱۱}

حضور کاربری‌های تجاری، تفریحی، مذهبی، آموزشی و نظایر آن در دو سوی خیابان، موجب شکل‌گیری فضاهایی چند منظوره و در عین حال جذاب گردیده است. همچنین، وجود قوس ملایم و ظریف در گستره خیابان و نیز توسعه و ترمیم جداره-ها و فضاها با الهام از اصول معماری و شهرسازی گذشته و معرفی و ارائه چشم اندازهای زیبا و متنوع با مقیاس محصوریت ۱:۲ آن را به یکی از زیباترین، جذابترین و موفقترین پیاده راههای شهری حداقل در مقیاس کشوری تبدیل نموده است (محمدزاده، ۱۳۸۴: ۲۳۳). این اصل که از آن به عنوان نخستین اصل حاکم بر طراحی مکانهای شهری نام برده می‌شود، در اکثر شهرهای قدیمی نقاط جهان، از جمله ایران عمومیت دارد و اساسا بر رابطه فاصله چشم ناظر از ارتفاع بدنه محصور کننده فضا استوار است (توسلی، ۱۳۷۱: ۲۶-۲۸).

۱۱. وحدت در کثرت؛ این دو خاصیت از مایه دوگانگی هستند که به جای تقابل، مکمل یکدیگرند. وحدت به مفهوم نظم و انضباط و کثرت به مفهوم تنوع، انتخاب، آزادی و انعطاف است. نظم نشان دهنده وحدت و بی‌نظمی مبین کثرت است. (بحرینی، ۱۳۸۶: ۴۰۸)



شکل شماره ۴-تصاویری از بدنه‌سازی و معماری با ارزش خیابان تربیت

استقرار و حضور را در محل تقویت نموده و موجبات رونق فعالیت‌هایی، نظیر: اغذیه‌فروشی، کافی‌شاپ و کاربریهایی از این دست را فراهم ساخته است، اما فعالیت کاربریهایی نظیر صنف مبل‌فروشان و مشکلات بارگیری و باراندازی آنها، از جمله مشکلاتی است که معلول وجود کاربریهای ناهمخوان و ناسازگار در این محور است.

ایمنی این فضاها نیز متضمن حضور همه شهروندان و جریان زندگی در پیاده‌راهها می‌شود. ایمنی و امنیت در تداوم حضور شهروندان و بقای حیات اجتماعی در فضاهای شهری بسیار مؤثر است. از این نظر، در پیاده‌راه تربیت شهروندان در مقابل هرگونه وسیله نقلیه ایمن بوده، تردد این گونه وسایط

دو کیفیت مهم که منجر به سرزندگی پیاده‌راهها می‌شود، تنوع و نفوذپذیری فضاهاست (پاکزاد، ۱۳۸۶: ۲۸۲) رویدادهای پیاده‌راه تربیت به اندازه‌ای متنوع است که توانسته جاذب فعالیت‌ها و گروههای متنوعتری در زمانهای متفاوت باشد. وجود کاربریهای متنوع و پراکندگی آنها به گونه‌ای است که جاذب گروههای متنوعی از شهروندان به لحاظ اجتماعی، سن، جنسیت و غیره بوده، توانسته نشاط ناشی از تعامل گروههای مختلف را به فضای خیابان هدیه دهد و به سرزندگی مسیر کمک شایانی نماید. وجود کاربریهای همخوان و مکمل، نظیر فروشگاههای پوشاک کیف و کفش و لوازم تزئینی، زمینه‌ای شاداب و فرح‌بخش در فضای تربیت را ایجاد و میل به

تشویق نمایند. از این نظر، فضای خیابان تربیت با داشتن موقعیت اجتماعی و تفریحی مناسب، بالقوه موجب تحقق بسیاری از فعالیتهای اختیاری و اجتماعی می‌شود، مردم می‌توانند علاوه بر خرید، با دیگران ارتباط برقرار نموده، به گذران اوقات فراغت خویش بپردازند.

در طول مسیر کنترل می‌شود. بنابراین، افراد پیاده‌ای که به این محل می‌آیند، امکان حرکت بدون مانع، آسایش، امنیت و آزادی برقراری ارتباط با شهروندان را پیدا می‌کنند. طبق نظر گهل (۱۹۸۷)، بهترین مکانهای عمومی، فضاهایی هستند که فعالیتهای اختیاری و اجتماعی را به صورت موفقیت‌آمیزی



شکل شماره ۵- پیاده راه تربیت عرصه‌ای برای حضور شهروندان

پیشگیری از لغزش عابران و برخورد آنان با ویتترین‌ها مسیری از قلوه سنگ به عرض ۸۰ سانتی‌متر در حاشیه معبر در نظر گرفته شده و بانندی به عرض یک متر با سنگ پلاک برای عبور و مرور ویلچر و مادرانی که کالسکه به همراه دارند، اجرا شده است. در کنار هر باغچه هم که به صورت مارپیچ طراحی شده‌اند، دو نیمکت با زاویه‌ای مایل روبه روی یکدیگر قرار گرفته‌اند که به غنا و جذابیت محل و درک بصری کیفیت محیط کمک شایانی می‌کنند؛ هر چند کند و کاواها و حفاری‌های متعدد صورت گرفته توسط سازمانها و نهادهای مختلف طی سالیان اخیر و عدم

با توجه به اینکه کیفیت مطلوب طراحی مسیرهای پیاده، تابع شرایطی، چون: جنس کف‌سازی، نظم شیب عرضی، وضعیت آن محور نسبت به سواره‌روها، نوع مجرای آبهای سطحی، باغچه‌ها و مبلمان شهری استقرار یافته در آن است، این امر به خوبی در مورد خیابان تربیت مشهود است؛ به طوری که این محور، با باغچه‌ها و آب‌نماهایی که در طول مسیر آن طراحی شده، از تنوع خاصی برخوردار است. کف‌سازی صورت گرفته در آن، قابلیت استفاده‌های متفاوت و تردد شهروندان مختلف و نیز امکان تردد در شرایط اضطراری را فراهم ساخته است. همچنین، برای

گرفته و با توجه به اقبال عمومی و استقبال شهروندان، به ویژه گروه‌های اجتماعی با درآمد متوسط و به بالا، تربیت و نواحی اطراف آن بدون محدودیت جدی بطور روزافزون رونق یافته است و امروزه با داشتن تنوع فضاها و کالاها و خدمات جدید، دسترسی راحت و نیز انعطاف‌پذیری جزو فضاهای شهری مهم و سرزنده در فضای آزاد شهر محسوب می‌گردد. به همین جهت، توانسته است روز به روز بر تحرک جغرافیایی و اقتصادی خود افزوده، طیف وسیعی از گروه‌های اجتماعی را به خود جلب نماید. طبیعی است که با این روند، پیاده‌راه تربیت نویدبخش چشم‌انداز روشن توسعه فضاهای تجاری و تفریحی بوده، توانسته است با پذیرش گروه‌های مختلفی از شهروندان، زمینه مساعدی برای بالا بردن کیفیت زندگی اجتماعی و غنا بخشیدن به فضای شهری را در بافت قدیم فراهم نماید.

۵- پیشنهادها و راهبردها

به طور کلی، هر چند برنامه‌ریزی و عملکرد محور پیاده تربیت، بیانگر وجود کاستی‌ها و نقایصی است، اما این نکته را نیز نباید از نظر دور داشت که هر اقدام شهرسازی متضمن تبعات کاملاً مثبت و با ارزش نیست، بلکه مسأله مهم تعیین اولویتها و برآیند حرکتی است که ضرورت آن در بافت کهن شهرهای تاریخی احساس می‌شود. از سوی دیگر، اگرچه گسترش حرکت سواره و غلبه الگوی شهر ماشینی، ضرورت پیاده‌گستری در شهرهای ایران را پررنگ می‌نماید، اما واقعیت این است که کارآیی یک محور پیاده، تابع شرایط متفاوتی است که از انگاره‌های ثابتی تبعیت

مرمت و ساماندهی بموقع و اصولی آنها، عدم استحکام و در نهایت، تخریب تدریجی کف سازی- های موجود در طول مسیر را موجب گشته است.

۴- نتیجه‌گیری

پرداختن به مرکز شهر، زمینه‌ای است برای پراکنش و پخشایش مجدد انسان و فعالیت در فضا و تلاش در جهت احیای آن. در این زمینه، رویکرد پیاده‌گستری و ساماندهی فضاهای پیاده، ابتدا در محدوده مرکزی شهرهای اروپایی با هدف خارج ساختن بافتهای تاریخی شهرها از تسلط اتومبیل و برای حفاظت از بافتهای کهن و احیای اجتماعی مراکز شهری در اواخر دهه ۱۹۴۰ میلادی مطرح و اجرایی شد. در ایران به دنبال ضربه‌های وارد شده به بافت کهن شهرها، رنگ باختن حیات اجتماعی، شکست تفکر تجددطلبانه و طرح‌هایی که در پی الگوی شهر ماشینی اجرایی شد، لزوم رجعت به اصول و معیارهای طراحی شهری گذشته مورد توجه قرار گرفت و به دنبال آن، ساماندهی خیابان تربیت در اوایل دهه ۱۳۷۰ به عنوان یک محور متمایز و شاخص پیاده و با هدف احیا و پردازش معماری سنتی و نماهای با ارزش آن در دستورکار مدیران شهری قرار گرفت. گرچه شکل-گیری و توسعه این خیابان، اساساً به موقعیت و قابلیت مرکز شهر، به ویژه بازار سنتی بر می‌گردد، با این حال، استقرار این محور در بافت مرکزی شهر، نه تنها موجب انطباق آن با سیاستهای پیاده‌گستری شده، بلکه توانسته است حیات اجتماعی را در درون بافت جاری سازد؛ به گونه‌ای که پس از استقرار و ساماندهی این محور، مکانهای تجاری و کاربریهای مرتبط با آن رونق

به منظور بهره‌گیری مناسب از این رویکرد در مراکز کهن شهری، شناخت اهمیت، جایگاه و عملکرد فضاهای پیاده لازم و ضروری است و برای ساماندهی آن باید با نگرشی جامع از اصولی، همچون کوتاه نمودن و محلی کردن سفرها، ایجاد پوشش کامل و متنوع از شبکه معابر پیاده در شهر، رعایت تداوم در مسیره، ایمنی و آسایش مسیرها، بدنه‌سازی و ایجاد چشم اندازهای مطلوب، تامین تجهیزات لازم و فراهم کردن زمینه‌های تقویت اجتماعی، کمک گرفته شود.

نمی‌کنند و نباید به منزله الگوی اجرایی برای شهرهای دیگر تلقی شود.

تجارب موفق جهانی نشان داده است که برنامه‌ریزی و طراحی فضاهای پیاده زمانی موفق خواهد بود که علاوه بر عوامل کالبدی، شرایط اجتماعی، فرهنگی، اقلیمی و حتی الگوی روانی و رفتاری مردم در نظر گرفته شود. بنابراین، در برنامه‌ریزی و ساماندهی پیاده لازم است روابط متقابل نظام حرکت پیاده با دیگر عرصه‌های حیات شناسایی و تحلیل گردد. از این رو،

Reference

- Abbaszadegan, Mostafa, (2004); Theory of Modern Architecture- Urbanism Movement to Urban Spaces, Monthly Journal Attachment, No. 67, Iran Municipalities & Rural Management Organization Press, Tedran.
- Afsharnaderi, Kamran & Reza Nasirsalami, (1995); Law, Plan, Criterion, Abadi, Quarterly Journal of Urbanism and Architecture, No 20, Tehran
- Appleyard, Donald(1981);Livable Streets, Berkeley: University of California Press.
- Arseh, Engineering Consulting (1994); Studies of Tabriz Historical-Cultural Axes, Eastern Azerbaijan Housing & Urban Development Organization,
- Bahreiny, S Hoseini(2007); Urban Design Process, University of Tehran Press, 4th Edition, Tehran.
- Bahreiny, S Hossein(1998); Modernism, Postmodernism, & After in Design Planning, University of Tehran Press, Tehran.
- Brambila, Roberto & Gianni Longo, (1977); For Pedestrians Only: Planning and Management of Traffic Free Zones, New York, Whitney library of Design.
- Fallahvejjhad, Hossein, (2007); Survey of Old Market Walk Spaces Development and Tabriz Tarbiat Mall, Tabriz of University Press, Tabriz.
- Fruin, J., (1971); Pedestrian Planning and Design, NewYork.
- Gehl, Jan (1987); life Between Building: Using Public Space, New York: Van nor strand Reinhold.
- Gharib, Fereidoon (2004); Creation of Pedestrian & Cycle Traverses in Old Tehran Confine, Honarhay-e- Ziba Tract, No 19, University of Tehran Press, Tehran.
- Habibi, S Mohsen(2000); Tourism of Pedestrianway, Honarhay-e- Ziba Tract, No 9, University of Tehran Press, Tehran.
- HassKlau, C (1990); the Pedestrian and City Traffic, London: Belhaven Press.
- Jacobs, Jane (1961); The Death and Life Great American Cities, The Failure of Town Planning, New York: Vintage.
- Javadi, Ardeshir (2006); Urban Centers Renewal Approaches , Case Study of Tabriz, Ph.D Thesis, Dr Hosseinzadeh Dalir. Karim & M Sattar Mousavi, Tabriz University, Geography & Urban Planning Group
- Konflacher, Hermann, (2008); Planning Principals Pedestrian and Cycle Traffic, Translated by Dr. F. Gharib, University of Tehran Press, 2 nd Edition, Tehran.
- Lang, Jon, (2009); Urban Design, Translated by Dr. S. H. Bahrainy, University of Tehran Press, 2 nd Edition, Tehran.
- Mehdizahe, Javad, (1999); Concepts & Principle of Pedestrianization, Monthly Journal of Shahrdariha, No 19, Iran Municipalities & Rural Management Organization Press, Tehran.
- Mohammadzaheh, Rahmat, (1994); Extant standpoints in Development of Network

pedestrian ways, Quarterly Journal of Researches Geographical, No. 37, Mashhad.

- Mohammadzaheh, Rahmat, (2005); Modernity and Urbanism; Case Study of Tabriz Fabric Texture, PhD Theses, Jamali Firooz, Tabriz University, Geography & Urban Planning Group.
- Nagsh-e- Jahan Pars, Engineering Consulting, (2005); Detailed Plan of Tabriz Historical-Cultural Sector, Municipality Of Tabriz Press.
- Pakzad, Jahanshah, (2005); Guide of Urban Specials Design in Iran , Ministry of Housing & Urban development, 3 edition, Tehran.
- Pusharev, B.S & Zupon, J. M, (1975); Urban Space for Pedestrian, Cambridge, Mass, Mitpress.

- Safamanesh, Kamran & Others(1996); Physical Structure of Tabriz and Evolutions in 2 Resent Century, Goftego, Journal of Cultural & Social, No. 18, Tehran.
- Simpson, B, J, (1988); City Center Planning and Transport, England, Van strand Vein bold.
- Tavassoli, Mahmood, (1990); Principle and Methods of Urban Design and Residential Specials in Iran, Urban Planning and Architecture Research Center of Iran, 2 nd Edition, Tehran.
- www.newurbanism.org .
- www.pps.org/info/newsletter.
- Zista, Engineering Consulting (2004); Detailed Plan Tabriz, Municipality Of Tabriz Press,

تأثیر مناطق نمونه گردشگری در محرومیت‌زدایی از دیدگاه اجتماعات محلی (مطالعه موردی: منطقه اورامان‌تخت کردستان)

مرتضی توکلی: استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه زابل، ایران*
اکبر کیانی: استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه زابل، ایران
صلاح هدایتی: دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه زابل، ایران

چکیده

گردشگری به عنوان بزرگترین و پیچیده‌ترین صنعت دنیا به شمار می‌رود. تنوع ابعاد و پیچیدگی‌های صنعت گردشگری متناسب با مناطق جغرافیایی، زمینه‌های ویژه‌ای برای برنامه‌ریزی و مدیریت گردشگری می‌طلبد. در مناطقی که پتانسیل‌های بالقوه فراوانی برای توسعه صنعت گردشگری دارند، اما روند مطلوبی را طی ننموده‌اند، باید به دنبال عوامل و عناصری گشت، که سبب سرعت بخشیدن به حرکت کند جریان گردشگری هستند. هر چند توسعه گردشگری در مناطق مختلف راه حل کلی برای همه مسائل نیست، اما راهبردهای نوینی پیش‌روی برنامه‌ریزان و تصمیم‌گیران مرتبط می‌گذارد، که برای توسعه پایدار و کاهش محرومیت مناطق می‌تواند مؤثر باشد. بر این اساس، هدف مقاله، بررسی وضعیت مناطق نمونه گردشگری در جهت محرومیت‌زدایی از دیدگاه اجتماعات محلی است؛ به گونه‌ای که سبب توسعه گردشگری و افزایش اشتغال محلی با شیوه‌های مشارکتی گردد. روش تحقیق، توصیفی - تحلیلی و مبتنی بر مطالعات اسنادی و کتابخانه‌ای و بررسی‌های میدانی است. مطالعه موردی شامل منطقه نمونه گردشگری اورامان‌تخت است. داده‌ها و اطلاعات به طرق مختلف مراجعه به سازمان‌ها و مراکز مرتبط و بررسی‌های پیمایشی و پرسشنامه جمع‌آوری شدند، با استفاده از شیوه ارزیابی مشارکتی (PRA) قابلیت‌ها و توانمندی‌های منطقه اورامان در زمینه ایجاد اشتغال و به تبع آن محرومیت‌زدایی مورد سنجش و ارزیابی قرار گرفت. آثار مؤلفه‌های قابل انتظار در هفت گروه عمده و ۷۱ زیرگروه بر اساس جاذبه‌های گردشگری (۹ دسته) منطقه اورامان در جهت محرومیت‌زدایی بر اساس میانگین نمره (اهمیت)، وضعیت CPM مؤلفه‌ها، ظرفیت ایجاد شده در منطقه و میانگین کل ارزشیابی شدند. نتایج نشان می‌دهد، با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی و ظرفیت تحمل منطقه، ارزیابی CPM حکایت از غلبه همزمان فعالیت‌های بخش گردشگری در منطقه مبتنی بر الگوی زنجیره‌ای و منبع‌گرا بودن دارد.

واژه‌های کلیدی: منطقه گردشگری، محرومیت‌زدایی، اورامان تخت، PRA

۱- مقدمه

۱-۱- طرح مسأله

گردشگری به عنوان بزرگترین صنعت خدماتی دنیا، نقش و جایگاه ویژه‌ای در توسعه مناطق جغرافیایی دارد. هنگامی که ابعاد و زمینه‌های مرتبط با گردشگری به خوبی شناخته گردد، به طور یقین در جهت توسعه واقعی مناطق جغرافیایی گام‌های علمی و اجرایی مطلوبتری برداشته خواهد شد. این وضعیت زمانی نمود بیشتر و عینی‌تری پیدا خواهد کرد که منطقه‌ای دارای پتانسیل‌های گردشگری متنوع و منحصر به فرد باشد، و از طرفی، این وضعیت بتواند در محرومیت‌زدایی منطقه مؤثر واقع گردد.

امروزه، تجربیات نظری و اجرایی متعددی در سطح دنیا برای مطالعه، بررسی، برنامه‌ریزی و مدیریت مناطق گردشگری وجود دارد، که همگام با پیشرفت‌های فناوری روند صعودی دارند (Tsai & et al., 2010: 358). این روند صعودی و مسائل جهانی مرتبط با پیچیدگی‌های صنعت گردشگری، سبب شده است که تکنیک‌ها و مدل‌های ترکیبی و جامع در سال‌های اخیر مورد توجه قرار گیرند (Jerry Ho & et al., 2010: 10). با وجود تجربیات ارزشمند جهانی و شرایط جغرافیایی منطقه مورد مطالعه، تلاش شده است، متناسب با منابع و وضعیت‌ها، طرح تحقیق حاضر انجام و ارائه شود.

منطقه مورد مطالعه تحقیق حاضر، دارای پتانسیل‌های بالقوه فراوان گردشگری در ابعاد مختلف است. آنچه مهم به نظر می‌رسد، طرح موضوع با ویژگی‌ها و شرایط خاص منطقه است. بسیاری از مردم و مسئولان به نقش توسعه صنعت گردشگری در

توانمندسازی اقتصادی اذعان دارند، اما به طور علمی ارزشیابی اثرات منطقه گردشگری اورامان، با روش و تکنیک علمی مناسب مورد نیاز است، که تحقیق حاضر نیز در صدد بررسی و تبیین این وضعیت با توجه به نظریات مطرح، تکنیک‌ها و روش‌های موجود و وضعیت این منطقه است.

۱-۲- اهمیت و ضرورت

با توجه به اینکه تفکر ایجاد مناطق نمونه گردشگری شکل گرفته و یکی از راهکارهای رشد صنعت مذکور است، شناخت تأثیرات این گونه مناطق بر محرومیت‌زدایی اجتماعات محلی، دارای اهمیت و ارزش ویژه‌ای است. علاوه بر آنکه تأثیر این گونه اقدامات تبعات مختلفی دارد، باید از طریق انتخاب الگوهای مناسب آثار آن را متناسب نمود؛ به طوری که منجر به توسعه پایدار منطقه و افزایش میزان اشتغال به واسطه تعاملات علمی و اجرایی در بخش گردشگری منطقه اورامان گردد.

۱-۳- اهداف

هدف تحقیق حاضر، شناخت ظرفیت‌های گردشگری منطقه اورامان و همچنین، تبیین ظرفیت تحمل و تأثیر مؤلفه‌های حاصل از اقدامات توسعه‌ای گردشگری بر محرومیت‌زدایی در منطقه کمتر توسعه یافته اورامان است، همچنین به طور جزئی‌تر شناخت شیوه‌های مشارکتی در تعیین راهبردهای گردشگری، با توجه به مؤلفه‌های تأثیرگذار بر صنعت گردشگری منطقه اورامان مد نظر است.

۴-۱- پیشینه پژوهش

۴-۱-۱- سوابق ارزشیابی مشارکتی روستایی^۱ (PRA) خاستگاه PRA (رابرت چمبرز) شیوه ای برای برنامه‌ریزی توسعه و روش بررسی و استنتاج مطابق با منابع متفاوت است (Adebo, 2000: 6)، که به سبب ویژگی شیوه مذکور، سوابق متعددی در زمینه کاربرد PRA وجود دارد. نوری ضمن معرفی ویژگی‌های PRA (نوری، ۱۳۸۰: ۱۰۴-۱۲۳)، از قابلیت‌های تکنیک یاد شده، در پایان‌نامه کارشناسی ارشد با عنوان «ارزیابی عملکرد مجتمع‌های خدمات بهزیستی روستایی در رفاة اجتماعی روستائیان، مطالعه موردی: روستاهای کورده، امام تقی و دهشک شهرستان مشهد»، استفاده نمود. وی از نقشه کروکی در جهت افزایش میزان مشارکت و کسب اطلاعات لازم و همچنین اخذ ایده‌ها استفاده نمودند (نوری، ۱۳۸۰: ۳۲۹). همچنین، هدایتی از تکنیک مذکور در «طرح توسعه کالبدی روستای اورامان با استفاده از روش PRA»، استفاده نمود. در پایان‌نامه هدایتی به طور جزئی‌تر از روش‌های PRA در جهت انجام مطلوب تحقیق استفاده گردید، شایان ذکر است، که تحقیق مذکور، جزو اولین فعالیت‌هایی است که به طور جامع بر مسائل توسعه کالبدی روستای اورامان با تأکید بر ابعاد مشارکتی پرداخته است (هدایتی، ۱۳۸۷: ۲۱۴).

این روش، همچنین در مناطق مرتفع مرکزی ویتنام برای ارزیابی وضعیت معیشتی کشاورزان فقیر، متوسط و خوب به کار رفته است و به این طریق، تفاوت بین خانواده‌ها، بویژه از نظر منابع انسانی، مالکیت زمین و دام شناسایی شده است. بر این اساس، در برنامه‌های

توسعه، می‌توان، بر نیازهای گروه‌های فقیر بهتر تأکید نمود (Cramb, 2004).

صلیب سرخ جهانی در سپتامبر ۲۰۰۶ برای شناسایی بچه‌های معلول در روستای کیلیفی^۲ در کشور کنیا با استفاده از روش PRA مطالعاتی انجام داده است. در این مطالعات بر روی شناسایی کمبودها، تشویق مردم محلی و همچنین مالکیت جامعه روستایی تأکید شده است. نتایج نشان داد، که علت ناتوانی در عدم فعالیت و محدودیت مشارکت، وابستگی روستائیان به اعتقادات سنتی و خرافاتی، ارواح خبیثه و مجازات‌هایی بود که از طرف خداوند نازل می‌شد، (Gona, 2006:12). شایان ذکر است که در دهه اخیر، مطابق منابع و محتوای تحقیقات انجام شده PRA سیر تکاملی پیدا نموده است.

۴-۱-۲- سوابق گردشگری

اولین اقدام برای تدوین طرح جامع گردشگری در ایران، مربوط به سال‌های پیش از انقلاب در دهه ۱۳۵۰ ش. بر می‌گردد (سینایی، ۱۳۸۲: ۵۶). پور کاظمی و رضایی در پی بررسی کارایی صنعت گردشگری با استفاده از روش‌های ناپارامتری (ایران و کشورهای منطقه) نشان دادند، که صنعت گردشگری در کشورهای بحرین، ترکیه و سوریه، از بیشترین کارایی برخوردار بوده، متوسط کارایی تحت این فرض ۷۴ درصد است. صنعت گردشگری در کشورهای امارات متحده عربی و آذربایجان نیز به جمع کشورهای کارا می‌پیوندد، که متوسط کارایی تحت این فرض ۸۳/۳ درصد می‌گردد. در نهایت، با توجه به الگو بودن کشور ترکیه بر اساس یافته‌های تحقیق مذکور، می‌توان گفت کشورهای ناکارا به

². Kilifi

¹. Participatory Rural Appraisal = PRA

منظور افزایش کارایی باید صنعت گردشگری ترکیه را الگوی خود قرار دهند (پورکاظمی و رضایی، ۱۳۸۵: ۲۸۲).

سنچز و همکاران، به منظور تعیین ویژگی‌های گردشگری در کوبای ترکیه، از شاخص‌های ترکیبی اقتصادی و اجتماعی استفاده کرده، در خصوص مسائل بنیادی عدالت اجتماعی و توسعه اجتماعی در موضوعهای گردشگری به اهداف دولت‌ها در تعیین راهبردها اشاره نمودند (Sanchez and Peter, 2008, 27).

کاستلانی و سال، در سال ۲۰۰۹، تحقیقی درباره «شاخص‌های پایداری» به منظور ارائه راهبردهای توسعه گردشگری انجام دادند. در این تحقیق نکته بارز، توجه به «شاخص‌های رفاهی در مقیاس‌های محلی» است. (Castellani and Sala, 2009: 2).

از گردشگری به عنوان کاتالیزوری کارآمد برای بازسازی و توسعه اقتصادی و اجتماعی نواحی توسعه نیافته یاد شده است؛ به طوری که طی سال‌های اخیر در سراسر اروپا برای رفع چالش‌های اقتصادی و اجتماعی نواحی مختلف، گردشگری در کانون توجه قرار گرفته است (Sharply, 2002: 233). تفریح، تفرج و گشت و گذار، بدون شک یکی از راه‌های فرار از زندگی خسته‌کننده روزمره تلقی می‌شود. به دلایل فراوان، به نظر می‌رسد، که توسعه گشت و گذار در آینده همچنان ادامه خواهد داشت. در این میان، صنعت گردشگری به عنوان گسترده‌ترین صنعت خدماتی دنیا، جایگاه ویژه‌ای در عرصه‌های اقتصادی، فرهنگی - اجتماعی و سیاسی به خود اختصاص داده است (AP & Crompton, 1998: 137) و بسیاری از کشورها از این رهیافت توانسته‌اند وضعیت خویش را

تا حد قابل توجهی بهبود بخشیده، بر مشکلات اقتصادی خویش، از قبیل پایین بودن سطح درآمد سرانه، بیکاری و کمبود درآمدهای ارزی فایق آیند؛ بطوری که در حال حاضر سهم درآمدی حاصل از صنعت گردشگری حدود ۶ درصد از صادرات را تشکیل می‌دهد (صباغ کرمانی، ۱۳۷۵: ۲۲). درآمد ارزی حاصل از صنعت گردشگری روز به روز در حال افزایش است؛ به طوری که درآمدهای حاصل از این صنعت نسبت به دهه ۶۰ میلادی بیش از چهار برابر شده است (موسایی، ۱۳۷۸: ۴) و در دهه گذشته به ۱۰ درصد درآمد جهانی رسیده و نزدیک به ۲۰۴ میلیون شغل ایجاد نموده است (Brunt and Hambly, 25: 1990). سوابق نشان می‌دهد، توجه به صنعت گردشگری و روند رشد و توسعه مطالعات و به کارگیری تکنیک‌های جدید سیر صعودی دارند.

۱-۵- سؤال و فرضیه تحقیق

با توجه به مسائل مطرح شده و اهداف تحقیق، سؤال تحقیق به صورت زیر مطرح می‌شود:
- منطقه نمونه گردشگری اورامان دارای چه ظرفیت‌هایی است و مؤلفه‌های قابل انتظار مؤثر بر محرومیت‌زدایی با روش PRA در منطقه مذکور در چه وضعیتی هستند؟
در راستای سؤال تحقیق، فرضیه به صورت زیر طرح می‌گردد:

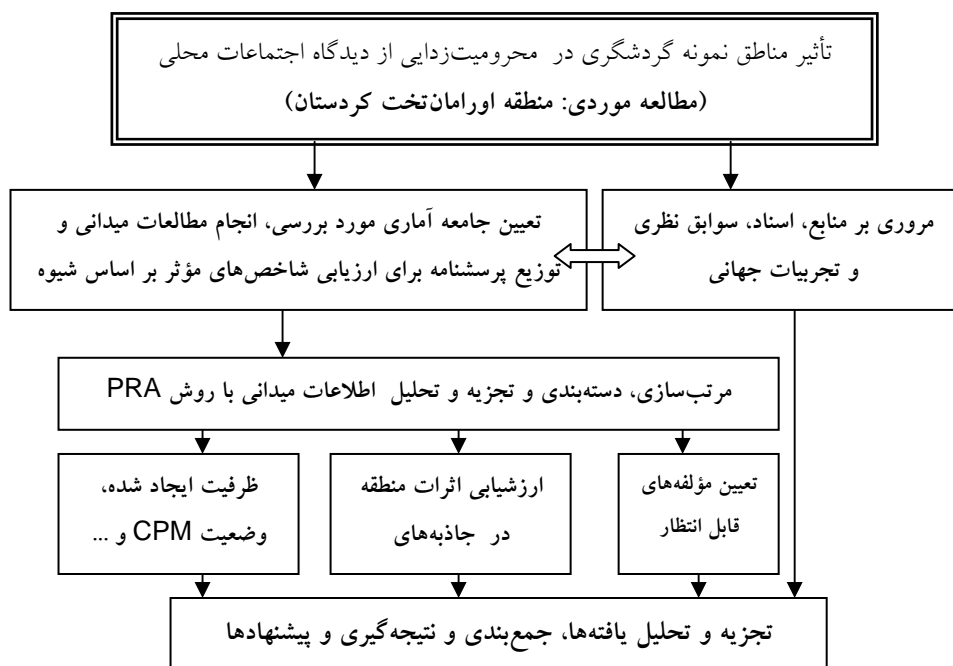
- با توجه به اینکه منطقه نمونه گردشگری اورامان دارای ظرفیتهای مناسبی از نظر گردشگری است، با این وضعیت، بر اساس شاخص‌های قابل انتظار مؤثر

سفیدان، نخبگان و افراد مؤثر بر توسعه منطقه هستند، که تعداد ۳۰۰ نفر هستند. شیوه به کار رفته در این پژوهش مبتنی بر PRA است. PRA تحقیق حاضر بر اساس تحلیل ماتریس ارزشیابی آثار منطقه اورامان و با توجه به مؤلفه‌های قابل انتظار تجزیه و تحلیل شده و متغیرهای آن شامل طیف‌بندی با مقیاس ۱۰۰، بر اساس بهره‌گیری از نظرات مردم مبتنی بر روش PRA بوده است، که در رابطه با تعیین CPM (Critical Path Method) استفاده شده است؛ شکل شماره ۱- مدل مفهومی مراحل تحقیق را نشان می‌دهد.

بر محرومیت‌زدایی، اقدامات چشمگیری صورت نگرفته است.

۶-۱- روش تحقیق و مراحل آن

روش تحقیق توصیفی - تحلیلی و مبتنی بر مطالعات اسنادی، کتابخانه‌ای و بررسی‌های میدانی است، که با استفاده از ابزار پرسشنامه، داده‌ها و اطلاعات جمع‌آوری شدند و بر اساس روش PRA مورد تجزیه و تحلیل شدند. در این راستا، جامعه آماری تحقیق، شامل همهٔ مسئولان محلی، ریش-



شکل شماره ۱- مدل مفهومی مراحل تحقیق (نگارندگان، ۱۳۸۸)

(۶) آمده‌اند. آثار مؤلفه‌های قابل انتظار در هفت گروه عمده و ۷۱ زیرگروه بر اساس جاذبه‌های گردشگری (۹ دسته) منطقه اورامان در جهت محرومیت‌زدایی بر اساس میانگین نمره (اهمیت)، وضعیت CPM مؤلفه-

۷-۱- معرفی متغیرها و شاخص‌ها

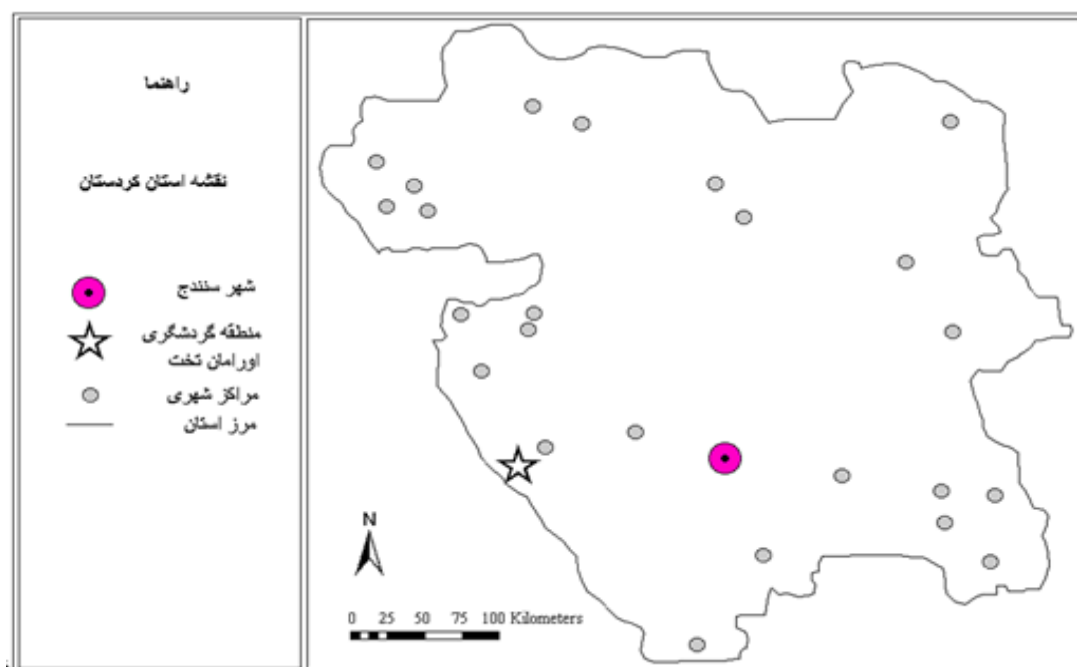
متغیرهای پژوهش، شامل ابعاد قابل شناسایی در سه زمینه محیطی، اقتصادی و اجتماعی مرتبط با محرومیت‌زدایی است، که به طور تفصیلی‌تر در جدول

۲۰۰۰ متری از سطح دریا قرار دارد. علاوه بر این، در حدود ۲۵۰۰ سال قدمت داشته و در ۷۰ کیلومتری جنوب غربی شهر سروآباد استان کردستان واقع شده است. شکل (۲) موقعیت منطقه نمونه گردشگری اورامان را در استان کردستان نشان می‌دهد. شایان ذکر است که مرز بین‌المللی ایران و عراق در نقشه شکل (۲) قابل استناد نیست.

ها، ظرفیت ایجاد شده در منطقه و میانگین کل ارزشیابی شدند.

۸-۱- محدوده و قلمرو پژوهش

منطقه نمونه گردشگری اورامان در موقعیت جغرافیایی ۳۵ درجه و ۴۴ دقیقه تا ۳۷ درجه و ۳۰ دقیقه عرض شمالی و ۴۷ درجه و ۳۱ دقیقه تا ۴۹ درجه و ۱۶ دقیقه طول شرقی و در ارتفاع نزدیک به



شکل شماره ۲- موقعیت منطقه نمونه گردشگری اورامان در استان کردستان (نگارندگان، ۱۳۸۸)

مردم به این آثار، سایت‌های اینترنتی مختلفی با ارائه مطالب و عکس‌های متنوع در دهه اخیر راه اندازی شده است، که با یک جستجوی اولیه می‌توان مطالب و عکس‌های مختلف قابلیت‌های گردشگری منطقه نمونه گردشگری اورامان را ملاحظه نمود.

منطقه نمونه گردشگری اورامان دارای ویژگی‌های منحصر به فردی است، که تا به حال کمتر شناسایی و بهره‌گیری شده است. با این تفاسیر، به منظور شناخت بیشتر آنها مشخصات کلی جاذبه‌های گردشگری در جدول (۱) به طور خلاصه آمده است. شایان ذکر است، به سبب جذابیت این آثار، و علاقه سازمان‌ها و

جدول شماره ۱- مشخصات کلی جاذبه‌های منطقه نمونه گردشگری اورامان (نگارندگان، ۱۳۸۸)

ردیف	عنوان/موضوع جاذبه گردشگری	مشخصات
۱	معماری اورامان (معماری سنگی)	خانه‌هایی که به صورت خشک‌چین و پلکانی با استفاده از سنگ ساخته شده‌اند. مردم منطقه به وسیله متخصصان خود، کار معماری و بنایی را انجام می‌دهند. این وضعیت برای افراد غیربومی شگفت‌انگیز و جذاب است. خانه‌ها شیب تندی دارند و پشت‌بام پایینی به منزله حیاط خانه بالاست.
۲	موسیقی، شعر و ترانه‌های اورامان	در اورامان به غیر از دف و نوعی نی که به آن شمشال می‌گویند، از آلات دیگری استفاده نمی‌شود. بیشتر ترانه‌های اورامی به صورت تبادل دو گروه خواننده و گروه همراه با کف زدن اجرا می‌شود.
۳	رودخانه سیروان	این حوضه با وسعت ۷۵۰۰ کیلومتر مربع و طول ۲۱۳ کیلومتر از پرآب‌ترین حوضه‌های آبخیز ایران و کردستان محسوب می‌شود، به طوری که ۲۸ میلیارد متر مکعب آبهای سطحی استان در این حوضه جریان دارد. شرایط توپوگرافی در این حوضه، زمینه اجرای پروژه‌های اقتصادی مختلف را فراهم نموده است (معذی‌نژاد و احمدی، ۱۳۸۳: ۷۵).
۴	بازی‌های محلی اورامان	بسیاری از آنها فراموش شده، اما در بطن بازی‌های منطقه، علاوه بر ورزش و تفریح برای کودکان و نوجوانان به آنها آموزش داده می‌شود. قلقان ^۳ ، بیلان ^۴ ، همدانه‌مه‌ئه‌لی ^۵ ، خانه خانایله و جوجو (قایم باشک) از مهمترین بازی‌های منطقه اورامان هستند.
۵	آبشار بل ^۶	یکی از پتانسیل‌های زیبا و جذاب گردشگری آبشار بل است.
	چشم‌انداز طبیعت اورامان (ژئومرفولوژی و اقلیم)	شامل پدیده‌های خاص ژئومرفولوژیک و دیدنی است. از لحاظ اقلیمی نیز در ایام زمستان سرد و پر برف و باران است و در تابستان نیز هوای مطبوع و مناسبی دارد.
۶	پوشش گیاهی (درختان، درختچه‌ها و گیاهان)	شامل انواع درخت، درختچه و گیاهان خوراکی، علوفه‌ای و گل‌های وحشی خوش رنگ و بو و طبی است. درختان همانند: ون، تنگز، میلو و گیاهان، مانند: ریواس، پیچک، کرفس، شنگ، به‌زرا، هاله‌کوک، ترشکه، گیلاخه، کنگر، گل گاو زبان.
۷	صنایع دستی	شامل: گیوه، فرنجی، نمد، فاشق و چنگال چوبی، شانه، جاجیم، سبد، در و پنجره‌های چوبی.
۸	پوشاک مردم (لباس محلی)	لباس‌های محلی کردی با طرح‌ها و رنگ‌های زیبا و شاد، لباس مردان از چوخه (پیراهن)، پانتول (شلوار)، شال، دستار، فرنجی تشکیل شده و گاهی نیز جافی، شال و پیراهن بلند می‌پوشند. شایان ذکر است، لباس‌های خاص فصل زمستان و تابستان با طرح‌های ویژه منطقه اورامان وجود دارد.
۹	مراسم باستانی و مذهبی	جزو مراسم‌های بسیار غنی روزگاران کهن منطقه اورامان است، که به برکت اسلام، جایگاه ویژه‌ای در میان ساکنان بومی و مردم خارج از منطقه دارد. یکی از مراسمی که همه ساله در اورامان برگزار می‌شود و از احترام و ویژگی‌های خاصی برخوردار است، عروسی امامزاده پیرشالیار است.*

* برای اطلاعات بیشتر به وب سایت سازمان‌ها و مراکز مرتبط با گردشگری استان کردستان و CDهای منتشر شده توسط سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری مراجعه شود.

³. Gholgholan

⁴. Billan

⁵. Hamathane Masalle

⁶. Bell

۲- مفاهیم، دیدگاه‌ها و مبانی نظری

۱-۲- تعاریف و مفاهیم

۲-۱-۱- ارزشیابی مشارکتی روستایی (PRA)

PRA یا به عبارتی «ارزشیابی مشارکتی روستایی» تکنیکی است، که برای جمع‌آوری اطلاعات بر مبنای اطلاعات جامعه و نیازهایشان برای استفاده در برنامه‌های توسعه جامعه و سوادآموزی به کار می‌رود. روش PRA می‌تواند فهم روستاییان را در درک مشکلات و فرصت‌های خود افزایش دهد و کنترل آنها را بر انتخاب‌ها و برنامه‌هایشان افزایش داده، فرآیندی را آغاز کند که می‌تواند از طریق اجرای برنامه یا مدیریت ابتکارات محلی و حداقل نظارت اجتماع بر طرح‌های دولتی ادامه یابد (Heaver, 1992: 65).

روش ارزیابی مشارکتی روستایی منابع بسیاری دارد. سهل‌الوصول‌ترین منبع آن ارزیابی سریع روستایی است، که از آن نشأت گرفته است. ارزیابی سریع روستایی نیز خود در دهه ۱۹۷۰ و اوایل دهه ۱۹۸۰ به عنوان پاسخی به مشاهدات مغرضانه از توسعه گردشگری روستایی (بازدید کوتاه از مناطق روستایی توسط متخصصان شهری) و بسیاری از نواقص و هزینه‌های کلان روش‌های آمارگیری پرسشنامه‌ای مطرح شد (Caruthers & Chambers, 1981: 407, and Chambers, 1989).

- مفاهیم اصلی PRA

توانمندسازی: دانش قدرت است. دانش از فرایند ها و نتایج تحقیقات بر می‌خیزد و باید در اختیار مردم محلی قرار گیرد. پس انحصار اطلاعات که برای برنامه ریزی و تصمیم سازی ضروری است، باید شکسته

شود و اطمینان در مردم ملی ایجاد شود تا بتوانند تجدید قوا کنند.

تغییر جهت: فرایند PRA محققان را به آموزشگر و شنونده جهت را به تفکر و مقدمات محلی تغییر می‌دهد. محققان باید روش جدیدی را بیاموزند. محققان باید از نگرش متکبران‌های که روستاییان را احق می‌دانند، دور شوند.

محلی کردن: استفاده وسیع از امکانات محلی، مشارکت فعال، تشویق روستاییان در سهم شدن در ارزیابی‌ها و احساس لذت و شادمانی از ارزشیابی PRA باید جذاب باشد تاکید در این رهیافت بر فرایند است، نه سرعت.

جامعیت: افزایش حساسیت با توجه به فرایند، شامل گروه‌های حاشیه‌ای و روستاییان پیشرو، زنان، بچه‌ها، پیران و بینوایان (www.sil.org, 1999).

- اصول PRA

اصول روش ارزیابی مشارکتی بیشتر استنتاجی است، تا استخراجی. این اصول با آزمودن شیوه‌ها، یافتن شیوه‌های کارآمد و ناکارآمد و طرح چرایی آن به دست آمده‌اند. متخصصان، اصول متفاوتی را برای PRA بر خواهند شمرد، که در طول زمان تکامل یافته‌اند و مهمترین آنها عبارتند از (Conway, 1988):

- یادگیری به همراه جامعه و در جامعه؛
- مشارکت از طریق مشاهده؛
- انعطاف‌پذیری و عدم تشریفات؛
- توالی (چیت‌سازان، ۱۳۷۹: ۸)؛
- تعادل بهینه؛
- تنوع‌جویی در جمع‌آوری اطلاعات (وزارت جهاد سازندگی، ۱۳۷۸: ۲۱).

- ابزار و تکنیک‌های PRA

در سطح علمی و چه در سطح اجرایی - کاهش می‌یابد. گذر از نظریات و حصول موفقیت‌های اجرایی در کشورهای مختلف و به ویژه در مناطق در حال توسعه، نشانه تطابق دیدگاه‌ها و نظریات توسعه مشارکتی در پیشبرد اهداف توسعه پایدار مناطق جغرافیایی است.

کاربرد PRA در مطالعات علمی و اجرایی، در بسیاری از کشورهای جهان، به ویژه هند، بنگلادش، پاکستان، کانادا، نپال، نیجریه، بنگال، آفریقای جنوبی، سریلانکا، زیمبابوه و چین مرسوم و معمول شده است، بویژه در عرصه روستایی به کارگیری رهیافت PRA در مطالعات، شیوه غالب مورد استفاده کارگزاران و مصلحان توسعه روستایی شده است، اما در ایران، تعداد مطالعاتی که با استفاده از PRA انجام گرفته است، در مقایسه با پژوهش‌هایی که با روش پیمایشی صورت گرفته، بسیار اندک است. روش مذکور بر پایه مصاحبه و درگیر کردن مردم در فرآیند تولید راه‌حل‌هاست (رفعیان، توکلی و هودسنی، ۱۳۸۵: ۴۸).

۲-۲-۲- چارچوب نظری توسعه گردشگری

گردشگری ماهیتاً پدیده‌ای فضایی (جغرافیایی) است و گروهی از مردم را شامل می‌شود، که از موطن خود به مناطق و مکان‌های دیگر می‌روند. گردشگری نیز همانند بسیاری از فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی، معادله‌ای دو سویه است. در یک سوی آن عرضه و در سوی دیگر آن تقاضا قرار دارد. تفاوت آن با فعالیت‌های دیگر اقتصادی در این است که در فعالیت‌های تولیدی معمولاً محصول عرضه را برای ارائه به مصرف‌کننده به محل تقاضا حمل می‌کنند، در حالی که برای توسعه گردشگری باید تقاضا را جابه

- مصاحبه نیمه سازمان‌یافته؛

- مصاحبه با افراد آگاه و مطلع کلیدی؛

- مشاهده مستقیم و سازمان‌یافته؛

- ترسیم نقشه اجتماعی روستا (هدایتی، ۱۳۸۷: ۶۱).

۲-۱-۲- منطقه یا مناطق نمونه گردشگری

بر اساس تعریف، «منطقه یا مناطق نمونه گردشگری»، به محدوده‌هایی گفته می‌شود، که در جوار جاذبه‌های تاریخی، فرهنگی، مذهبی، طبیعی و گردشگری کشور ایجاد می‌شود و بر اساس ظرفیت در چهار سطح بین‌المللی، ملی، استانی و محلی تعیین می‌گردند. هر منطقه دارای مراکز خدماتی، رفاهی، فرهنگی، گردشگری، از جمله واحدهای اقامتی، پذیرایی، خرید، تولید و عرضه صنایع دستی و فرهنگی، هنری، تفریحی، ورزشی، پارک‌ها و سایر خدمات گردشگری خواهد بود (سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، قوانین و مقررات مربوط به مناطق نمونه گردشگری، ۱۳۸۸: ماده ۱ و ماده ۲).

۲-۲- دیدگاه‌ها و مبانی نظری

۲-۱-۲-۲ PRA

دیدگاه‌ها و نظریات مشارکتی، اساساً در مباحث برنامه‌ریزی و مدیریتی به طور گسترده در سطح دنیا کمتر از نیم قرن است، که به طور ملحوظ مطرح شده است. همچنانکه در قسمتهای گذشته اشاره گردید، PRA شیوه‌ای مشارکتی است که نظریات برنامه‌ریزی از پایین به بالا را پوشش می‌دهد. چنانچه این شیوه متناسب با ویژگی‌های مناطق جغرافیایی به خوبی استفاده شود، احتمال خطا و لغزش در برنامه‌ها- چه

همانند مولدی برای تعداد زیادی از فعالیتهای اقتصادی عمل می‌کند.

- گردشگری، تقاضا را برای صنایع دستی، هنرهای سنتی و فعالیتهای که نیاز به نیروی کار بیشتری دارند، بالا می‌برد.

صنعت گردشگری در نواحی مختلف می‌تواند سهمی در متنوع‌سازی اقتصادی و توسعه پایدار داشته باشد و با ایجاد اشتغال و درآمد موجب توسعه نواحی روستایی گردد. اگر چه مشاغل مربوط به این صنعت خیلی تخصصی و پر درآمد نیستند، با این حال، منافع زیادی را نصیب روستاییان می‌کنند. گردشگران برای اقامت، خرید کالاهای محلی و سایر نیازمندیهای خود، پول پرداخت می‌نمایند. این پولها در فعالیتهای محلی جریان پیدا می‌کند و موجب تحرک روستاییان در برآوردن نیازهای بازدیدکنندگان می‌شوند (Gregory, 1992: 6). از دیگر آثار توسعه گردشگری، مربوط به اکولوژی است، که روش آن از تخریب به سوی حفاظت است و نیز ارزش‌های فرهنگی و اجتماعی که به حفظ یا تغییر وضع موجود منجر می‌شود (Aronsson, 1994:77).

محرومیت، پدیده‌ای است چند بُعدی و به تبع آن از راههای مختلف بر زندگی مردم تأثیر می‌گذارد و فقرا مستعد بالاترین درجه آسیب‌پذیری در عرصه‌های فقدان سلامت، آشفتگی اقتصادی و بیماری‌های طبیعی هستند. محرومیت به رشد انسانی لطمه می‌زند، توسعه انسانی را محدود کرده، و مانع سرمایه‌گذاری انسانی مورد نیاز برای دستیابی به رفاه خانواده می‌گردد. گردشگری حامی فقرا و رفع محرومیت، می‌تواند در بسیاری از کشورهای در حال توسعه به کار گرفته شود. «گردشگری محرومیت‌زدایی» نوعی از

جا نمود؛ به عبارت دیگر، در عرضه و تقاضای گردشگری، این بازار یا تقاضاست، که از حوزه جغرافیایی خود باید جابه‌جا شود، چرا که منابع عرضه عموماً ثابت است (سعیدی، ۱۳۷۷: ۱۷).

در تدوین چارچوب نظری برنامه توسعه گردشگری، می‌توان به موارد زیر اشاره نمود: هدف- گذاری‌ها، تدوین استراتژی یا راهبردهای کلان، تعریف راهکارها یا تاکتیک‌های اجرایی و تدوین و تعریف عملیات اجرایی. در قالب این مراحل که با قیودات کمی و کیفی همراه است، می‌توان آنها را به صورت عددی نیز تعریف نمود (رهنمایی، ۱۳۸۲: ۱۴).

در زمینه توسعه منطقه‌ای، رویکردها و راهبردهای مختلفی نظیر رویکردهای اقتصادی، اجتماعی، کالبدی - فضایی و جامع مطرح است. راهبرد توسعه روستایی و راهبرد توسعه پایدار، از جمله راهبردهایی هستند که رویکردی جامع نسبت به برنامه‌ریزی توسعه روستایی دارند (رضوانی، ۱۳۸۳: ۹۲). علاوه بر این، گردشگری روستایی و منطقه‌ای، به عنوان ابزاری برای تولید و اشتغال و توسعه اقتصادی در سطح منطقه می‌تواند امیدهایی برای کاهش فقر فراهم آورد (Slee, 1997: 81). در نگرشی دیگر، گردشگری به عنوان موتور محرکه توسعه روستایی معرفی شده و در این زمینه دلایلی نیز مطرح نموده است (Grefe, 1993: 23):

- هر فعالیت صادراتی سازماندهی شده و توسعه یافته است؛ گردشگری نیز منبع شغل و درآمد به شمار می‌رود.

- گردشگری بر خلاف سایر کالاها، خدمات و فرآورده‌های کشاورزی، کارهای عمومی، بیمه و ...

گردشگری است، که در پی فراهم نمودن مزایایی ویژه برای فقراست، که ممکن است اقتصادی، اجتماعی، زیست-محیطی و یا فرهنگی باشد و تا زمانی که نیازمندان مزایایی از گردشگری به دست می‌آورند، می‌توان آن را «گردشگری حامی فقرا یا محرومیت-زدایی» نامید. حتی اگر سهم افراد متمول بیشتر از فقرا باشد (صادقی، ۱۳۸۴). کاکوانی و پرنیا (Kakovani and Parnia) آن را پروژه‌ای تعریف می‌کنند، که تهیدستان را قادر می‌نماید تا به گونه‌ای فعال در فعالیت‌های اقتصادی شرکت کرده، از آن بهره‌مند گردند (Wearing, 2008). متناسب با مبانی نظری تحقیق حاضر، شکل (۳) مدل آثار گردشگری بر کاهش فقر و محرومیت را نشان می‌دهد.



شکل شماره ۳- مدل آثار گردشگری بر کاهش فقر و محرومیت (نگارندگان، ۱۳۸۸)

در عین حال، اندیشه‌های مرتبط با تأثیر گردشگری بر توسعه اقتصادی و کاهش محرومیت، از اصلی‌ترین مباحث قابل طرح است.

مطرح شدن اندیشه گردشگری پایدار در محیط ارتباط تنگاتنگ آن با توسعه پایدار، به عنوان یک گرایش نظری منسجم‌کننده پایداری زیست-محیطی، فرهنگی، اقتصادی، در برگیرنده تمامی وجوه قابل انتظار در گسترش و توسعه گردشگری است. در این پژوهش، سعی شده است، از طریق بررسی مؤلفه‌های قابل انتظار در سه وجه مذکور، با استفاده از تکنیک PRA (روش گروه‌های بحث)، نسبت به میزان

در رابطه با نظریه‌های مرتبط با گردشگری، موارد بسیار زیادی مطرح شده است، که در منابع علمی متعددی بررسی شده است، اما آنچه در این پژوهش به عنوان پایه نظری موضوع می‌توان به آن اشاره نمود، همانا اندیشه‌ای است که مؤید توجه ویژه به مناطق نمونه گردشگری است. بنیان این اندیشه بر تئوری مرکز و قطب رشد در علوم جغرافیایی تبیین شده است، که به عنوان تأثیر این گونه مناطق در تراوش توسعه در سطح منطقه قلمداد می‌گردد. آثاری که همراه با رشد اقتصادی، محرومیت‌زدایی، خروج از انزوا، پیوند به اقتصاد ملی و همچنین، تحرک بخشیدن به منابع باشد.

می‌تواند نصیب افرادی گردد که از درآمد و مشارکت اقتصادی مستقیم محروم هستند؛

- آثار بر خانوارها: گردشگری می‌تواند بر خانوارهای فقیر به شیوه‌های مختلفی، به غیر از جریان‌های نقدی اثر گذارد، که شامل آثار مثبت، همچون دسترسی به اطلاعات، بازارها و زیرساخت‌ها و آثار منفی، مانند رقابت برای زمین و آب می‌شود.

۳-۱- درآمد و اشتغال

خودکفایی کامل اهالی روستای اورامان در گذشته - ای نه چندان دور، نشان از آن دارد که مردم این منطقه - اعم از زن و مرد - هرگز از کار و تلاش به ستوه نیامده و از تمام قدرت فکری و بدنی خویش در جهت تأمین مایحتاج خود بهره گرفته‌اند. به طور کلی، منابع درآمدی در روستای اورامان شامل فعالیت‌های کشاورزی، صنایع دستی، فعالیت‌های خدماتی و سایر شیوه‌های معیشتی هستند.

در بخش کشاورزی باید عنوان نمود که با توجه به نبود زمین هموار کافی، فعالیت‌های کشاورزی بیشتر زراعتی نبوده، غالباً باغداری است. با توجه به کمبود زمین هموار، متأسفانه محصولات این بخش فقط برای مصرف روستاییان است و مازاد تولیدی ندارند. در بخش خدماتی، شامل مواردی همچون فعالیت در امور حمل و نقل و خدمات دولتی است. کار در بخش حمل و نقل به صورت جابه جایی مسافران از روستا به روستاهای اطراف، شهرستان‌های اطراف و مرکز استان است. وسایل حمل و نقل موجود در روستا،

محرومیت‌زدایی از دیدگاه مردم پرداخته شود. قطعاً یک مکان یا منطقه گردشگری زمانی منجر به توسعه پایدار خواهد شد که به افزایش درآمد، ایجاد اشتغال، ایجاد زیرساخت‌ها و همچنین سایر مؤلفه‌های محرومیت‌زدایی منجر گردد.

۳- یافته‌های پژوهش

تجربیات نگارندگان در طی انجام تحقیق با طرح - های مشارکتی منطقه نمونه گردشگری نمونه اورامان (همانند طرح‌های مشارکتی توسعه کالبدی اورامان با روش PRA) و مهمتر از این، مشارکت مطلوب گروه - های هدف در تحقیق حاضر، منتج به یافته‌هایی گردید که با اطمینان و قابلیت بالا، قادر به تحلیل وضعیت‌ها، متناسب با اهداف مورد نظر تحقیق هستند.

آثار گردشگری در رفع محرومیت‌زدایی و فقر می - تواند متفاوت باشد. با وجود این، می‌توان آن را به سه دسته آثار مستقیم، غیرمستقیم و القایی تقسیم نمود. آثار مستقیم گردشگری بر کاهش محرومیت، با توجه به ویژگی‌های منطقه اورامان عبارتند از:

- درآمد کارگران از مشاغل یا مؤسسات کوچک گردشگری؛

- درآمد و عایدات غیر کارگری: درآمد غیر کارگری به طور معمول به جای فرد به جامعه تعلق می‌گیرد و از منابع مختلفی به دست می‌آید: گردشگری اجتماعی، هدایای گردشگران یا شرکت - های گردشگری، عایدات حاصل از مجوزهای پارک و سایر منابع مرتبط. سهم قابل توجهی از این درآمدها

کارگری و باغداری مشغول به کار هستند. در یک جمع‌بندی می‌توان گفت حدود ۸۰ درصد از مردم روستا، درآمدی زیر ۳۰۰ هزار تومان در ماه دارند. شایان ذکر است، درآمدی که از بخش باغداری به دست می‌آید، ثابت نبوده، به شرایط آب و هوایی بستگی دارد. ذکر این نکته ضروری است، که قسمت اعظم زمین‌های باغی، متعلق به کاشت درختان گردوست.

شامل چند دستگاه مینی‌بوس، وانت، سواری و کامیونت است. در بخش فعالیت‌های دولتی می‌توان به اشتغال در آموزش و پرورش، مرکز بهداشت و درمان، تعاونی روستایی، دهیاری، کمیته امداد و جایگاه سوخت اشاره نمود. جدول (۲) میزان و منابع درآمد روستاییان را در روستای اورامان نشان می‌دهد. بر همین اساس، مشاهده می‌گردد که حدود ۶۵ درصد مردم روستا، درآمدی زیر ۲۰۰ هزار تومان دارند، که قشر عمده جمعیت روستا را شامل شده، در بخش‌های

جدول شماره ۲- میزان و منابع درآمد مردم منطقه اورامان

میزان درآمد	درصد میزان درآمد	منابع درآمدی	درصد منابع درآمد
زیر ۱۰۰ هزار تومان	۱۵	کارگری	۳۵
۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار تومان	۵۰	باغدار	۲۵
۳۰۰ تا ۴۰۰ هزار تومان	۲۰	خدماتی	۲۵
۴۰۰ تا ۵۰۰ هزار تومان	۱۰	دامپروری	کمتر از ۵ درصد
بیشتر از ۵۰۰ هزار تومان	۵	سایر	۱۰

وضعیت متوسط و ضعیف قرار دارند. شایان ذکر است که درآمد این درصد از مردم کمتر از ۳۰۰ هزار تومان است.

علاوه بر موارد بالا، جدول (۳)، وضعیت اقتصادی مردم را با توجه به شرایط و مفهوم دارا و ندار در منطقه اورامان نشان می‌دهد. همان‌طور که از جدول (۳) استنباط می‌گردد، ۷۵ درصد از مردم منطقه در

جدول شماره ۳- وضعیت اقتصادی مردم با توجه به شرایط و مفهوم دارا و ندار در منطقه اورامان

وضعیت درآمد	بسیار خوب	خوب	متوسط	ضعیف	بسیار ضعیف
درصد	-----	۲۰ درصد	۴۵ درصد	۳۰ درصد	۵ درصد

تسهیلاتی برآورد گردیده است؛ به طوری که در صورت مراجعه بیش از حد ظرفیت مشخص شده، محیط‌های فیزیکی، اجتماعی و زیست- محیطی منطقه

۲-۳- تعیین و محاسبه ظرفیت تحمل منطقه
در این روش، ظرفیت نهایی با توجه به شرایط فیزیکی، زیست- محیطی، اجتماعی - فرهنگی و

خدماتی، ظرفیت تحمل واقعی منطقه محاسبه می‌گردد:

$Cf1 =$ محدودیت زیست - محیطی منطقه که شامل سه فاکتور است:

محدودیت پوشش اراضی: در صورتی که منطقه دارای پوشش‌های با اهمیتی مانند مراتع باشد، از کل فضای منطقه کسر و محاسبه می‌گردد.

محدودیت شیب: شیب‌های بالای ۵۰ درصد برای کاربری گردشگری مناسب نیستند.

محدودیت حریم آب‌های سطحی: در صورتی که در منطقه آب‌های سطحی موجود باشد، باید حریم آن را در نظر داشت.

$Cf2 =$ مقدار فضایی که برای استفاده مردم بومی برای گذران اوقات فراغت فعالیت‌های روزمره در منطقه مصروف می‌گردد. از آنجا که منطقه مورد مطالعه، با فعالیت‌های روزمره مردم بومی تداخلی ندارد، بنابراین، با در نظر گرفتن حدود ۱۰ درصد از فضای کل منطقه برای استفاده مردم بومی، مقدار $Cf2$ برابر ۲۱۵۰۰ متر مربع برآورد می‌گردد.

$Cf3 =$ مقدار فضایی از منطقه است، که برای ایجاد زیرساخت‌ها، تسهیلات و خدمات مناسب در نظر گرفته شده است. بنابراین، با فرض احداث ۱۵ درصد از سطح منطقه برای موارد مذکور، $Cf3$ برابر ۱۴۳۳۳ متر مربع خواهد بود. جمع محدودیت‌های منطقه مساوی ۳۵۸۳۳ متر مربع است. بنابراین، با جاگذاری این مقدار در رابطه ظرفیت تحمل فیزیکی و جاگذاری تعداد به دست آمده در رابطه (۲) ظرفیت واقعی منطقه به دست می‌آید:

جوابگو نبوده، دچار خسارت می‌گردند. بنابراین، با تعیین ظرفیت‌های تحمل منطقه، حد نهایی استفاده از منطقه مشخص می‌شود، تا از وارد آمدن خسارت جلوگیری شود. برای تحلیل این وضعیت - که تا چه میزان روند جذب گردشگر به ظرفیت تحمل منطقه نزدیک است - به تحلیل موضوع پرداخته‌ایم. این روش شامل سه مرحله محاسبه ظرفیت تحمل فیزیکی، ظرفیت تحمل واقعی و ظرفیت بُرد تحمل واقعی و ظرفیت بُرد مؤثر است:

محاسبه ظرفیت تحمل فیزیکی: در این مرحله بر اساس رابطه (۱)، ظرفیت ابتدایی منطقه برای جذب گردشگر محاسبه می‌گردد.

$$Pcc = A \times V / A \times RF \quad (1) \text{ رابطه}$$

$$Pcc = \text{ظرفیت تحمل فیزیکی}$$

$A =$ مساحت پهنه مناسب برای استفاده گردشگری

$$A = 215000$$

$V =$ مقدار فضایی که هر بازدید کننده نیاز دارد، تا به حد راحتی جابه جا شود.

$$V / A = 1/4$$

$RF =$ مدت زمان قابل استفاده بودن محل /

میانگین طول زمان یک بازدید

$$RF = 10/12$$

$$Pcc = 30000 \text{ نفر در طول ماه}$$

۳-۲-۱- محاسبه ظرفیت تحمل واقعی منطقه

در این مرحله، بر اساس فاکتورهای زیست - محیطی، اجتماعی - فرهنگی و تسهیلاتی، زیرساختی،

رابطه (۲)

$$\sum Cf = 35833 \times 0.25 \times 1 = 8958$$

$$Rcc = \sum Cf - Pcc$$

$$Rcc = 35833 - 8958.25 = 26876$$

بر اساس محاسبات مذکور، ظرفیت تحمل واقعی روزانه، تعداد ۲۶۸۷۶ نفر در کل منطقه نمونه گردشگری اورامان است.

۳-۳- برون‌یابی تمایل منطقه

بر اساس تکنیک برون‌یابی، تقاضاهای آینده منطقه در افق‌های کوتاه مدت (۱۳۹۵)، میان مدت (۱۴۰۰) و

بلند مدت (۱۴۰۵) با فرض بهره‌برداری از سال ۱۳۹۰ به شرح زیر در مورد گردشگران داخلی و خارجی منطقه اورامان برآورد می‌گردد:

۳-۳-۱- برآورد گردشگران منطقه

با توجه به مراحل این تکنیک و موقعیت‌های مختلف، سه سناریو برای تعیین نرخ رشد و تعداد گردشگران به دست آمد. این سناریوها، برای برآورد تعداد گردشگران در سال‌های ۱۳۹۵، ۱۴۰۰ و ۱۴۰۵ بر اساس سه فرض، ادامه روند گذشته، خوشبینانه (افزایش نرخ متوسط رشد سالانه) و بدبینانه (کاهش متوسط نرخ رشد سالانه) نسبت به دوره گذشته است.

جدول شماره ۴- برآورد تعداد گردشگران طی سال‌های ۱۳۹۵ - ۱۴۰۵

شماره سناریو	مفروضات	متوسط نرخ رشد سالانه (درصد)	تعداد گردشگران سال ۱۳۹۵ (نفر)	تعداد گردشگران سال ۱۴۰۰ (نفر)	تعداد گردشگران سال ۱۴۰۵ (نفر)
۱	خوشبینانه	۱۲	۳۵۰۰۰۰	۶۰۰۰۰۰	۱۰۵۰۰۰۰
۲	ادامه روند	۸	۲۴۰۰۰۰	۳۸۰۰۰۰	۷۲۰۰۰۰
۳	بدبینانه	۴	۲۲۰۰۰۰	۲۸۰۰۰۰	۵۰۰۰۰۰

پیش‌بینی انجام گرفته با استفاده از مدل نمایی، بیانگر آن است، که تقاضای گردشگری در منطقه مورد مطالعه با نرخ ۸ درصد در حال افزایش است، اما از آنجا که نمی‌توان پویایی حاکم بر محیط داخلی و خارجی منطقه را نادیده گرفت، باید این عوامل را نیز بررسی و تحلیل نمود، تا پیش‌بینی‌های صورت گرفته، مبنای بهتری برای تصمیم‌گیری و تعیین اهداف آینده فراهم آورند. افزایش قابل توجه رفاه اقتصادی مردم و افزایش وسایل نقلیه شخصی، توسعه زندگی شهرنشینی و احساس نیاز مردم به مسافرت، موجب

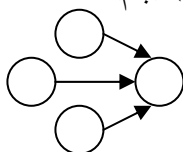
شده است تا گردشگری، رشدی بیش از گذشته داشته باشد. از طرفی، برنامه‌های در دست اقدام و پیش‌بینی شده، از جمله احداث هتل و آسفالت نمودن مسیرهای ارتباطی، نویدبخش توسعه سریع امکانات و خدمات گردشگری در منطقه است، که در نهایت، رشد درخور توجهی را در میزان تقاضای گردشگری به دنبال خواهد داشت. با توجه به موارد بالا، نرخ تقاضای آتی فراتر از روند گذشته و با نرخ رشد ۸ درصدی (خوشبینانه) در نظر گرفته و به صورت جدول (۵) پیش‌بینی شده است.

جدول شماره ۵- پیش‌بینی روند تقاضای گردشگران داخلی ورودی به منطقه اورامان

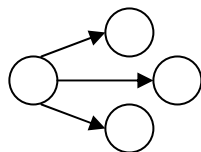
سال	حجم تقاضای گردشگری
۱۳۹۵	۳۵۰۰۰۰
۱۴۰۰	۵۲۰۰۰۰
۱۴۰۵	۷۰۰۰۰۰

- جام^{۱۰}: وقتی که، چندین فعالیت به یک رویداد ختم شود. مثل رویداد (۴) در شکل (۵)، این رویداد نشانه‌های پایان همزمان چند فعالیت است.

شکل (۵) (جام)

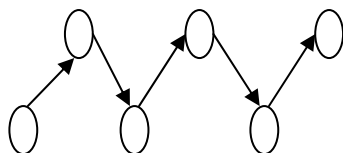


(منبع)



- مسیر^{۱۱}: قسمتی از یک شبکه که انشعاب ندارد. تفاوت مسیر با زنجیر در این است، که زنجیر در یک جهت است، در حالی که مسیر در یک جهت نیست. شکل (۶) نمونه مسیر استخراج شده از اتصال است. مثال دیگر: مسیر بحرانی در یک شبکه، مصداق مسیر است.

شکل (۶)



قبل از بیان ماتریس ارزشیابی آثار گردشگری منطقه اورامان، لازم است در مورد روش‌های به کار گرفته شده در ماتریس توضیحاتی ارائه گردد.

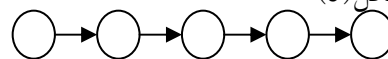
۳-۴- روش‌های به کار گرفته شده در ماتریس

الف) شبکه سی‌پی‌ام: این نام از حروف اول اصطلاح «Critical Path Method = CPM» برگرفته شده و به زبان فارسی «روش مسیر بحرانی»^۷ ترجمه شده است (شیرزاد، ۱۳۸۷: ۶۷).

ب) زنجیر^۸: توالی چند رویداد و فعالیت در یک خط را زنجیر می‌گویند. در هر شبکه می‌توان چند زنجیر را مشاهده نمود. زنجیر نشانه تعدادی فعالیت وابسته به یکدیگر است.

ج) منبع^۹: هنگامی که از یک رویداد، چند فعالیت خارج می‌شود. در این شکل (۴)، رویداد (۱) رویداد منبع است، که نشانه شروع همزمان چند فعالیت است.

شکل (۴)



¹⁰ - Sink = Si

¹¹ - Path = Pa

⁷ - Critical Path Method = CPM

⁸ - Chain = Ch

⁹ - Source = So

جدول شماره ۶- ماتریس آثار منطقه نمونه گردشگری اورامان در محرومیت‌زدایی با روش PRA

میانگین کل	ظرفیت‌پذیری/آلودگی در منطقه	CPM وضعیت مؤلفه‌ها	میانگین نمره (اهمیت)	جاذبه‌های گردشگری								مؤلفه‌های قابل انتظار		
				مراسم سنتی	رودخانه سیروان	لباس محلی	صنایع دستی	بازارهای محلی	چشم‌انداز طبیعی	آبشار بل	موسیقی محلی			معماری سنگی
۳.۵۵	۱۰	So	۵۱.۱۱	۶۰	۵۰	۳۵	۶۰	۳۵	۶۰	۵۰	۴۵	۶۵	شبکه‌ها و ارتباطات بین بخشی	منابع
۲۲.۵	۱۰	So	۳۵	۳۵	۵۰	۲۰	۴۰	۲۰	۳۵	۲۵	۲۵	۳۵	شبکه‌ها و ارتباطات فرابخشی	
۱۷.۵	۵	So	۳۰	۳۰	۴۵	۲۰	۳۵	۲۰	۳۵	۳۵	۲۵	۳۵	ضمانت‌های سازمانی	
۲۵.۵۵	۲۰	So	۳۱.۱۱	۳۰	۴۰	۲۵	۳۰	۲۵	۴۰	۳۵	۲۵	۳۰	اعتبارات	
۱۴.۷۲	۵	Ch	۲۴.۴۴	۵	۳۵	۱۵	۲۵	۱۵	۴۰	۳۵	۲۰	۳۰	سازمان اقدام	
۱۶.۳۸	۱۵	So	۱۷.۷۷	۱۰	۴۵	۱۰	۱۵	۱۰	۱۰	۳۵	۱۰	۱۵	تسهیلات	
۱۶.۶۶	۱۵	Ch	۱۸.۳۳	۱۰	۳۵	۱۰	۱۵	۲۰	۱۵	۳۵	۱۰	۱۵	امور زیربنایی	
۱۵.۸۳	۱۵	Ch	۱۶.۶۶	۱۰	۳۵	۱۰	۲۰	۱۰	۱۰	۳۵	۱۰	۱۰	تجهیزات	
۲۶.۹۴	۲۰	So	۳۳.۸۸	۴۵	۴۵	۱۵	۳۵	۱۰	۳۵	۴۵	۳۵	۴۰	علت وجودی	
۳۴.۷۲	۲۵	Si	۴۴.۴۴	۵۰	۵۵	۳۵	۵۵	۲۵	۵۵	۴۵	۳۰	۵۰	رسالت	
۲۵.۵۵	۲۰	Si	۳۱.۱۱	۳۰	۴۵	۲۰	۳۵	۲۰	۳۵	۳۵	۲۵	۳۵	اهداف سازگار	
۲۹.۷۲	۱۵	Si	۴۴.۴۴	۵۰	۵۵	۳۵	۵۵	۲۵	۵۵	۴۵	۳۰	۵۰	ایجاد تنوع و تعدد	
۱۳.۸۸	۱۰	So	۱۷.۷۷	۱۰	۲۰	۱۰	۳۰	۲۵	۲۵	۱۵	۱۰	۱۵	فراگیری	
۱۴.۴۴	۱۵	So	۱۳.۸۸	۱۵	۱۵	۱۰	۱۵	۱۰	۱۵	۲۰	۱۰	۱۵	دانش و تحصیلات	
۳۱.۶۶	۲۰	So	۴۳.۳۳	۵۵	۵۵	۳۰	۵۰	۳۰	۵۰	۴۵	۳۰	۴۵	همخوانی فرهنگی	
۲۵.۲۷	۱۵	So	۳۵.۵۵	۴۰	۴۰	۳۰	۴۰	۲۵	۴۰	۴۰	۳۰	۳۵	فعالیت‌ها و منابع محلی	
۲۷.۲۲	۱۵	So	۳۹.۴۴	۴۰	۴۰	۴۰	۴۵	۳۰	۳۰	۴۵	۳۰	۵۰	دانش بومی	
۲۹.۷۲	۲۰	Si	۳۹.۴۴	۵۰	۳۰	۴۵	۴۵	۳۵	۳۰	۳۵	۳۵	۵۰	تجارب سنتی و نوین	
۲۴.۷۲	۱۵	Ch	۳۴.۴۴	۴۵	۲۵	۴۵	۴۵	۳۰	۳۰	۲۰	۳۰	۴۰	آموزش	
۱۴.۱۶	۱۰	Ch	۱۸.۳۳	۴۰	۱۰	۳۵	۳۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	نمایشگاه	
۱۲.۲۲	۵	Ch	۱۹.۴۴	۳۵	۱۰	۳۵	۳۵	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۲۰	کارگاه	
۱۳.۰۵	۵	Ch	۲۱.۱۱	۳۵	۱۰	۳۰	۳۵	۱۰	۲۰	۳۰	۱۰	۱۰	تجزیه و تحلیل بازار	
۲۱.۱۱	۲۰	Ch	۲۲.۲۲	۳۰	۳۰	۲۰	۳۰	۱۰	۱۰	۳۰	۲۰	۲۰	جهت‌گیری اقدامات	
۷.۵	۵	Ch	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	ایجاد تعاونی	
۱۵.۵۵	۱۰	Ch	۲۱.۱۱	۳۰	۲۰	۲۰	۲۰	۲۵	۳۰	۱۰	۲۰	۱۵	سهم دانش	
۲۵.۸۳	۱۵	Ch	۳۶.۶۶	۵۰	۵۰	۳۰	۴۵	۲۰	۴۰	۳۵	۲۰	۴۰	ترویج و گستردگی	
۲۱.۹۴	۲۰	So	۲۳.۸۸	۳۰	۴۰	۱۰	۱۰	۱۰	۴۰	۳۵	۲۰	۲۰	مشارکت نژادی	
۱۴.۴۴	۱۰	So	۱۸.۸۸	۱۰	۲۰	۳۰	۳۰	۱۰	۳۰	۲۰	۱۰	۱۰	مشارکت جنسی	
۲۹.۱۶	۳۰	So	۲۸.۳۳	۲۰	۳۰	۳۰	۳۰	۱۰	۳۰	۳۰	۲۰	۲۵	همراهی زبانی	
۲۵.۸۳	۱۵	So	۳۶.۶۶	۵۰	۴۵	۲۵	۵۰	۱۵	۴۵	۴۵	۲۵	۳۰	گسترش قلمرو تماس‌های رسانه‌ای	
۱۰	۱۰	Ch	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	۱۰	مکانیزم‌های اعمالی	
۱۷.۵	۱۰	Si	۲۵	۳۵	۳۰	۲۵	۴۰	۱۰	۳۵	۲۵	۱۰	۱۵	انتخاب	
۲۲.۷۷	۱۵	Si	۳۰.۵۵	۵۰	۲۰	۴۰	۵۰	۱۰	۳۰	۲۰	۲۵	۳۰	شاخص‌های تعهد	
۱۰.۵۵	۵	Si	۱۶.۱۱	۱۰	۱۰	۲۵	۲۰	۱۰	۲۰	۱۵	۱۰	۲۵	ملازمت	
۲۱.۳۸	۱۵	Si	۲۷.۷۷	۴۵	۳۵	۳۰	۴۰	۱۰	۳۰	۲۰	۱۰	۳۰	استمرار	
۲۶.۹۴	۱۵	Ch	۳۸.۸۸	۵۰	۴۰	۳۵	۵۰	۳۵	۴۵	۳۰	۲۵	۴۰	تسلسل اقدامات	
۲۳.۳۳	۱۵	Ch	۳۱.۶۶	۳۵	۲۰	۳۵	۴۰	۳۰	۴۰	۲۰	۲۵	۴۰	مدیریت مشارکتی	
۲۷.۲۲	۲۰	Si	۳۴.۴۴	۵۵	۱۵	۴۰	۴۰	۴۰	۱۵	۲۵	۴۰	۴۰	مدیریت مشارکتی	

منابع

فعالیت‌ها

مشارکت

ادامه جدول شماره ۶- ماتریس اثرات منطقه نمونه گردشگری اورامان در محوریت‌زدایی با روش PRA

میانگین کل	ظرفیت ایجادشده در منطقه	مؤلفه‌ها (CPM) وضعیت	میانگین نمره (اهمیت)	جاذبه‌های گردشگری									مؤلفه‌های قابل انتظار	
				فراسمات سنتی	رومخانه سپهران	لباس محلی	صنایع دستی	بازی‌های محلی	چشم‌انداز طبیعت	آبشار بل	موسیقی محلی	معماری سنگی		
۲۴.۱۶	۲۰	Si	۲۸.۳۳	۳۵	۳۵	۲۵	۳۰	۱۰	۴۰	۳۰	۱۵	۳۵	ملاک‌ها	واکنش‌ها
۱۲.۲۲	۱۰	Si	۱۴.۴۴	۱۵	۵	۱۰	۱۰	۵	۴۰	۲۵	۵	۱۵	ارتباط محتوایی	
۱۴.۱۶	۱۰	Ch	۱۸.۳۳	۲۵	۲۰	۲۵	۵	۵	۲۰	۴۵	۵	۱۵	امکانات مناسب	
۲۶.۳۸	۱۰	Ch	۴۲.۷۷	۴۵	۴۵	۳۵	۴۰	۳۵	۷۰	۶۵	۲۰	۳۰	مفید بودن اقدامات	
۳۳.۳۳	۱۵	Ch	۵۱.۶۶	۸۵	۶۵	۵۵	۶۵	۴۵	۸۰	۷۰	۲۵	۷۵	ارزش بازرگانی	
۱۰.۸۳	۵	Ch	۱۶.۶۶	۲۵	۳۵	۲۰	۲۰	۵	۲۰	۱۰	۵	۱۰	اقدامات اصلاحی	
۳۲.۵	۵	So	۶۰	۶۵	۶۵	۵۵	۵۵	۳۰	۷۵	۶۵	۳۵	۹۵	نوآوری محلی	
۳۲.۷۷	۱۵	So	۵۰.۵۵	۶۵	۵۵	۵۵	۴۵	۳۵	۳۵	۶۵	۲۵	۷۵	تعاملات پایدار	
۳۵.۸۳	۲۰	Si	۵۱.۶۶	۸۵	۶۵	۶۵	۵۵	۱۵	۶۵	۴۵	۲۰	۵۰	سازگاری با آمال	تغییرات ساختاری
۳۸.۳۳	۱۵	Si	۶۱.۶۶	۶۵	۷۵	۶۵	۵۵	۳۵	۸۵	۸۵	۲۰	۷۰	چشم‌اندازها	
۲۴.۱۶	۱۵	So	۳۳.۳۳	۳۵	۳۵	۲۵	۲۵	۳۰	۳۵	۴۵	۲۰	۵۰	روش‌بایی صحیح	
۱۵.۵۵	۱۰	So	۲۱.۱۱	۵	۵	۴۵	۳۵	۵	۱۰	۲۰	۳۵	۳۰	استفاده از ابزار	
۳۶.۶۶	۱۰	Ch	۶۳.۳۳	۹۰	۴۵	۸۵	۷۵	۴۵	۵۵	۷۵	۵۰	۵۰	پذیرش اجتماعی	
۲۶.۳۸	۲۰	Ch	۳۲.۷۷	۳۰	۳۵	۴۵	۴۵	۲۰	۱۰	۳۵	۳۵	۴۰	الگوی خدمات	
۲۱.۱۱	۵	Ch	۳۷.۲۲	۶۵	۳۰	۳۵	۳۵	۴۵	۱۰	۱۰	۶۵	۴۰	فعالیت گروهی	تغییرات کارکردی
۱۶.۹۴	۵	Si	۲۸.۸۸	۵۵	۲۰	۳۵	۲۵	۴۵	۱۵	۱۰	۲۵	۳۰	مدیریت جمعی	
۲۰.۵۵	۱۰	Si	۳۱.۱۱	۱۵	۳۵	۴۵	۴۵	۵	۳۵	۶۵	۱۰	۲۵	عملکرد اقتصادی	
۲۶.۳۸	۱۵	Si	۳۷.۷۷	۷۵	۲۰	۳۵	۴۵	۳۵	۲۵	۲۵	۴۵	۳۵	نهادی شدن	
۲۴.۷۲	۱۰	So	۳۹.۴۴	۵۵	۲۵	۴۵	۳۰	۴۵	۲۵	۱۵	۶۵	۵۰	خود انکایی	
۲۱.۱۱	۱۵	So	۲۷.۲۲	۲۵	۳۵	۴۵	۳۰	۱۵	۲۰	۱۵	۲۵	۳۵	تغییر عملکردی	
۱۴.۴۴	۵	So	۲۳.۸۸	۳۰	۲۰	۳۰	۳۰	۲۰	۱۵	۲۰	۱۵	۳۵	فرهنگ‌سازی	
۲۸.۰۵	۱۵	So	۴۱.۱۱	۳۵	۵۵	۴۵	۴۵	۲۵	۵۵	۴۵	۱۵	۵۰	حیطه عملکردی	
۱۱.۹۴	۱۰	So	۱۳.۸۸	۲۵	۵	۰	۲۰	۵	۱۰	۱۰	۱۵	۳۵	فعالیت‌های خصوصی	
۳۰.۲۷	۲۰	Si	۴۰.۵۵	۵۰	۴۵	۵۰	۳۰	۳۵	۲۰	۳۰	۵۵	۵۰	سلامتی	
۲۵	۱۰	Si	۴۰	۴۵	۳۵	۴۵	۳۵	۳۵	۲۰	۳۰	۵۵	۶۰	رفاه	تغییرات اجتماعی
۲۵.۵۵	۱۰	Si	۱۴.۱۱	۳۵	۴۵	۵۵	۳۵	۳۵	۳۰	۳۰	۴۵	۶۰	کیفیت زندگی	
۸.۰۵	۵	Si	۱۱.۱۱	۵	۵	۴۵	۱۵	۵	۵	۱۰	۵	۵	منزلت زنان	
۱۳.۰۵	۵	Si	۲۱.۱۱	۲۵	۲۰	۲۵	۲۵	۵	۲۰	۱۰	۳۵	۲۵	فعالیت‌های هنری	
۱۶.۹۴	۵	Si	۲۸.۸۸	۵۰	۳۰	۴۵	۱۵	۵	۳۰	۳۰	۲۰	۳۵	توزیع منصفانه	
۱۱.۹۴	۵	So	۱۸.۸۸	۴۵	۲۰	۳۵	۱۵	۵	۱۰	۱۰	۱۵	۱۵	حل کشمکش‌ها	
۱۳.۳۳	۵	So	۲۱.۶۶	۳۵	۲۵	۲۵	۱۵	۵	۲۰	۵	۲۰	۴۵	عملیات فرهنگی	
۱۵	۵	So	۲۵	۳۵	۱۵	۲۵	۲۰	۵	۲۰	۳۵	۳۵	۴۵	فرهنگ‌سازی	
۳۱.۹۴	۲۰	So	۴۳.۸۸	۶۵	۴۵	۴۵	۳۰	۳۰	۴۵	۵۵	۴۵	۳۵	مفید بودن برنامه	

منطقه گردشگری بر محرومیت، اولویت‌بندی اقدامات برای مسؤولان محلی برای دستیابی به نتایج مفید و قابل پذیرش اجتماعی در راستای محرومیت‌زدایی دارای اهمیت زیادتری است.

بنابراین، در نظر گرفتن اولویت زمانی، مکانی و موضوعی پروژه‌های مرتبط با هر یک از جاذبه‌ها، به عنوان راهبرد سیاست‌گذاری در زمینه گردشگری منطقه اورمان باید مورد توجه قرار گیرد، چرا که توجه نمودن به این‌گونه فرآیندها، در عرصه محرومیت‌زدایی شکل جدیدتر و عملیاتی‌تری را با توجه به اثرات گردشگری به خود خواهد گرفت.

۴- نتیجه‌گیری

گردشگری به عنوان ابزاری توانمند، امروزه نقش غیرقابل انکاری در تغییر و شکل‌دهی محیط پیرامون دارد و می‌تواند جریان کار و فعالیت‌های اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و سیاسی را هدایت و در این اثنا، با برنامه‌ریزی و مدیریت عقلایی، سود سرشاری را عاید مناطق (اعم از شهرها و روستاها) و دولت نماید. منطقه اورمان از مناطق مستعد و مناسب جهت بهره‌برداری در زمینه‌های مختلف سیاحتی، گردشگری و تفریح به شمار می‌آید. علی‌رغم این توانمندی‌های بالقوه، منطقه مورد مطالعه به تنهایی نمی‌تواند به عنوان کانون گردشگری قابل توجهی در گستره استان مطرح گردد. هر چند در حال حاضر، با توجه به وجود جاذبه‌های منحصر به فرد، همچون جاذبه‌های چشم-اندازهای طبیعی، معماری ویژه، صنایع دستی و سایر جاذبه‌های موجود در منطقه، مورد توجه گردشگران علاقه‌مند است، اما در راستای توسعه پایدار و واقعی منطقه اورمان و محرومیت‌زدایی توجه به موارد مطرح شده در برنامه‌ریزی و مدیریت آینده گردشگری

۳-۵- نتایج ماتریس ارزشیابی اثرات منطقه نمونه گردشگری اورمان در محرومیت‌زدایی با روش PRA

همان‌طور که از ماتریس تحلیلی مشخص است (جدول (۶))، در قسمت نهاده‌ها، منابع؛ رسالت با میانگین کل ۳۴.۷۲ امتیاز حاصل نمره اهمیت و ظرفیت ایجاد شده در منطقه است که در رتبه اول جای گرفته است. این در حالی است که فراگیری با میانگین ۱۳.۸۸ امتیاز، کمترین مقدار را به خود اختصاص داده است. در قسمت فعالیت‌ها، تجارب سنتی و نوین با میانگین ۲۹.۷۲ امتیاز بیشترین و ایجاد تعاونی‌ها با ۷.۵ امتیاز کمترین مقدار را به خود تخصیص داده‌اند. همچنین، در قسمت مشارکت، همراهی زبانی با میانگین ۲۹.۱۶ امتیاز در جایگاه اول و مکانیزم‌های اعمالی با میانگین کل ۱۰ امتیاز در جایگاه آخر قرار گرفته است.

در قسمت واکنش‌ها، ارزش بازدریافتی با میانگین کل ۳۳.۳۳ امتیاز در جایگاه اول و اقدامات اصلاحی با ۱۰.۸۳ امتیاز در جایگاه آخر قرار گرفته است. همچنین در قسمت ساختاری، چشم‌اندازها با ۳۸.۳۳ امتیاز در مقام اول و استفاده از ابزار با ۱۵.۵۵ امتیاز در جایگاه آخر واقع شده است. در این میان، حیطة عملکردی در قسمت تغییرات کارکردی با ۲۸.۰۵ امتیاز در جایگاه اول و فعالیت‌های خصوصی با دارا بودن تنها ۱۱.۹۴ امتیاز در رتبه آخر جای گرفته است. در عین حال، مفید بودن برنامه‌ها، که جزو تغییرات اجتماعی محسوب می‌شود، با میانگین کل ۳۱.۹۴ امتیاز در مقام اول قرار گرفته که در همین قسمت، منزلت زنان با ۸.۰۵ امتیاز کمترین امتیاز را کسب نموده و در جایگاه آخر واقع شده است. با توجه به یافته‌های به دست آمده بر اساس ارزشیابی اثرات

با توجه به ارزیابی انجام شده و نتایج تحقیق، در راستای بهبود وضعیت‌ها و افزایش سطح منطقه نمونه گردشگری اورمان در جهت محرومیت‌زادایی موارد پیشنهادی تحقیق عبارتند از:

۱-۵- الزام همه دستگاه‌های اجرایی در انجام اقدامات لازم بر اساس نیازهای گردشگری منطقه اورمان؛

۲-۵- حمایت و تشویق بخش خصوصی به سرمایه‌گذاری در تأسیس امکانات رفاهی؛

۳-۵- اصلاح و تقویت نظارت بهداشتی بر اماکن و واحدهای تولیدی و ارائه دهنده محصولات گردشگری؛

۴-۵- ارتقای سطح دانش و بینش عمومی متصدیان و کارکنان دستگاه‌های اجرایی در خصوص فرهنگ گردشگری و گردشگرپذیری؛

۵-۵- فعال نمودن گروه‌ها و نهادهای مردمی داوطلب برای شناسایی جاذبه‌های گردشگری؛

۶-۵- واگذاری کلیه امور تصدیگری و اجرایی گردشگری به بخش خصوصی؛

۷-۵- تمرکز امور برنامه‌ریزی و راهبردی توسعه گردشگری در منطقه اورمان؛

۸-۵- تأکید بر ارزیابی‌های اقتصادی و زیست-محیطی؛

۹-۵- فراهم نمودن بسترهای لازم برای حفظ امنیت و سلامت گردشگران، نظیر توسعه بیمه‌های مرتبط و روش‌های مختلف حفاظتی و امنیتی؛

۱۰-۵- تهیه و اجرای طرح راهبردی و توسعه‌ای برای توسعه پایدار گردشگری در این منطقه، با هماهنگی دستگاه‌ها و نهادهای مربوط و به ویژه مشارکت مردم؛

اورمان قابل تأمل است. نتایج حاصل از تحقیق، مؤید چند نکته اساسی است که در زیر به آنها اشاره می‌شود:

۱-۴- ظرفیت‌های گردشگری منطقه نمونه اورمان، واجد ارزش‌گذاری اقتصادی، اجتماعی-فرهنگی و محیطی ویژه در راستای محرومیت‌زادایی است؛

۲-۴- ظرفیت تحمل‌پذیری منطقه در بخش گردشگری بسیار بالاست و فاصله زیادی با میزان بهره‌گیری در شرایط فعلی دارد؛

۳-۴- غلبه در «روش مسیر بحرانی» (CPM) با فعالیت‌هایی است، که به رشد و توسعه فرهنگی منجر می‌گردد و در عین حال، مؤید ضعف در اقدامات اقتصادی محرومیت‌زادایی است؛

۴-۴- به طور کلی، مؤلفه‌های مشهود و تأثیرگذار بر محرومیت‌زادایی در منطقه بر پایداری اقدامات تأکید ندارد، همانند افزایش مشارکت بخش خصوصی، تقویت پیوندهای اقتصادی در رشد منابع درآمدی؛

۵-۴- زنجیره‌های پسین و پیشین بخش گردشگری بر اساس پایداری در حیطه تغییرات کارکردی، قویتر از حیطه فعالیت‌هاست و در عین حال، در حیطه مشارکت ضعیف‌تر از تغییرات اجتماعی است، که این موضوع به پایداری منجر خواهد شد؛

۶-۴- جهت‌گیری نهادها و منابع بر عناصر محیطی و عمومی استوار است، که در نهایت به گردشگری محلی و منطقه‌ای منجر می‌گردد و در عین حال، کمتر می‌تواند به رشد گردشگری ملی و منطقه‌ای بینجامد.

۵- پیشنهادها

۵-۱۳- مشارکت جوامع محلی در برنامه‌ریزی، توسعه و حفاظت از منابع طبیعی و گردشگری در منطقه اورامان؛

۵-۱۴- احداث امکانات رفاهی و بهداشتی مناسب در نقاط بین‌راهی منطقه؛

۵-۱۵- توسعه آموزش نیروی انسانی در فعالیت‌های گردشگری به منظور ارائه خدمات کارآمد در این بخش.

۵-۱۱- طراحی منظر و محیط در کوهستان‌های این منطقه با توجه به جاذبه‌های گردشگری موجود؛

۵-۱۲- هماهنگی بین نهادها و دستگاه‌های اجرایی مسؤول در بهتر شناساندن منطقه و تبلیغات مؤثر از طریق رسانه‌های خبری همانند تلویزیون، رادیو، مطبوعات و سایت‌های اینترنتی؛

References

- Adebo, Simon, (2000), Participatory Rural Appraisal, Addis Ababa. Vol. 34, PP. 1-34.
- AP, John and Crompton, John, (1998), Development and Testing a Tourism Impact Scale, Journal of Travel Research, Vol. 37, November pp. 137.
- Aronsson, Lars, (1994), Sustainable Tourism System, Example of Sustainable Rural Tourism in Sweden, Cleve don, Channel View Publication, P. 77.
- Brunt, P. and Hambly, Z., (1999), Tourism and Crime, a Research Agenda, Crime Prevention and Community Softy: An International Journal, Vol. 1, No 2, PP. 25.
- Caruthers, LAN & Chambers, Robert, (1981), Rapid Appraisal for Rural Development, Agricultural Administration, Vol. 8, No. 6, PP 407-442.
- Castellani, V., Sala, S., (2009), "Sustainable performance index for tourism policy development", University of Milano Bicocca, Department of Environmental Science, Piazza della Scienza 1, 2026 Milano, Italy, Tourism Management, 1?10.
- Chambers, Robert, (1989), Rapid Rural Appraisal: Rational & Repertoire, IDS Discussion Paper, No. 155, Brighton: IDS, University of Success, September.
- Chambers, Robert, (2004), Challenging professions, translated by Alireza Khormaei, Tehran, publications and development of villages.
- Chitsaz, Z, (2001), People's participation in project evaluation methods of waste separation at source region 10 of Tehran, Tehran University Press.
- Conway, G., (1988), Rainbow Over Wallow, New Scientist.
- Cramb, R.A., (2004), Participatory Assessment of Rural Livelihoods in Central Highlands of Vietnam, Journal of Agricultural System, N. 81.
- Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism, (2006), Governor of Kurdistan.
- Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism, (2006), set rules and regulations tourism sample areas.
- Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism, (2010), set guidelines, rules and regulations samples Regions Tourism, vice Investment Projects
- Gona, Jk. & Hartley, S., (2006), Using Participatory Rural Appraisal (PRA) in the Identification of Childern with Disabilities in Rural Kilifi, Kenya, The International Electronic Journal of Rural and Remote Health Research, Practice and Policy, September.
- Greffe, X., (1993), Rural Tourism a Lever for Economic and Social Development, Cleve don, Channel View Publication, P. 23.
- Gregory, Sho, (1992), Sustainable Development, P.6.
- Heaver, Richard, (1992), Participatory Rural Appraisal, Potential Application in family Planning, Health and Nutrition Program. PRA Notes: Issue 16, IIEs London.
- Hedayati, Salah, (2010), Physical development plan of the village Oraman using PRA, master's thesis Geography and Rural Planning, Faculty of Literature and Humanities, University of Zabol.
- Jerry Ho, W.-R., et al., (2010), Combined DEMATEL technique with a novel MCDM model for exploring portfolio selection based on CAPM. Expert Systems with Applications. P. 10. doi:10.1016/j.eswa.05.058

- Kazemi, Mehdi, (2007), Tourism Management, Tehran, SAMT Publications.
- Maazi-nezhad Ahmed and Mohammed Gharib, (2005), Geography of Oraman, Ehsan publication.
- Ministry of Agriculture, (2000), Introduction to application of participatory evaluation in social and economic effects of training - animal husbandry extension (study village Goregan Shahriyar), Tehran, Publications Department, and promote people's participation, the Office of Studies and Planning.
- Mosaei, Miysam, (2000), Economics and cultural heritage tourism in Iran, Tehran, Center for Statistics and Program Planning cultural and artistic research.
- Noori Marzieh, (2002), Welfare Services Evaluation Integrated Rural villagers in social welfare, case study: Kordeh villages, and Imam Taqi Dahshak city of Mashhad, Master's thesis, Supervisor: A. R. Rokenalldin Eftekhari, Tarbiat Modarres University, Department of Geography.
- Odi (Overseas Development Institute), (2007), Can Tourism offer Pro-Poor Pathways to Prosperity? Examining evidence on the impact of tourism on poverty, Briefing paper.
- Office of Research and Information Report Tourism and Tourism Organization (2001), Tehran.
- Peter M. Sanchez, Kathleen M. Adams, (2008), "THE JANUS-FACED CHARACTER OF TOURISM IN CUBA, Loyola University Chicago, USA", Annals of Tourism Research, Vol. 35, No. 1, pp. 27-46.
- Porkazemy, M. H., and Rezaie, J., (2007), review performance of the tourism industry using non-parametric methods (Iran and the region), Economic Journal, 6 (22), 281-302.
- Rafieyan Mojtaba, Morteza Tavakoly and H. Hudson, (2007), Methodology used in studies of discussion groups empower informal urban neighborhoods, fine arts magazine, Issue 26, pp 57-46.
- Rahnamaei Mohammad Taghi, (2004), Performance evaluation and critique from the perspective of the tourism sector in policy and management, collection of seminar papers and policies on tourism development program of the Islamic Republic of Iran Tourism & Touring Organization, Allameh Tabatabaei University Publishers.
- Rezvani, M. R., (2005), Introduction to Rural Development Planning in Iran, Tehran, Qomes Publications.
- Sabakh Kermani, Asghar, (1997), Review the situation and estimates of tourism demand and tourism supply, basic research center of the Ministry of Culture and Islamic Guidance.
- Sadeghi, S., (2006), Review the relationship between tourism development and poverty reduction: case study of East Azerbaijan province, MA thesis, Faculty of Social Sciences, Department of Social Welfare Planning, Tehran University.
- Saeidi, A., (1999), sustainable development and the instability of rural development, Tehran, Journal of Housing and Revolution (Maskan and Enghelab), No. 77.
- Sell, Bill, (2002), The Economic impact of alternative types of rural tourism, Journal of Agricultural Economic, Vol. 10, No. 6.
- Shaban, A. and Bhole, L.M., (2000), Regional Disparities in Rural Development in India, NIRD, Hyderabad, Journal of Rural Development, Vol. 19 (1), PP. 103-117.
- Shabanaliy F., et al., (2000), Approaches and techniques, and participation in promoting rural development, Tehran, Iran's Rural Development Institute Press.
- Sharply, Richard, (2002), Rural Tourism and the Challenge of Tourism Diversification, Tourism Management, Vol. 23.
- Shirzad, Hossin, (2000), Plan and control projects in rural, cultural institutions, information and media organizations and municipalities Dehyari country.
- Sinai, Vahid, (2004), Tourism in Iran: Performance and Challenges Tehran, Majlis Research Center.
- Swanson, E. Burton et al., (2001), Improving Agricultural Extension, translate Salehe Nasab and others. Tehran, publisher of Agriculture.
- Tsai, Wen-Hsien, et al., (2010), An integrated approach for selecting corporate social responsibility programs and costs evaluation in the international tourist hotel, International Journal of Hospitality Management. 29 PP. 385-39
- Wearing, S., (2008), Pro-Poor Tourism: Who Benefits? Perspective on tourism and poverty Reduction, Publication in reviews Annals of tourism research 35.
- www.sil.org, (1999).

اثرات آموزش‌های غیر رسمی بر توسعه اقتصادی روستاها (مطالعه موردی روستاهای شهرستان فریدن استان اصفهان)

محمود سیف‌الهی: کارشناس ارشد امور پژوهشی مرکز تحقیقات کشاورزی و منابع طبیعی، اصفهان، ایران*
حمید برقی: استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه اصفهان، ایران
یوسف قنبری: استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی روستایی، دانشگاه اصفهان، ایران

چکیده

یکی از شیوه‌های مورد عمل وزارت جهاد کشاورزی برای افزایش میزان عملکرد و بهره‌وری از منابع در مناطق روستایی، برگزاری آموزش‌های غیر رسمی است. این تحقیق با هدف شناسایی آثار و پیامدهای اقتصادی این آموزش‌ها در چارچوب پژوهش ارزشیابی و با استفاده از الگوی ارزشیابی شبه تجربی انجام گرفته است. در این الگو با تکمیل ۲۶۲ پرسشنامه از خانوارهای روستایی در شهرستان فریدن، در قالب گروه تجربی و شاهد، اطلاعات لازم جمع‌آوری و تجزیه و تحلیل شده است. نتایج تحقیق نشان داد که در شاخص افزایش تولیدات دامی، تفاوت مشاهده شده بین دو گروه معنی‌دار و آموزش‌های غیر رسمی در زمینه افزایش تولیدات دامی فراگیران مؤثر است. در شاخص بهبود و افزایش درآمد نیز تفاوت مشاهده شده بین دو گروه معنی‌دار و این آموزش‌ها در بهبود نسبی درآمد دامداران روستایی مؤثر است. در شاخص افزایش سرمایه‌گذاری در امور دامداری تفاوت مشاهده شده بین دو گروه در خصوص متغیرهای دریافت وام، سرمایه‌گذاری در احداث جایگاه دام، سرمایه‌گذاری در بهسازی جایگاه دام، سرمایه‌گذاری در خرید وسایل و تجهیزات و سرمایه‌گذاری در سایر فعالیت‌های دامداری، معنی‌دار و تنها در خصوص متغیر تمایل به دریافت دام‌داری و تمایل به افزایش دام تفاوت معنی‌دار است. لذا با توجه به اینکه آموزش‌های غیر رسمی به عنوان یکی از روش‌های مؤثر در بهبود و ارتقای سطح تولید و بهره‌وری نهایی، نوسازی شیوه‌های گوناگون تولید و توسعه اجتماعی و فرهنگی روستایی مؤثر است، فراهم نمودن امکانات کافی و مناسب در چهارچوب یک برنامه مشخص و مدون، ارائه این خدمات توسط اتحادیه‌های صنفی، شرکتهای تعاونی، سازمانهای غیردولتی همراه با رفع مسائل و مشکلات دامداران و ارائه وسایل و ابزار خاص به صورت رایگان یا یارانه‌دار به فراگیران مد نظر قرار گیرد.

واژه‌ها کلیدی: اثرات اقتصادی، آموزش‌های غیر رسمی، دامداری روستایی، شهرستان فریدن

۱- مقدمه

۱-۱- طرح مسأله

با پیچیده تر شدن جوامع اولیه، نیازهای آموزشی، شکل و روش آن نیز بتدریج تغییر کرد و آموزش مدرسه ای به شکل امروزی خود پایه گذاری شد، ولی بمرور مسجل گردید که آموزشهای مدرسه ای به دلایلی، از جمله ضوابط و مقررات خاص، تغییر و تحول سریع دانش و... نمی تواند پاسخگوی و نیازهای انسان ها در زمینه «آگاهیها» و «مهارتها» باشد (گروه مشاوران یونسکو، ۱۳۷۲: ۶۱). به همین علت به موازات این آموزشها، آموزشهای غیر مدرسه ای نیز شکل گرفت. آموزش های غیر مدرسه ای یا غیر رسمی به نوع فعالیت آموزشی و کاروزی، از جمله کسب مهارت های فنی و حرفه ای در زمینه های صنعت، کشاورزی، خدمات و انواع آموزشهای مفید برای غنی کردن اوقات فراغت و غیره اطلاق می شود که مانند آموزش های رسمی سازمان یافته است، ولی درخارج از نظام آموزشی رسمی تحقق می پذیرد (همان: ۱۱). از جمله آموزش های غیر رسمی، آموزش های ترویجی است که راهنمایی ها و اطلاعات را به روستاییان ارائه می دهد تا به آنها کمک کند که مشکلات خود را حل کنند (اوکلی و گارفو، ۱۳۶۷: ۲۷). در همین راستا، ارائه خدمات آموزشی - ترویجی به دامداران روستایی با هدف ارتقای سطح آگاهی ها، مهارت ها و همچنین افزایش کارایی و بهره وری دامداران روستایی به صورت مستمر پیگیری می شود و انتظار می رود ارائه این گونه آموزشها بتواند در ارتقای سطح آگاهی، مهارت و کارایی و بهره وری تولیدکنندگان مؤثر باشد.

۱-۲- اهمیت و ضرورت

دامداری ضمن اینکه منبع اصلی تأمین کننده فراورده های پروتئینی کشور به شمار می آید، بعد از زراعت و باغبانی بالاترین سهم را در ارزش افزوده بخش کشاورزی به خود اختصاص داده است. این فعالیت در قالب سه نوع بهره برداری روستایی، عشایری و صنعتی انجام می گیرد و سهم در خور توجهی از آن به بهره برداران روستایی اختصاص دارد. بررسی مقایسه ای این فعالیت در کشور با بعضی از کشورهای دیگر نشان می دهد که به دلایل گوناگون سطح عملکرد، کارایی و بهره وری در این زیر بخش، نه تنها از متوسط جهانی، بلکه از متوسط کشورهای در حال توسعه نیز پایین تر است لذا آنچه امروزه برای بخش کشاورزی بسیار ضروری و از اولویتهای مهم است، تدوین نظام آموزش روستایی می باشد (ارنی، ۱۳۸۸: ۳۵). در واقع، عمده ترین بحث در این زمینه، عدم توجه کافی و لازم و سرمایه گذاری اندک در زمینه مشارکت فعال روستاییان برای آموزشهای لازم (رسمی و غیر رسمی) در زمینه های مختلف اقتصادی و اجتماعی در روستاست (خدا محمدی، ۱۳۸۷: ۱۸). این مسایل وزارت جهاد کشاورزی را بر آن داشت که سهم درخور توجهی از خدمات آموزشی را به آموزش های دامداران روستایی با هدف افزایش میزان بهره وری و کارایی از عوامل تولید اختصاص دهد (گزارش عملکرد ترویج و مشارکت مردمی استان اصفهان) که این امر بررسی پیامدهای این گونه آموزش ها را ضروری می سازد.

۳-۱- هدف تحقیق

هدف تحقیق شناسایی آثار^۱ و پیامدهای^۲ آموزش‌های غیر رسمی بر توسعه اقتصادی مناطق روستایی است.

۴-۱- پیشینه پژوهش

نتایج پژوهشی با عنوان بررسی عوامل مؤثر بر افزایش بهره‌وری آموزش‌های روستایی که توسط قنبری (۱۳۸۸) انجام شده است نشان می‌دهد که تشکیل مدارس آموزش روستایی در سطوح و اشکال مختلف (رسمی و غیر رسمی) نقش مؤثری در افزایش تولیدات کشاورزی داشته، از بنیادهای توسعه، به خصوص در مناطق روستایی به حساب می‌آید (قنبری، ۱۳۸۸ ص ۱۵۳). در نتایج تحقیقی با عنوان تدوین الگوی قابلیت‌های حرفه‌ای آموزشگران مراکز و مؤسسات عالی کشاورزی، آمده است که نیاز به آموزش‌های محلی و غیر رسمی و توسعه آن در مناطق روستایی، باید از چالش‌های اصلی پیش روی نظام آموزش کشاورزی کشور به حساب آید. بنابراین، با درک و شناخت درست از زیر ساخت‌ها و عوامل توسعه از درون و مداوم، ضروری است که برنامه‌ریزی مناسبی برای گسترش کمی و کیفی عوامل تأثیر گذار بر تربیت و آموزش نیروی انسانی که بر تولید و توسعه بخش کشاورزی و دامداری تأثیر مستقیم دارد، صورت گیرد (حاجی میر رحیمی، ۱۳۸۹: ۲۴۹). همچنین، در نتایج تحقیق بررسی اثر عوامل انسانی بر عملکرد تولیدی مرغداری گوشتی در استان اصفهان آمده است، آموزش فعلی تأثیر چندانی در تغییر بینش،

رفتار و عملکرد مرغداران نداشته و نبود الزام و اهرم رسمی برای واداشتن یا تشویق به آموزش‌های فنی - حرفه‌ای از پایین بودن بهره‌وری عوامل تولید در این فعالیت است (کاظم زاده، ۱۳۸۰: ۱۶۵-۱۶۶).

در طرح مقدمه‌ای بر کاربرد ارزشیابی در بررسی آثار اجتماعی و اقتصادی دوره‌های آموزشی - ترویجی دامپروری آمده است، بر اساس قضاوت روستائیان دوره‌های آموزش تغذیه دام و بخش‌های مربوط به شناخت بیماری‌های دام با موفقیت بیشتر نسبت به دوره‌های بهداشت جایگاه دام و شناخت بیماری‌ها بر وسلولز همراه بوده است (وزارت جهاد سازندگی، ۱۳۷۹: ۴۵-۴۶).

نتایج طرح ارزشیابی دوره‌های آموزشی، پرورش گوسفند در استان آذربایجان شرقی نشان می‌دهد شرکت در دوره آموزشی موجب افزایش آگاهی و اطلاعات شغلی شرکت‌کنندگان شده و از هفت شاخص اثر بخشی در تولید شش شاخص، تفاوت معنی‌داری را در میانگین‌ها قبل و بعد از آموزش نشان داده است (حسینی نیا، ۱۳۷۸: ۶۹-۷۱). همچنین، یافته‌های تحلیلی طرح بررسی رهیافت و اقتصاد ترویج دوره‌های آموزشی زنبور داری نشان دهنده آن است که تفاوت آماری درآمد سرانه دو گروه زنبور دار آموزش دیده و آموزش ندیده در سطح ۵ درصد وجود ندارد، اما اگر بهره‌وری جزئی تأثیر آموزشها را محاسبه کنیم، با افزایش ضریب بهره‌وری ناشی از آموزش مواجه خواهیم شد. همچنین، آموزش در افزایش تعداد کندوها و تبدیل کندوهای سنتی به مدرن تأثیر داشته است (همان: ۷۶-۷۹) در نهایت، کرمی دهکردی در تحقیقی با عنوان آموزش کشاورزی در مدارس عمومی روستایی، به این نتیجه رسیده

¹ -Effects

² -Impacts

زندگی اجتماعی و اقتصادی انسان است (رادان، ۱۳۷۵: ۳۵-۳۶). این نوع پژوهش کاربرد وسیعی در تحقیقات کاربردی دارد و از آن به عنوان چهارچوب مناسبی برای سنجش دسترسی به اهداف پروژه و نیز تاثیرات بلند مدت آن نام برده می‌شود و در حال حاضر، جزء لاینفک فرایند برنامه ریزی توسعه در سطوح گوناگون برنامه ریزی محسوب می‌گردد. مدل‌ها و الگوهای ارزشیابی دارای انواع متعددی است و هیچ چهارچوب ارزشیابی عامی که برای تمام پروژه‌ها مناسب باشد، وجود ندارد. در نتیجه، در هر پروژه ای بنا به نیازهای اطلاعاتی، ساختار مدیریتی و محدودیت‌های اطلاعاتی، یک چهارچوب ارزشیابی مناسب باید تدوین گردد (چامبرز، ۱۹۹۴: ۸۸). همچنین، به منظور ارزشیابی فعالیتهای آموزشی و ترویجی، الگوهای متنوعی مطرح شده است که از بین آنها مدل یا الگوی شبه تجربی برای این پژوهش انتخاب و برای جمع‌آوری اطلاعات از ابزار پرسشنامه استفاده گردید (گارفوت ۱۹۹۵: ۱۲).

۷-۱- متغیرها و شاخص‌ها

متغیرهای تحقیق در این پژوهش، عاملی اثرگذار به نام آموزشهای غیر رسمی امور دام، شامل بهداشت دام، تولید مثل، تلقیح مصنوعی، اصلاح نژاد، احداث جایگاه بهداشتی دام، بیماریهای دامی، تغذیه دام، واکسیناسیون دام به عنوان متغیرهای مستقل و آثار و نتایج حاصل از آموزشهای غیر رسمی، شامل افزایش تولیدات دامی، بهبود وضعیت معیشت و درآمد دامداران و افزایش سرمایه‌گذاری در امور دامداری، متغیرهای وابسته هستند. همچنین، برای سنجش

است که با آنکه کشاورزی و دامداری مهمترین رکن زندگی در جامعه روستایی محسوب می‌شود، لیکن در نظام آموزش برای این مناطق جایگاه خاصی برای برنامه‌های آموزش کشاورزی و دامداری وجود ندارد (کرمی دهکردی، ۱۳۸۷: ۶۸).

۵-۱- پژوهش حاضر با هدف پاسخگویی به سؤالات زیر انجام گرفته است:

۱-۵-۱- آموزشهای غیر رسمی چه تغییرات و دگرگونی‌هایی در اقتصاد خانوارهای روستایی ایجاد می‌نماید؟

۲-۵-۱- اثرات و پیامدهای آشکار و پنهان این گونه آموزشها چیست؟

۳-۵-۱- به منظور افزایش اثر بخشی این نوع آموزشها چه راهکارها و اقداماتی باید انجام داد؟

۶-۱- روش شناسی

پیشینه تحقیق مبین آن است که آثار آموزشهای غیر رسمی بسیار گسترده بوده، می‌تواند نگرش‌ها و رفتارهای مخاطبان را در زمینه‌های مختلف تحت تاثیر قرار دهد. با این حال، به علت محدودیت زمان و اعتبار، در این تحقیق سعی شده تاثیرات اقتصادی مستقیم و مشهود، از جمله تغییرات در استفاده بهینه از منابع و افزایش تولید، افزایش سرمایه‌گذاری و بهبود درآمد فراگیران این آموزشها بررسی گردد.

این تحقیق، برای هدف خاصی انجام می‌شود و از نوع پژوهشهای ارزشیابی است. پژوهش ارزشیابی، عبارت از گردآوری، تحلیل، تعبیر و تفسیر اطلاعات مورد نیاز اجرا و اثر تلاشهای مداخله برای بهسازی

کشاورزی ارائه شد و با کسب دیدگاه‌های آنها، اصلاحات لازم روی پرسشنامه صورت گرفت. پس از آن با تکمیل شش پرسشنامه (سه پرسشنامه گروه تجربی و سه پرسشنامه گروه شاهد) آزمون اولیه انجام گرفت و در نهایت، توسط یک نفر پرسشگر با تجربه، همه پرسشنامه‌ها از دو گروه تجربی و شاهد تکمیل گردید.

برای آزمون پایایی یا اعتماد پذیری پرسشنامه از روش کرونباخ استفاده شد. این روش بر اساس سازگاری درونی پرسشنامه شکل گرفته است. برای این منظور، تعداد ۳۵ پرسشنامه در یک جامعه مشابه مورد آزمون قرار گرفت که نتایج آن به شرح جدول شماره (۲) است.

متغیرهای اصلی تحقیق (مستقل یا وابسته) ابتدا متغیر به مفهوم، مفهوم به بعد، بعد به مؤلفه و مؤلفه به شاخص و در نهایت، شاخص به سؤال تبدیل گردید که نتایج شاخص سازی و سطح سنجش آن در جدول شماره (۱) منعکس شده است.

داده‌های این تحقیق، در دو سطح توصیفی و استنباطی تجزیه و تحلیل گردد. در سطح توصیف مشخصه‌های آماری، نظیر فراوانی، درصد، میانگین و انحراف معیار، و در سطح استنباطی متناسب با الگوی آماری و سطح سنجش متغیرها، از آزمون خی دو و آزمون t استفاده و تجزیه و تحلیل آماری انجام گردید. برای سنجش روایی ابتدا پرسشنامه مقدماتی تهیه و به استاد مشاور و پنج نفر از کارشناسان متولگی دوره‌های ترویجی در مدیریت ترویج سازمان جهاد

جدول شماره ۱- شاخص سازی سنجش آثار اقتصادی آموزش‌های غیر رسمی

بعد	مؤلفه	شاخص	سطح سنجش
توسعه سرمایه گذاری	افزایش سرمایه گذاری در امور دامداری	دریافت وام دامداری	نسبی
		تمایل به دریافت وام	اسمی
		تمایل به افزایش تعداد دام	اسمی
		سرمایه گذاری در احداث جایگاه دام	نسبی
		سرمایه گذاری در بهسازی جایگاه دام	نسبی
		سرمایه گذاری در خرید دام	نسبی
		سرمایه گذاری در خرید وسایل و تجهیزات	نسبی
		سرمایه گذاری در سایر فعالیتهای دامداری	نسبی
افزایش تولید	افزایش دامی تولیدات	تعداد دام مورد نگهداری	فاصله ای
		میزان تلفات دام	نسبی
		میزان دامهای زایش کرده	نسبی
		میزان شیردهی دامها	نسبی
افزایش درآمد	کاهش هزینه‌ها و افزایش درآمدهای دامداری	تعداد دامهای قسر	نسبی
		متوسط وزن زنده دامهای فروخته یا ذبح شده	فاصله ای
		میزان دامهای زایش شده	نسبی
		میزان دام خریداری شده	نسبی
		میزان دامهای فروخته یا ذبح شده	نسبی
		میزان هزینه دارو و دامپزشکی	فاصله ای
		میزان علوفه و تغذیه	فاصله ای

جدول شماره ۲- ضریب آلفای کرونباخ بر اساس هر یک از مؤلفه‌ها

ردیف	نام مؤلفه	تعداد سؤال	ضریب آلفای کرونباخ
۱	ارتقای سطح آگاهیها و اطلاعات	۶	۰/۷۶۶
۲	ارتقای سطح مهارتها و به کارگیری شیوه های نوین	۶	۰/۷۱۸
۳	افزایش تولیدات دامی	۶	۰/۸۵۱
۴	بهبود و افزایش درآمد	۱۱	۰/۷۴۳
۵	افزایش سرمایه گذاری	۸	۰/۷۲۶

۸-۱- قلمرو پژوهش

با توجه به اینکه در آموزشهای غیر رسمی مرتبط با امور دام هدف کلیه دامداران هستند، قلمرو تحقیق دامداران روستاهای شهرستان فریدن در استان اصفهان هستند که از بین آنها ۱۳۰ نفر از ساکنان روستاها که طی سه سال گذشته حداقل در دو دوره از آموزشهای بر گزار شده توسط اداره امور دام شهرستان شرکت کرده بودند، به عنوان گروه تجربی انتخاب شدند. برای انتخاب گروه شاهد نیز فهرست دامداران آموزش دیده هر روستا تهیه و برای اداره ترویج شهرستان ارسال گردید و از آنها خواسته شد در روستای مورد سکونت وی، فرد دیگری با خصوصیات مشابه او انتخاب و به گروه تحقیق معرفی کنند. بر اساس این روند، تعداد ۱۳۲ نفر معرفی شدند که به عنوان گروه شاهد از آنها پرسشنامه تکمیل گردید. به عبارت دیگر، از گروه تجربی که در واقع دامداران روستایی هستند و واجد صفت گذراندن دوره های آموزشی ترویجی در زمینه امور دام هستند و گروه شاهد که ضمن دارا بودن ویژگیهای فردی اساسی مشابه با افراد گروه تجربی هستند، ولی دوره های آموزشی ترویجی در زمینه امور

دام را نگذرانده اند، پرسشنامه تکمیل گردید.

۲- تعاریف و مبانی نظری

۲-۱- تعاریف و مفاهیم

ارزشیابی: فرایند تحلیل و کنترل برنامه طراحی یا اجرا شده به منظور تعیین مناسب (Relevance)، اثربخشی (Effective ness)، اهمیت، پیامد (Impact) و میزان کارایی (Efficiency) اعمال انجام شده است. همچنین، با رجوع به اهداف آنی مطرح شده در برنامه، ارزشیابی یک عنصر پژوهش اقتصادی - اجتماعی است که برای اصلاح روشها و رهیافت های مربوط به فعالیت های توسعه و تغییر اقتصادی و اجتماعی به کار می رود (رادان، ۱۳۷۵: ۳۶-۳۵).

ترویج (آموزشهای ترویجی): فرایندی از آموزش غیررسمی است که رو به سوی جمعیت روستایی دارد. این جریان آموزشی راهنمایی ها و اطلاعاتی را به روستاییان ارائه می دهد تا به آنها کمک کند مشکلات خود را حل کنند (اوکلی و گارفوت، ۱۳۶۷: ۲۷).

فناوری، ضوابط و مقررات خاص خود نمی‌تواند پاسخگو نیازهای روزافزون و در حال تغییر انسان در زمینه تعلیم و تربیت باشد. لذا به موازات شکل‌گیری آموزش‌های رسمی، نظام آموزش‌های غیر رسمی نیز بتدریج شکل گرفت و روز به روز بر اهمیت آن افزوده شد.

امروزه، اعتقاد بر این است که منابع انسانی پس از کسب آموزش‌های لازم رشد می‌یابند و با این رشد می‌توانند هدف‌های کوتاه مدت، میان مدت و بلند مدت خود و جامعه را مشخص نمایند و سپس، با استفاده از علم و آگاهی‌های کسب شده، خواهند توانست ابزارهای لازم را برای نیل به اهداف، با دست خود بسازند. از دیدگاه بهره‌وری، چنانچه آموزش و پرورش موجب تغییراتی کیفی در فرهنگ حاکم بر جامعه باشد، از طریق تحول در رفتار مردم و شکل نهادهای اجتماعی، بی‌شک می‌تواند، پیشرفتهای قابل ملاحظه‌ای در نرخ رشد بهره‌وری پدید آورد. در نظریه سرمایه انسانی آمده است که چنانچه آموزش و پرورش، توانایی‌های افراد را ارتقاء دهد، به میزان بهره‌وری آنان در تولید افزوده خواهد شد. در حقیقت، افرادی که دانش و مهارت مفیدی به دست می‌آورند، بدین علت که قابلیت بیشتری در خلق ارزشها و در اداره و هدایت چرخه تولید نمایان می‌سازند، می‌توانند در تمام طول عمر خود از سطح درآمد بالاتری بهره‌جویند (همان: ۵۵ - ۵۱). البته، مطلب مهم در این زمینه این است که آموزش در مناطق روستایی باید با ظرفیت خاصی بتواند روستاییان را نسبت به مسائل کشاورزی و روستایی حساس نماید و آنها را در زمینه‌های ایجاد اشتغال، درآمد، رفاه و... در مناطق

آموزش‌های ترویجی امور دام: به آن دسته از آموزش‌های ترویجی اطلاق می‌شود که در قالب دوره‌های آموزشی کوتاه مدت با هدف افزایش سطح آگاهی، مهارت و بهره‌وری در زمینه‌های مختلف دامداری، به دامداران ارائه می‌شود. این آموزش‌ها عبارتند از: پرورش گوسفند، پرورش گاو بومی، پرورش مرغ بومی، زنبورداری، پرورش گاو میش، بیماری‌های مشترک انسان و دام، پرورش ماهی، انگلهای داخلی و خارجی دام، اصول صحیح شیردوشی، تغذیه دام، واکسیناسیون دام، تولید مثل و تلقیح مصنوعی، بهداشت دام. (مدیریت ترویج و مشارکت مردمی جهاد سازندگی استان اصفهان، ۱۳۷۷، ص ۷)

اثرات و پیامدها: به تغییرات و دگرگونی‌های ناشی از آموزش‌های ترویجی در نگرش و رفتار اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و سیاسی مخاطبین و فراگیران اطلاق می‌شود. شایان ذکر است در این تحقیق واژه اثرات با واژه پیامدها مترادف فرض شده اند (شریعت و منوری، ۱۳۷۵: ۹۷-۹۹).

۲-۲- مبانی نظری

اشکال، شیوه‌ها و محتوای آموزش در جوامع اولیه، با زندگی آنها ابتدایی متناسب بوده است، اما با پیچیده شدن جوامع اولیه، نیازهای آموزشی و شکل و روش آن نیز بتدریج تغییر کرده و آموزش و پرورش به شکل کنونی خود پایه‌گذاری شده است (کاظم زاده، ۱۳۸۰: ۵۱). تجربه جوامع نشان داد که آموزش‌های رسمی یا مدرسه‌ای، به دلایلی مانند عدم پوشش همه‌آحاد جامعه، تغییرات و تحولات سریع دانش و

روستایی خودشان آگاه نماید (لی، ۲۰۰۴: ۱۷۱). آموزش در بخش کشاورزی نیز مثل سایر بخش‌ها اثر مستقیم بر کارایی دارد. اختلافات در سطوح آموزش بین ایالات متحده و کشورهای آسیایی مثل هند و فیلیپین از یک چهارم تا یک دوم اختلاف در بهره‌وری نیروی کار در کشاورزی را سبب می‌شود. آموزش و پرورش مصرف قلمداد می‌شود؛ اگر به تقویت روحیه پردازد، ذوق و سلیقه مردم را پالایش نماید و به آنان رضایت خرسندی واقعی ارائه نماید، اما چنانچه آموزش و پرورش مهارت، توانایی و نیروی کار را افزایش دهد و کارایی او را افزون نماید و سطح درآمد افراد ماهر و تحصیل کرده را ارتقا بخشد، سرمایه‌گذاری به حساب می‌آید. به نظر تین برگن (Tinbergen)، شاید بتوان گفت سرمایه‌گذاری در سرمایه‌انسانی با توجه به اینکه در مورد بخش بزرگی از نیروی کار، پرورش یک کارگر با تجربه بیست سال (با احتساب زمان‌های لازم برای تحصیل در مدرسه) طول می‌کشد. طولانی‌ترین فرایند تولید است که ارتباط زیادی با توسعه اقتصادی دارد. مطالعات او در این زمینه ناظر بر تأثیر مدت آموزشها به ادوار اقتصادی و در نهایت، اصلاح ساختارها و روشهای آموزشی برای تسریع در توسعه است. در باره آثار این سرمایه‌گذاری مایکل تودارو معتقد است: «سرمایه‌گذاری در منابع انسانی می‌تواند موجب افزایش کیفیت شود و حتی بیشتر از سرمایه‌گذاریهای نوعی دیگر موجب افزایش تولید ملی شود. دبستان، دبیرستان، هنرستان فنی و حرفه‌ای، برنامه‌های آموزشی هنگام کار و آموزشهای بزرگسالان و انواع آموزشهای غیر رسمی، می‌تواند مهارتها و منابع انسانی را به عنوان نتیجه سرمایه‌

گذاری‌های مستقیم در ساختمان، تجهیزات و موارد دیگر افزایش دهد.

صاحب‌نظران براساس دیدگاههای گوناگون آموزش را به انواع متفاوتی تقسیم کرده‌اند، ولی به رغم تفاوت‌هایی که در طبقه‌بندی‌ها مشاهده می‌شود، تقسیم‌بندی آموزش به دو دسته رسمی و غیر رسمی می‌تواند به گونه‌ای همه‌انواع آموزش را شامل شود. آموزش رسمی مدون‌ترین و مهم‌ترین راه انتقال دانش، تجربه و مهارت است که طی سه دوره مجزا؛ یعنی ابتدایی، متوسطه و عالی به تولید افراد قابل‌تعلیم و هدایت پذیر می‌پردازد. این نوع آموزش پایه و اساس آموزشهای تخصصی بعدی برای احراز مشاغل گوناگون است و هر یک از مقاطع آن برای نیل به اهداف معینی طراحی شده‌اند. آموزشهای غیر رسمی اساساً هر نوع برنامه خارج از مدرسه را که به تعلیم مهارتها و کارآموزی افراد اختصاص یابد، شامل می‌شود. این آموزشها به دلیل محدودیت‌های آموزشهای رسمی در پاسخگویی به نیازها، شرایط و امکانات توسعه جوامع به وجود آمده است و روزبه‌روز به اهمیت آن افزوده شده، طیف وسیعی از آموزشها را در خود جای می‌دهد.

آموزشهای ترویجی فرایندی از آموزش غیر رسمی است که رو به سوی جمعیت روستایی دارد. این جریان آموزشی راهنماییها و اطلاعاتی را به روستاییان ارائه می‌دهد تا به آنها کمک کند مشکلات خود را حل کنند. لذا ترویج نشر و اشاعه است و اصالتاً یک فعالیت آموزشی به منظور انتقال دانش و مهارتهای تکامل یافته، مفید و مؤثر از منابع بررسی و تحقیق به مجامع روستایی، عشایری و کارگری و توسعه و تنفیذ

آن به جهت افزایش کارایی مولدان در جریان تولید است (ری. فرانکو، ۲۰۰۴: ۵۶). همچنین، ترویج و آموزش‌های غیر رسمی کمک به مردم برای تفکر و پرورش یک روحیه جستجو گرانه در خود، به منظور حرکت در مسیر تحول و توسعه است. ترویج، یک نظام آموزش غیر رسمی و خارج از قالب‌های متداول در مؤسسات آموزش رسمی است (کلارک، ۲۰۰۴: ۴۷).

اهداف ترویج بهره‌وری و رشد اقتصادی و نشر تکنولوژی و ارزش‌های غربی (انگاره نوسازی)، به کارگیری نظام دانش بومی و دستیابی به عدالت اجتماعی (انگاره تلفیقی یا چندگانه، افزایش تولید (البته با کیفیت متفاوت)، ایجاد اشتغال، حفظ منابع، دگرگونی تکنولوژی و کمک به کشاورزان فقیرتر (دیدگاه توسعه پایدار)، پویا سازی و ساماندهی کشاورزان (نظام دانش کشاورزی)، دنبال کردن اهداف غیر آموزشی توسط ترویج، مانند عرضه نهادها، بازاررسانی، اعتبارات، توزیع نظام‌های غیر دانش کشاورزی و به کارگیری مؤثرتر زنان در توسعه کشاورزی (اهمیت دادن به زنان در توسعه) ذکر شده است. در این امر، نکته مهم ارتباط ترویج و توسعه است. هر چند ترویج توسعه نیست، ولی ملازم توسعه و راهی برای نیل به توسعه است. شناخت نیازهای بالقوه و بالفعل جامعه روستایی و سعی در تلفیق نیازهای محسوس و مشی عقلایی در چارچوب برنامه ریزی کشور و ایجاد سازمان و تشکیلات مناسب و رفع مسایل و مشکلات واحدهای بهره‌بردار از کارکردهای یک نظام پویای ترویج روستایی است (طالب، ۱۳۶۷: ۱۰). همچنین، آموزش و ترویج نقش مؤثری در رفع مقاومت‌های بی‌مورد و غیر منطقی در

برابر روند توسعه ایفا می‌کند.

بنابراین، آموزش‌های ترویجی می‌تواند نگرش‌ها و رفتارهای مخاطبان را از نظر اقتصادی، اجتماعی، سیاسی، فرهنگی تحت تاثیر قرار دهد، ولی به علت اینکه سنجش آثار آموزش‌های ترویجی به دلیل ماهیت نرم افزار بودن آموزش، بسیار مشکل‌تر از پدیده‌های فیزیکی یا سخت افزاری است، در این تحقیق سعی شده آثار اولیه، مستقیم و مشهود آموزش‌های ترویجی بررسی گردد. بر این اساس، آثار دوره‌های ترویجی به دو دسته اقتصادی و اجتماعی طبقه بندی شده است. آموزش‌های ترویجی از نظر اقتصادی موجب تغییراتی در نگرشها و رفتار اقتصادی مخاطبان می‌شود. از جمله این تغییرات، از استفاده بهینه از منابع و افزایش تولید، افزایش سرمایه‌گذاری، بهبود و افزایش درآمد و از نظر اجتماعی، موجب تغییراتی در نگرشها و رفتارهای اجتماعی فراگیران خواهد شد و شاخصهایی، نظیر میزان آگاهیها و اطلاعات شغلی، میزان مهارتها و به کارگیری شیوه‌های نوین تولید و میزان مشارکت اجتماعی و فعالیتهای جمعی و گروهی افراد را تحت تاثیر خود قرار خواهد داد.

۳- یافته‌های تحقیق

۳-۱- مشخصات عمومی پاسخگویان

نتایج بررسی نشان می‌دهد که سن ۸۰ درصد گروه تجربی و ۶۷ درصد گروه شاهد بین ۲۰ تا ۵۰ سال است. میانگین سنی گروه اول ۴۰/۲ سال با انحراف معیار ۱۰/۲ و گروه دوم ۴۴/۱ سال با انحراف معیار ۱۵/۵ است. (جدول شماره ۳).

حدود ۸۷/۰ درصد پاسخگویان در مشاغل وابسته به زراعت و دامداری و ۶/۹ درصد در مشاغل اداری و

دولتی و ۶/۱ درصد در سایر مشاغل، نظیر مغازه داری، و دامداری ۴۸/۲ درصد آنان جزو گروه تجربی و بنایی، رانندگی، نانوايي و مانند آنها مشغول به کار هستند. همچنین، از بین افراد شاغل در مشاغل زراعت

۵۱/۸ درصد جزو گروه شاهد هستند (جدول شماره ۴).

جدول شماره ۳- توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب گروه‌های سنی به تفکیک گروه

گروه	فراوانی	کل	۲۱ تا ۳۰	۳۱ تا ۴۰	۴۱ تا ۵۰	۵۱ تا ۶۰	۶۱ به بالا
تجربی	تعداد	۱۳۰	۱۹	۵۱	۳۴	۲۱	۵
	درصد	۱۰۰	۱۴/۶	۳۹/۲	۲۶/۲	۱۶/۲	۳/۸
شاهد	تعداد	۱۳۲	۲۵	۳۸	۲۵	۱۴	۳۰
	درصد	۱۰۰	۱۸/۹	۲۸/۸	۱۸/۹	۱۰/۶	۲۲/۷
کل	تعداد	۲۶۲	۴۴	۸۹	۵۹	۳۵	۳۵
	درصد	۱۰۰	۱۶/۸	۳۴/۰	۲۲/۵	۱۳/۴	۱۳/۴

ماخذ: نگارندگان

جدول شماره ۴- توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب نوع شغل به تفکیک گروه

گروه	فراوانی	جمع	زراعت و دامداری	اداری و دولتی	سایر
تجربی	تعداد	۱۳۰	۱۱۰	۱۰	۱۰
	درصد	۱۰۰	۸۴/۶	۷/۷	۷/۷
شاهد	تعداد	۱۳۲	۱۱۸	۸	۶
	درصد	۱۰۰	۸۹/۴	۶/۱	۴/۵
کل	تعداد	۲۶۲	۲۲۸	۱۸	۱۶
	درصد	۱۰۰	۸۷/۰	۶/۹	۶/۱

ماخذ: نگارندگان

همان طور که جدول شماره (۴-۳) نشان می دهد، ۵۱/۵ درصد اعضای گروه تجربی و ۶۲/۹ درصد اعضای گروه شاهد تا مقطع ابتدایی درس خوانده اند. میانگین تعداد کلاس گروه تجربی ۷/۴ با انحراف معیار ۲/۸۲ و گروه شاهد ۴/۸ با انحراف معیار ۴/۲۹ است.

جدول شماره ۵- توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب سطح تحصیلات به تفکیک گروه

گروه	فراوانی	جمع	ابتدایی	راهنمایی	متوسطه	دیپلم و بالاتر
تجربی	تعداد	۱۳۰	۶۷	۱۴	۴۷	۲
	درصد	۱۰۰	۵۱/۵۴	۱۰/۷۷	۳۶/۱۵	۱/۵۴
شاهد	تعداد	۱۳۲	۸۳	۱۹	۲۶	۴
	درصد	۱۰۰	۶۲/۸۸	۱۴/۳۹	۱۹/۷۰	۳/۰۳
کل	تعداد	۲۶۲	۱۵۰	۳۳	۷۳	۶
	درصد	۱۰۰	۵۷/۲۵	۱۲/۶۰	۲۷/۸۶	۲/۲۹

ماخذ: نگارندگان

در سه دوره و ۳۸/۵ درصد در چهار دوره آموزش شرکت داشته‌اند. میانگین شرکت فراگیران در دوره‌های ترویجی ۲/۳ دوره با انحراف معیار ۹۵ درصد بوده است. همچنین، گروه شاهد در هیچ کدام از دوره‌های ترویجی شرکت نکرده‌اند (جدول شماره ۷).

همچنین ۸۸/۹ درصد از پاسخگویان در زمینه پرورش دام فعالیت داشته‌اند. بین رقم برای گروه تجربی ۸۹/۲ درصد و گروه شاهد ۸۸/۶ درصد است (جدول شماره ۶) و ۱۳/۱ درصد از گروه تجربی (فراگیران) در دو دوره آموزش ترویجی، ۴۶/۱ درصد

جدول شماره ۶- توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب فعالیت در زمینه پرورش دام به تکنیک گروه

گروه	فراوانی	جمع	بلی	خیر
تجربی	تعداد	۱۳۰	۱۱۶	۱۴
	درصد	۱۰۰	۸۹/۲	۱۰/۸
شاهد	تعداد	۱۳۲	۱۱۷	۱۵
	درصد	۱۰۰	۸۸/۶	۱۱/۴
کل	تعداد	۲۶۲	۲۳۳	۲۹
	درصد	۱۰۰	۸۸/۹	۱۱/۱

ماخذ: نگارندگان

جدول شماره ۷- توزیع فراوانی شرکت گروه تجربی در آموزشهای غیر رسمی بر حسب تعداد دوره

ردیف	تعداد دوره	فراوانی مطلق	فراوانی نسبی	فراوانی نسبی تجمعی
۱	۲	۱۷	۱۳/۱	۱۳/۱
۲	۳	۶۰	۴۶/۱	۵۹/۲
۳	۴	۵۰	۳۸/۵	۹۷/۷
۴	۵	۲	۱/۵	۹۹/۲
۵	۹	۱	۰/۸	۱۰۰
	جمع	۱۳۰	۱۰۰	-

ماخذ: نگارندگان

همچنین، طول مدت آموزشهای مذکور متغیر و از ۱ تا ۷ روز و میانگین آن حدود ۳ روز بوده است. بنابراین، با توجه به میانگین شرکت هر نفر در آموزشهای غیر رسمی که حدود ۲/۳ دوره بوده است، می‌توان نتیجه گرفت، هر نفر به طور میانگین هفت روز تحت این آموزشها قرار گرفته است.

۲-۳- عناوین دوره‌های آموزش‌های غیر رسمی مورد بررسی

جدول شماره (۸) توزیع عناوین آموزشهای غیر رسمی را که گروه تجربی در آن شرکت داشته‌اند، نشان می‌دهد. نتایج جدول حاکی است گروه تجربی در مجموع در ۲۹۲ عنوان آموزشی شرکت کرده‌اند که بخش اعظم آنها در زمینه‌های دامداری بوده است.

جدول شماره ۸- توزیع فراوانی میزان شرکت گروه تجربی در دوره های آموزشهای غیر رسمی به تفکیک عنوان

ردیف	عنوان دوره های ترویجی	فراوانی مطلق	فراوانی نسبی
۱	دامداری	۷۵	۲۵/۷
۲	مروجی	۲۹	۹/۹
۳	رادیوئی	۴	۱/۴
۴	بازدید ترویجی	۵	۱/۷
۵	تزیینات دام	۴۸	۱۶/۴
۶	آمار و شناسنامه روستایی	۱	۰/۳
۷	اصلاح نژاد دام	۲	۰/۷
۸	کشاورزی	۷	۲/۴
۹	مشارکت	۱	۰/۳
۱۰	سمپاشی	۲	۰/۷
۱۱	شریت و دارو و خوراندن	۳	۱/۱
۱۲	آبخیز داری	۵	۱/۷
۱۳	شناسایی بیماری	۲۸	۹/۶
۱۴	زنبور داری	۱۲	۴/۱
۱۵	گاو داری	۸	۲/۷
۱۶	غنی سازی - تغذیه دام	۴	۱/۴
۱۷	بهداشت جایگاه دام	۵	۱/۷
۱۸	نیروهای معین	۱	۰/۳
۱۹	پرورش ماهی	۱	۱/۴
۲۰	آبرسانی	۱۰	۰/۳
۲۱	سرویس ماشین	۴	۳/۴
۲۲	تلقیح مصنوعی	۵	۱/۴
۲۳	جنگلداری - مرتعداری	۶	۱/۷
۲۴	لوله کشی و تاسیسات	۱	۲/۱
۲۵	کتابداری	۴	۰/۳
۲۶	انعام روستایی	۱	۰/۳
۲۷	شاخ بری	۱	۰/۳
۲۸	گوسفندداری	۴	۱/۴
۲۹	دامپروری	۱۰	۳/۴
۳۰	دام و طیور	۱	۰/۳
۳۱	متفرقه	۲	۰/۷
۳۲	پروراندن	۲	۰/۷
	جمع	۲۹۲	

۳-۳- آثار آموزش‌های ارائه شده

۳-۳-۱- ارتقای سطح مهارتها و به کارگیری شیوه

های نوین

به منظور سنجش میزان تاثیر آموزش‌های غیر رسمی بر شاخص ارتقا سطح مهارتها و به کارگیری شیوه های نوین دامداری، از متغیرهایی نظیر استفاده از روشهای بهبود تغذیه، اقدام به نوسازی جایگاه دام، اقدام به بهسازی جایگاه دام، میزان تمایل فرد به تغییر شیوه دامداری از سنتی به صنعتی و میزان تمایل فرد به

انجام فعالیتهای دیگر دامداری استفاده شده که نتایج

آن به شرح زیر است:

بهره گیری از شیوه های بهبود تغذیه دام، مانند غنی سازی کاه و نظایر آن، از مواردی است که همواره در آموزش‌های ترویجی مورد تاکید است. نتایج بررسی در این زمینه حاکی است، حدود ۵۱/۹ درصد پاسخگویان این شیوه را به کار برده اند و این نسبت در دو گروه تجربی و شاهد به ترتیب ۷۰/۴ و ۳۸/۴ درصد بوده است. همچنین، آزمون X^2 محاسبه شده برابر با ۲۵/۸۰ و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار است (جدول شماره ۹).

جدول شماره ۹- توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب به کارگیری شیوه های بهبود تغذیه دام

سطح معناداری	مقدار X^2	درصد			تعداد			گروه
		خیر	بلی	جمع	خیر	بلی	جمع	
۰/۰۰۰	۲۵/۸۰	۴۵/۶	۵۴/۴	۱۰۰	۱۱۴	۱۳۶	۲۵۰	کل
		۲۹/۶	۷۰/۴	۱۰۰	۳۷	۸۸	۱۲۵	تجربی
		۶۱/۶	۳۸/۴	۱۰۰	۷۷	۴۸	۱۲۵	شاهد

سنت در هر دو گروه تجربی و شاهد به ترتیب ۳۴/۶ و ۳۴/۱ درصد بوده است و تفاوتی مشاهده نمی شود. مقدار X^2 محاسبه شده نیز برابر با ۰/۰۰۸ و لذا اختلاف مشاهده شده معنی دار نیست. ۷۱/۹ درصد پاسخگویان به شیوه دامداری خود از سنتی به صنعتی ابراز تمایل نموده اند. این نسبت در گروه تجربی ۷۲/۷ و در گروه شاهد ۷۱/۱ درصد است که اختلاف بین دو گروه ناچیز است. همچنین مقدار X^2 محاسبه شده برابر با ۰/۰۸۲ و اختلاف مشاهده شده معنی دار نیست و بررسی تمایل پاسخگویان به انجام فعالیت

اقدام به نوسازی جایگاه دام، از جمله توصیه هایی است که در کلاسهای آموزشی امور دام تاکید می شود. نتایج حاصله در این زمینه نشان می دهد که حدود ۲۴ درصد از پاسخگویان اقدام به نوسازی جایگاه دام خود نموده اند و این نسبت در گروه تجربی و شاهد به ترتیب ۳۰/۰ و ۱۸/۲ درصد بوده است. همچنین، میزان آزمون X^2 محاسبه شده برابر با ۵/۰۱ و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار است. حدود ۳۴/۴ درصد از پاسخگویان اقدام به نوسازی و بازسازی جایگاه دام خود نموده اند. این

های دیگر دامداری، مانند مرغداری، پرورش ماهی و نظایر آن نشان می‌دهد که پاسخ حدود ۵۴/۱ درصد پاسخگویان مثبت بوده است. این نسبت در دو گروه تجربی و شاهد، به ترتیب ۵۸/۶ و ۴۹/۶ درصد بوده است. همچنین، مقدار X^2 محاسبه شده برابر با ۲/۰۹ و اختلاف مشاهده شده بین این دو گروه معنی دار نیست.

برای محاسبه کلی این شاخص، متغیرهای رسمی ابتدا به مقیاس رتبه‌ای تبدیل و آزمون t برای آن محاسبه شده است. نتایج حاصل، حاکی است میانگین کلی این شاخص در پاسخگویان برابر ۲/۵۴ و در دو گروه تجربی و شاهد، به ترتیب ۲/۹۰ و ۲/۱۸ است. همچنین، آزمون t محاسبه شده برابر با ۶/۹۵ و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار است (جدول شماره ۱۰).

جدول شماره ۱۰- توزیع میانگین استاندارد شده شاخص ارتقای سطح مهارتها و به کارگیری شیوه‌های نوین

گروه	تعداد فراوانی	میانگین	مقدار t	سطح معنی داری
کل	۲۱۱	۲/۵۴	۶/۹۵	۰/۰۰۰
تجربی	۱۰۴	۲/۹۰		
شاهد	۱۰۷	۲/۱۸		

۳-۲- افزایش تولیدات بهره برداران
برای سنجش آثار این آموزشها بر شاخص افزایش تولیدات دامی از متغیرهایی، نظیر: تعداد دام مورد نگهداری، میزان تلفات دام، میزان زایش دام، میزان شیردهی دام و تعداد دامهای فروخته شده یا ذبح شده استفاده شده است که نتایج آن در ذیل خواهد آمد. شایان ذکر است برای سنجش متغیرهای مذکور، تعداد دام پاسخگویان به واحد دامی^۱ تبدیل و نتایج محاسبه بر اساس واحد دامی آورده شده است. همچنین، از تعداد ۲۶۲ نفر پاسخگو، تعداد ۲۳۳ نفر (۹۰/۵ درصد)

دام داشته اند و متغیرها بر روی این بخش از جامعه بررسی شده است.
نتایج محاسبات نشان می‌دهد میانگین تعداد واحد دامی پاسخگویان برابر با ۶۳/۵ در گروه تجربی و شاهد به ترتیب ۷۷/۶ و ۴۹/۵ واحد دامی است. همچنین، آزمون t محاسبه شده برابر با ۲/۲۶۱ و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار است (جدول ۱۱).

به این ترتیب که هر راس گاو و گوساله روستایی برابر با ۵ واحد دامی، هر راس گوسفند و بره برابر با یک واحد دامی و هر راس بز و بزغاله برابر با ۰/۸ واحد دامی فرض شده است.

جدول شماره ۱۱- توزیع میانگین تعداد دام پاسخگویان بر حسب واحد دامی به تفکیک گروه

گروه	تعداد فراوانی	میانگین	مقدار t	سطح معنی داری
کل	۲۳۳	۶۳/۵	۲/۲۶۱	۰/۰۲۵
تجربی	۱۱۶	۷۷/۶		
شاهد	۱۱۷	۴۹/۵		

نتایج بررسی حاکی است میانگین میزان تلفات دامی پاسخگویان برابر با ۴/۷۶ و در گروه تجربی و شاهد بترتیب ۵/۲۷ و ۴/۲۵ واحد دامی بوده است. مقدار t محاسبه شده نیز برابر با ۰/۶۸۸ است و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار نیست. میانگین دامهای زایش کرده پاسخگویان برابر با ۲۴/۹۷ و در دو گروه تجربی و شاهد بترتیب ۲۷/۸۴ و ۲۲/۱۱ واحد دامی بوده است. با وجود این، مقدار t محاسبه شده برابر با ۱/۰۱۱ و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار نیست. میانگین شیر دهی دامهای

پاسخگویان در یک سال و بر حسب واحد دامی برابر با ۳۱۲/۴ کیلو گرم و در دو گروه تجربی و شاهد بترتیب ۳۵۵/۵ و ۲۶۹/۷ کیلو گرم بوده است. همچنین، مقدار t محاسبه شده برابر با ۲/۴۷ و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار است. (جدول ۱۲) ولی میانگین تعداد دامهای قسر پاسخگویان برابر با ۴/۸۶ و در دو گروه تجربی و شاهد به ترتیب ۴/۵۴ و ۵/۱۷ واحد دامی بوده است. همچنین، مقدار t محاسبه شده برابر با ۰/۲۳۳ و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار نیست.

جدول شماره ۱۲- توزیع میانگین میزان شیردهی دامها بر حسب واحد دامی به تفکیک گروه (به کیلو گرم)

گروه	تعداد فراوانی	میانگین	مقدار t	سطح معنی داری
کل	۲۳۳	۳۱۲/۴	۲/۴۷	۰/۰۱۴
تجربی	۱۱۶	۳۵۵/۵		
شاهد	۱۱۷	۲۶۹/۷		

همچنین، میانگین وزن دامهای فروخته شده یا ذبح شده پاسخگویان بر حسب واحد دامی برابر با ۴۵/۹۵ و در دو گروه تجربی و شاهد بترتیب ۵۱/۹۴ و ۴۰/۰۶

کیلو گرم بوده است. مقدار t محاسبه شده برابر با ۳/۷۰۳ و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار است (جدول ۱۳).

جدول شماره ۱۳- توزیع میانگین متوسط وزن دامهای فروخته شده یا ذبح شده پاسخگویان بر حسب واحد دامی

گروه	تعداد فراوانی	میانگین	مقدار t	سطح معنی داری
کل	۲۳۲	۴۵/۹۵	۳/۷۰۳	۰/۰۰۰
تجربی	۱۱۵	۵۱/۹۵		
شاهد	۱۱۷	۴۰/۰۶		

برابر با ۰/۷۲۸ و گروه شاهد ۰/۷۲۲ بوده است. همچنین، مقدار t محاسبه شده برابر با ۳/۲۹۶ و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار است (جدول ۱۴).

برای محاسبه این شاخص با توجه به متفاوت بودن واحدهای سنجش متغیرها (واحد دامی، کیلو گرم) ابتدا اقدام به استاندارد کردن متغیرها شده است. نتایج محاسبات نشان می دهد میانگین گروه تجربی

جدول شماره ۱۴- توزیع میانگین استاندارد شده، شاخص میزان تولیدات دامی به تفکیک گروه

گروه	تعداد فراوانی	میانگین	مقدار t	سطح معنی داری
کل	۲۳۳	-	۳/۲۹۶	۰/۰۰۱
تجربی	۱۱۶	۰/۷۲۸		
شاهد	۱۱۷	۰/۷۲۲		

اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار نیست. میانگین تعداد دام فروخته شده پاسخگویان در طول یک سال ۳۱/۴۴ و در دو گروه تجربی و شاهد بترتیب ۳۴/۹۸ و ۲۷/۹۴ واحد دامی بوده است. با وجود این، مقدار t محاسبه شده برابر با ۰/۵۳۲ و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار نیست. میانگین تعداد دام زایش شده پاسخگویان در طول یک سال برابر با ۳۱/۲۴ و در گروه تجربی و شاهد بترتیب ۳۶/۰۴ و ۲۶/۴۸ واحد دامی بوده است. هر چند اختلاف میانگین دو گروه قابل توجه است، ولی با توجه مقدار t محاسبه شده (۱/۸۰۸) اختلاف مشاهده شده بین دو گروه در سطح ۰/۰۵ درصد معنی دار نیست. میانگین

۳-۳-۳- افزایش درآمد بهره برداران به منظور سنجش میزان تأثیر آموزشهای غیر رسمی بر افزایش درآمد، علاوه بر متغیرهای شاخص افزایش تولیدات دامی از متغیرهایی، نظیر میزان دام خریداری شده، میزان دام فروخته شده یا ذبح شده، میزان دامهای زایش شده، هزینه علوفه و تغذیه و هزینه دارو و دامپزشکی استفاده شده است که نتایج آن به شرح زیر است:

تعداد دام خریداری شده، میزان دام خریداری شده پاسخگویان در طول یک سال برابر با ۱۰/۹۵ و در دو گروه تجربی و شاهد بترتیب ۹/۳۵ و ۱۲/۵۴ واحد دامی بوده است. مقدار t محاسبه شده برابر با ۰/۴۴۹ و

برای سنجش میزان تاثیر آموزش‌های غیر رسمی بر شاخص افزایش سرمایه گذاری در امور دامداری، از متغیرهایی نظیر تعداد موارد سرمایه گذاری در امور دامداری، دریافت وام دامداری و تمایل به افزایش تعداد دام استفاده شده است که نتایج آن به شرح زیر است:

میانگین تعداد موارد سرمایه گذاری پاسخگویان در امور مختلف دامداری، نظیر: احداث جایگاه دام، بهسازی جایگاه دام، خرید دام، خرید وسایل و تجهیزات دامداری و سایر فعالیت های دامداری برابر با ۱/۵۳ و در گروه تجربی و شاهد بترتیب ۱/۶۵ و ۱/۴۲ مورد بوده است. همچنین، مقدار t محاسبه شده برابر با ۱/۹۲ و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه تجربی و شاهد در سطح ۰/۰۵ درصد معنی دار است (جدول ۱۵).

هزینه علوفه و تغذیه دام پاسخگویان در طول یک سال و بر حسب واحد دامی حدود ۲۰۸۵۱۰ ریال و در گروه تجربی و شاهد بترتیب ۲۲۳۴۶۰ و ۱۹۳۶۹۰ ریال بوده است. با وجود این، با توجه به مقدار t محاسبه شده (۱/۱۲۷) اختلاف مشاهده شده بین دو گروه در سطح معنی دار ۰/۰۵ درصد معنی دار نیست. میانگین هزینه دارو و دامپزشکی پاسخگویان در طول یک سال بر حسب واحد دامی برابر با ۸۹۳۰ ریال و در دو گروه تجربی و شاهد بترتیب ۸۵۱۰ و ۹۳۵۰ ریال بوده است. با وجود این، مقدار t محاسبه شده برابر با ۰/۶۱۲ است و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار نیست.

۳-۳-۴- تاثیر آموزش‌های غیر رسمی بر افزایش

سرمایه گذاری در امور دامداری

جدول شماره ۱۵- توزیع میانگین تعداد موارد سرمایه گذاری پاسخگویان در امور دامداری

گروه	تعداد فراوانی	میانگین	مقدار t	سطح معنی داری
کل	۲۶۲	۱/۵۳	۱/۹۲	۰/۰۵۵
تجربی	۱۳۰	۱/۶۵		
شاهد	۱۳۲	۱/۴۵		

برای گروه تجربی و شاهد به ترتیب ۸۸/۵ و ۸۶/۹ درصد است و اختلاف بین دو گروه معنی دار نیست. همچنین، ۹۹/۵ درصد پاسخگویان تمایل به افزایش تعداد دام خود دارند. این نسبت در گروه تجربی برابر با ۹۹/۱ و در گروه شاهد ۱۰۰ درصد است که تفاوت چندانی مشاهده نمی شود. مقدار X^2 محاسبه شده نیز برابر با ۱/۰۰۵ است و لذا اختلاف مشاهده شده بین

حدود ۴۱/۳ درصد پاسخگویان اقدام به دریافت وام در زمینه امور دامداری نموده اند که این نسبت برای گروه تجربی و شاهد بترتیب ۴۸/۸ و ۳۳/۹ درصد بوده است. مقدار X^2 محاسبه شده برابر با ۵/۵۲ و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار است (جدول ۱۶) و ۸۷/۷ درصد پاسخگویان تمایل به دریافت وام در زمینه دامداری دارند که این نسبت

محاسبه شده برابر با ۲/۲۵ و اختلاف مشاهده شده بین دو گروه معنی دار است (جدول شماره ۱۷)

دو گروه معنی دار نیست. ولی میانگین کلی این شاخص در پاسخگویان برابر با ۲/۷۶ و در گروه تجربی و شاهد بترتیب ۲/۸۵ و ۲/۶۶ و مقدار t

جدول شماره ۱۶- توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب دریافت وام دامداری

سطح معناداری	مقدار X^2	درصد			تعداد			گروه
		خیر	بلی	جمع	خیر	بلی	جمع	
۰/۰۱۹	۵/۵۲	۵۸/۷	۴۱/۳	۱۰۰	۱۴۲	۱۰۰	۲۴۲	کل
		۵۱/۲	۴۸/۸	۱۰۰	۶۲	۵۹	۱۲۱	تجربی
		۶۶/۱	۳۳/۹	۱۰۰	۸۰	۴۱	۱۲۱	شاهد

جدول شماره ۱۷- توزیع میانگین میزان سرمایه گذاری پاسخگویان در امور دامداری

سطح معنی داری	مقدار t	میانگین	تعداد فراوانی	گروه
۰/۰۲۵	۲/۲۵۳	۲/۷۶	۲۰۷	کل
		۲/۸۵	۱۰۴	تجربی
		۲/۶۶	۱۰۳	شاهد

۴- نتیجه گیری

در زمینه افزایش تولیدات دامی فراگیران مؤثر بوده است. در شاخص بهبود و افزایش درآمد متغیرهایی، نظیر: میزان دام خریداری شده، میزان دام فروخته شده یا ذبح شده، میزان دام زایش شده، هزینه علوفه و تغذیه و هزینه دارو و دامپزشکی بررسی شده است که در هیچ کدام از متغیرهای ذیل، تفاوت مشاهده شده بین دو گروه معنی دار نیست، ولی در محاسبه شاخص کل با توجه به اینکه متغیرهای افزایش تولیدات دامی نیز دخالت داده شدند، تفاوت مشاهده شده بین دو گروه معنی دار بوده است (جدول شماره ۱۸). لذا می توان نتیجه گرفت آموزشهای غیر رسمی در بهبود نسبی درآمد دامداران روستایی مؤثر بوده است.

آثار اقتصادی آموزشهای غیر رسمی در قالب سه مؤلفه کلی افزایش تولیدات دامی، افزایش سرمایه گذاری و افزایش درآمد و تعدادی شاخص بررسی گردید. در شاخص افزایش تولیدات دامی تفاوت مشاهده شده در متغیرهای تعداد دام مورد نگهداری، میزان شیردهی دامها و متوسط وزن دامهای فروخته شده یا ذبح شده در دو گروه تجربی و شاهد معنی دار بود، ولی تفاوت مشاهده شده در متغیرهای میزان تلفات دام، میزان دامهای زایش کرده و تعداد دامهای قسر در سطح ۰/۰۵ درصد معنی دار نبود. همچنین، تفاوت مشاهده شده بین دو گروه در کل شاخص نیز معنی دار بود. لذا می توان گفت آموزشهای غیر رسمی

جدول شماره ۱۸- توزیع شاخص‌های دارای تفاوت معنادار در دو گروه شاهد و تجربی

مؤلفه	شاخص	مقدار آزمون	سطح معناداری
افزایش سرمایه گذاری	دریافت وام دامداری	۵/۵۲	۰/۰۱۹
	تعداد موارد سرمایه گذاری	۱/۹۲	۰/۰۵۵
	میانگین سرمایه گذاری	۲/۲۵۳	۰/۰۲۵
افزایش تولیدات	تعداد دام مورد نگهداری	۲/۲۶۱	۰/۰۲۵
	میزان شیر دهی دام‌ها	۲/۴۷	۰/۰۱۴
	متوسط وزن زنده دام‌های فروخته یا ذبح شده	۳/۷۰۳	۰/۰۰۰
	میانگین استاندارد شده شاخص‌ها	۳/۲۹۶	۰/۰۰۱
ارتقای سطح مهارت‌ها	به کارگیری شیوه‌های نوین	۶/۹۵	۰/۰۰۰
	میانگین استاندارد شده	۲۵/۸۰	۰/۰۰۰

بهره‌وری نهایی، نوسازی شیوه‌های گوناگون تولید و توسعه اجتماعی و فرهنگی روستایی است، پیشنهادهای ذیل ارائه می‌گردد:

۱-۵- برای متصدیان و برگزار کنندگان دوره‌ها، امکانات کافی و مناسب در چهارچوب یک برنامه مشخص و مدون و به صورت منسجم و مستمر فراهم شود و حداقل (آستانه) آموزش تعریف گردد تا در تغییر نگرشی، رفتاری و مهارتی فراگیران بتواند مؤثر باشد.

۲-۵- زمینه لازم برای ارائه این خدمات توسط اتحادیه‌های صنفی، شرکتهای تعاونی، سازمانهای غیر دولتی همراه با مساعدت و کمک دستگاههای دولتی فراهم گردد و همراه با برگزاری این دوره‌ها، ضمن توجه به کمیت و کیفیت دوره‌ها، کمک به رفع مسائل و مشکلات دامداران نیز مد نظر قرار گیرد.

۳-۵- در ارائه بعضی از این دوره‌ها که یادگیری

در شاخص افزایش سرمایه‌گذاری در امور دامداری، تفاوت مشاهده شده بین دو گروه در خصوص متغیرهای دریافت وام، سرمایه‌گذاری در احداث جایگاه دام، سرمایه‌گذاری در بهسازی جایگاه دام، سرمایه‌گذاری در خرید وسایل و تجهیزات و سرمایه‌گذاری در سایر فعالیتهای دامداری معنی‌دار بوده است، ولی در خصوص متغیر تمایل به دریافت دام دامداری و تمایل به افزایش دام تفاوت معنی‌دار نیست. محاسبه کل شاخص نیز حاکی از وجود تفاوت معنی‌دار بین دو گروه است. لذا می‌توان گفت آموزشهای غیر رسمی در زمینه افزایش سرمایه‌گذاری فراگیران در امر دامداری مؤثر بوده است.

۵- پیشنهادها

با توجه به اینکه آموزشهای غیر رسمی، به عنوان یکی از روشهای مؤثر در بهبود و ارتقای سطح تولید و

مستمر نشریات آموزشی - ترویجی و گسترش برنامه های آموزشی صدا و سیما موجبات ارتقای بیشتر سطح آگاهیهای علمی و عملی دامداران فراهم گردد. ۵-۵- در بررسی ثمر بخشی این دوره ها باید توجه خود را به اهداف و استفاده از متغیرهای رفتاری (عملی) نسبت به متغیرهای نگرشی معطوف داشت و حتی المقدور سعی کرد از متغیرهای رفتاری استفاده نمود و از طرح سؤالی که بیشتر ماهیت نظر سنجی دارد، خودداری کرد.

References

- Arne, P, (2009), Agricultural education in poor countries, translated Farangis Habibi, Publishing Center for Academic Publication, Tehran.
- Avokly, P and Garfvs, C, (1988), promoting education guide, translator, Mohammad Hossein Emad, Printing, Ministry of Construction Jihad, Tehran.
- Chambers, R., (1994), Participatory Rural Appraisal (PRA): Challenges, Potentials and Paradigm, world Development. Vol. 22, no. 10.
- Clarc, Robert, (2002), Organization for the work. In H.C. Sanders, ed., The cooperative extension service, pp.33-47, preutice-Hall, INC, Eng lewood cliffs, N.J.V.S.a
- Clayton. A, and Petri, F., (1992), monitoring and evaluation systems for agriculture projects, translations by Memarzadeh, G.A, and Research Center of Rural Issues, Ministry of Construction Jihad, Tehran.

آن مستلزم به کارگیری وسایل و ابزار خاص است، این لوازم به صورت رایگان یا یارانه دار در اختیار فراگیران قرار گیرد. این کار ضمن افزایش علاقه و انگیزه فراگیران به شرکت در دوره ها، در اثربخشی آموزشها بسیار مؤثر خواهد بود.

۵-۴- با عنایت به نقش و اهمیت زنان روستایی در پرورش دام و تولید فرآورده های دامی، شایسته است به آموزش این قشر توجه بیشتری شود و با گسترش امکانات کتابخانه های روستایی، ارسال

- Dashti, G, (1997), qualitative study courses Animal Affairs, Monthly Jihad, No. 199-198, Ministry of Construction Jihad, Tehran.
- Dehkordi Karami, E., (2007), Agricultural education in rural schools, Jihad Magazine, No. 204
- Difranco, joseph (2004) Differences between extension education and community development, comparative extension publication number 5, New york, state college of Agriculture at cornell university
- Garforth, C., (1995), "Extension approaches for sustainable agriculture: Evidence from Bangladesh, India and Philippines". Paper presented at the 12 th. European Seminar on Extension Education. Thessaloniki, Greece 28 August- 2 September 1995.
- Ghanbari, Y and Barghi, H, (2009) Factors affecting the increased productivity of rural education, Journal of despair Strategy, No. 18.
- Gholi Nia, J., (1998), familiarity with evaluation models used in agricultural

extension and education, monthly Jihad, No. 213-212, Construction Jihad Ministry, Tehran.

▪ Haji Mir Rahimi, D and others, (2010), model developed professional competence centers and institutes of higher agricultural educators, Journal of Agricultural Economics, No. 37.

▪ Hosseini Nia, G.H, (1999), abstract designs and projects, education and promotion of study and evaluation, promotion and people participation Department, Ministry of Construction Jihad, Tehran.

Khodami Mohammadi, M, (2008), agricultural education and new challenges for the new battalion agriculture, Rural Agricultural Scientific Monthly, No. 15.

▪ Karami, E.A and Kalantari, P, (1997), promotion purposes, analysis views, Journal of Rural Development, First Year, First Issue, Research and rural issues, the Ministry of Construction Jihad, Tehran.

▪ Kashani, A.R, (1991), Factors affecting adoption of maize planted by farmers in Kashan city, Malek Mohammadi, Iraj MA thesis, Agricultural Extension and Education, Tehran University.

▪ Kazemzadeh, M., (2001), Effect of human factors on performance of broiler poultry production Isfahan, Iran Center for Higher Education Industry Unit, Isfahan, MSc thesis, Isfahan.

▪ Lee, V.E., Bryk, A.S., & Smith, J. B, (2004), The organization of effective secondary schools. In Darling- Hammond, L.(Ed), Review of Research in Education, 19 (pp.171-267). Washington, DC

▪ Management and promoting popular participation, (1998), Preparing the Third Economic and Social Construction Jihad Organization of Isfahan, Isfahan.

▪ Ministry of Jihad, (2000), plans and abstract reports of economic research and evaluation studies of social promotion and people participation Department, Tehran.

▪ Moussaoui, S.M, (1996), social impact assessment of rural improvement projects in Isfahan province, Supervisor: Dr. Faramarz Rafi poor, MA thesis in Sociology, Shahid Beheshti University, Tehran.

▪ Oakley, P. And D. Merden, (1984), Approaches to Participation in Rural Development , International labor office, Geneva

▪ Radan, M. M, (1996), evaluation plan to create industrial zones in rural areas of Isfahan, Dr. Manual: Faramarz Rafi Pour, a senior sociology thesis, Shahid Beheshti University, Tehran.

▪ Rogers, A., (1992), Adults Learning for Development. London: Cassell Educational Limited.

Seers, D., (1981), "The meaning of development". In B.R. Crouch and S. chamala (eds.). Extension Education and Rural Development. Vol.1, (pp.7 – 23), New York : John wiley and sons.

▪ Rogers, Everett, Am. And Shvmykr, Floyd, F, (1990), innovation is conduction (cross-cultural approach), Translation: Karami, E and Fnayy, A, Printing, Publishing Center of Shiraz University, Shiraz.

▪ Shahbazi, E, (1975), education and promotion and development of new methods in

the countryside, Printing, Publishing Department of Agriculture and Animal Husbandry, Urmia.

▪ Shariat, M and Monavvari, M. (1996), Introduction to environmental impact assessment, Environmental Protection Organization, Tehran.

▪ Taleb, M, (1988), sociological aspects of Iran, Jihad Magazine, No. 110, Ministry of Construction Jihad.

▪ UNESCO Consultants, (1993), investigate formal and informal education system in Iran, the growth of emissions, Tehran.

بررسی عوامل اجتماعی-اقتصادی-ترافیکی موثر بر تداوم سفرهای طولانی آونگی شغلی (نمونه شهر وزوان در سال ۱۳۸۷)

سید رامین امینی‌نژاد: استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه پیام نور وزوان، اصفهان، ایران*
محمدرضا مهجوریان: کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دستیار علمی دانشگاه پیام نور وزوان، اصفهان، ایران

چکیده

سفرهای شغلی طولانی آونگی، نوعی از سفرهای شهری، بین شهری و یا میان شهری برای انجام شغل است که معمولاً به طور روزانه انجام می‌پذیرد و حداقل در کوتاه مدت سفرهای ناگزیری هستند و در حوزه‌های مادر شهری به طور نمایان تری وجود دارند. در این مقاله، به بررسی کلی سفرهای شغلی آونگی، عوامل تداوم آن برای اهالی وزوان و در واقع، تحلیل عدم تبدیل آن به مهاجرت در شهر وزوان و تاثیر عوامل جهت جغرافیایی سفرها و میزان رضایت از این سفرها بر آن پرداخته شده است. روش تحقیق در این مطالعه به صورت پیمایشی و از طریق تکمیل پرسشنامه از شاغلین ساکن در شهر وزوان - که سفر شغلی به خارج از شهر انجام می‌دهند انجام شده است - برای سنجش ارتباط بین متغیرها و تاثیر آنها بر متغیر وابسته (علاقه به ادامه سفر شغلی) از آزمونهای آماری همبستگی و رگرسیون خطی استفاده شده است. در زمینه تأثیر عوامل از روش تحلیل مسیر و مدل سازی بهره گرفته شده و مدل نهایی از طریق مسیر یابی نهایی ارائه شده است. نتیجه مطالعه آن است که پدیده سفرهای شغلی خارج از شهر وزوان پدیده ای غالب است که از یک سو، ناشی از نبود فرصتهای شغلی در این شهر و از سوی دیگر، به خاطر جاذبه قوی حوزه مادر شهری اصفهان است. این امر علی رغم عدم رضایت نسبی از مشاغل و فواصل نسبتاً دور مشاغل، هنوز ادامه دارد. در این میان، عامل اصلی در تداوم این سفرها، تمایل خانواده‌ها و خود شاغلان در باقی ماندن در شهر وزوان است. طبق داده‌های مربوط به فراوانی‌ها، ۸۲ درصد؛ یعنی ۱۷۳ نفر از افراد خانواده‌هایشان رضایت ناچیزی در مورد سفرهای شغلی سرپرستشان داشته‌اند. علی‌رغم آنکه اکثر مسافران شغلی یا ۱۷۳ نفر از آنان نیز رضایت کمی از سفرشان دارند، ولی نتایج حاصل از ضریب رگرسیونی نشان داد که بین دو متغیر رضایت خانواده در باقی ماندن در محل سکونت، با متغیر علاقه به سفر رابطه قوی و مستقیم (۰/۶۷۲) وجود دارد که عامل اصلی علاقه به ادامه سفرهای شغلی در شهر وزوان است.

واژه‌های کلیدی: سفرهای آونگی، حوزه سفر، رضایت شغلی، شهر وزوان، تحلیل مسیر

۱- مقدمه

۱-۱- طرح مساله

پدیده سفرهای شغلی آونگی طولانی در کشور و منطقه استان اصفهان پدیده غالبی است. در این میان شهر وزوان، با توجه به جمعیت بالای جوان و کمبود شدید فرصتهای شغلی، نمونه ای از این پدیده را نشان می دهد. طبق بررسی های انجام شده، قسمت اعظم مشاغل این شهر در خارج از آن قرار دارد؛ به طوری که سفرهای شغلی پدیده ای غالب در این شهر به حساب می آید، که در ادامه به طرح ویژگیهای این پدیده در این شهر می پردازیم.

پدیده سفرهای شغلی در وزوان، از یک سو بخاطر کمبود اشتغال در این شهر است که باعث می شود سرپرستان خانوارها برای اشتغال به خارج از شهر به سوی حوزه مادر شهری اصفهان روی آورند و از سوی دیگر، عواملی وجود دارد که این حرکت را برای ساکنان کنونی شهر علی رغم جاذبه قوی حوزه مادر شهری اصفهان به مهاجرت تبدیل نمی - کند. در این تحقیق، علاقه به سفر متغیر وابسته ماست و بیشتر تحت تاثیر رضایت خانواده، علاقه به ادامه شغل یا تخصص و همچنین احساس مردم از نبود کار در وزوان قرار دارد. در این میان، فاصله نه چندان طولانی اکثر سفرهای شغلی، (به ویژه شاغلانی که در اطراف شهر وزوان و در میمه به کار مشغولند) دارا بودن ملک شخصی در خود شهر توسط اکثر شاغلان، اشتغال بسیاری از آنان در شهرک صنعتی مورچه خورت که محل سکونت بهتری را نسبت به شهر وزوان ارائه نمی کند (گرچه اکثرا آنها استطاعت خرید مسکن در این محل را دارا هستند)، عوامل و شواهدی است که

به طور غیر مستقیم بر رضایت خانواده در سکونت در وزوان و ادامه سفرهای شغلی تاثیر دارد.

بر این اساس، در این مقاله سعی شده هم به بررسی خود پدیده سفرشغلی طولانی اهالی وزوان پرداخته شود و هم درباره موضوع بالا کاوش شود.

۱-۲- اهمیت و ضرورت تحقیق

اهمیت تحقیق در باره این موضوع در آن است که امروزه با جدا شدن محل سکونت از محل کار، پدیده سفرهای شغلی به امری غالب در حوزه های مادر شهری جهان بدل شده است. براین اساس، زندگی بسیاری از شهرنشینان با آن عجین شده و مسائل مختلفی را برای آنان به وجود آورده است. در این میان، پدیده های مهاجرت و یا سفرهای شغلی از سوی شهرهای کوچک به سوی حوزه های مادر شهری، موضوعهایی است که باره آنها باید تحقیق شود. سفرهای شغلی طولانی از شهرهای کوچک از گزینه هایی است که عده ای از افراد در مواجهه با کمبود اشتغال در شهرهای کوچکی مانند نمونه وزوان بدان دست می یازند. ایشان علی رغم مشکلات رفت و آمد روزانه، همچنان به سکونت در مبدأ ادامه می دهند. این امر بیانگر تعلق خاطر که آنان به موطن خود و یا عدم استطاعت برای سکونت در محل اشتغال است بنابراین، در این مقاله سعی شده این مورد بررسی گردد.

بحث حوزه های مادر شهری و ارتباط شهرهای کوچک و حومه های پیرامونی آنها با آنها، چنان اهمیتی دارد که برای سرشماری های آماری و جمع آوری اطلاعات مرتبط با آن، مانند اطلاعات سفرهای

۱-۳-۵- شناخت میزان علاقه به سکونت افراد شاغل یا خانواده آنها یا هر دو در محل اشتغال افراد؛
۱-۳-۶- بررسی عوامل تداوم سفرهای شغلی بر اساس داده های تحقیق.

۱-۴- پیشینه پژوهش

۱-۴-۱- مطالعات خارجی

در کشورهای غربی- اعم از اروپایی و آمریکایی - به دلیل قدمت و گستردگی بیشتر این پدیده، مطالعات مختلف و متنوعی در این مورد انجام شده است، که در ادامه نمونه هایی از آن ذکر می گردد.
در ایالات متحده، تحقیقات موردی نیز در این باره انجام شده است؛ برای مثال، در یکی از کانتی های ایالت ویسکانسین پژوهشی در زمینه رفتار، پیامدها، و عوامل سفرهای شغلی آونگی توسط دانشگاه ایالتی انجام شد. نبود کار در خود کانتی، مناسب نبودن وضع دستمزد و دارا بودن سابقه کار قبلی از عوامل اصلی این حرکات بود. میزان مخارج و هزینه های این حرکات، نقش تجربه کاری در ادامه این سفرهای شغلی و میزان رضایت از شغل و سفرهای شغلی از مباحث دیگر مطروحه در این بررسی است. قرار گیری این کانتی در مجاورت شهر میلواکی، از عوامل مهم اکثر سفرهای شغلی به مقصد این ناحیه متروپلیتن بود. (Green, 2003:56)

همچنین، درمورد انواع خاصی از این سفرها مانند سفرهای حومه به حومه و یا سفرهای شغلی دوردست - (که امروزه در آمریکا بسیار رواج یافته)- مطالعات زیادی انجام می شود. این سفرها گاه بسیار طولانی می گردد و در گذر از چند ایالت برای رسیدن به محل های عمده اشتغال، مانند شهر نیویورک یا

شغلی، اصطلاحاتی با تعاریف خاص برای آنها وضع شده است آمریکا در دهه ۸۰، نواحی مادر شهری متحد (CMSA) و در سال ۲۰۰۰ ناحیه آماری هسته گرا (CBSA) و در ژاپن نواحی اشتغال شهری (UEA) ابداع گردیده است (Kanamoto, 2006 : 85)

به این طریق مشخص می شود که پژوهش در درباره این موضوع، به خاطر شیوع آن در کشور و بخصوص نواحی کلان شهری بسیار اهمیت دارد. از سوی دیگر، اهمیت آن در مورد شهرهای کوچکی مانند وزوان که در فاصله نسبتاً دوری از منابع اشتغال خود قرار دارند، بسیار بیشتر است، زیرا کاهش جمعیت این شهرها به خاطر کمبود فرصتهای اشتغال بسیار مشهود است و شناخت در مورد نحوه اشتغال و سفرهای شغلی بخشی از شاغلان آن در این راستا اهمیت وافری دارد و بسیار مهمتر آنکه چه عواملی این افراد را از مهاجرت دایمی به محل اشتغال باز می دارد، که در این تحقیق با توجه به مجال اندکی که دارا بوده، سعی شده است به این موضوع نیز پرداخته شود.

۱-۳- اهداف تحقیق

۱-۳-۱- بررسی جهت عمده سفرهای شغلی؛
۱-۳-۲- شناخت میزان کمبود اشتغال بر اساس به دست آوردن رقم تقریبی مسافران شغلی و شناخت تلقی و نظر مردم در مورد نبود شغل یا تخصص مناسب در محل؛

۱-۳-۳- بررسی رضایت شاغلان از سفرها و شغل آنها و امور رفاهی در شغلشان در مقصد سفرها؛
۱-۳-۴- شناخت نقش وسایل حمل و نقل موتوری در سفرهای شغلی شهر وزوان؛

بحث سفرهای آونگی در رابطه با مدل های فضایی در واقع سه بازار مسکن، اشتغال و حمل و نقل را به هم مرتبط می سازد. همچنین، مفهوم ارزش وقت که با مفهوم هزینه فرصت در ارتباط است، برای مسافران مختلف شغلی متفاوت است. همچنین، در مورد مدت سفر آونگی نهایی به بحث پرداخته شده است (Rouwental, 2004: 287).

طیف دیگر تحقیقات در برگیرنده رفتار ترافیکی مسافران آونگی است که غالباً به طور جامع و سراسری، بویژه در آمریکا و کانادا انجام شده است (Pizarsky, 2006: 45; Heisz, 2005: 128).

در تحقیقاتی در اسکاتلند بر اساس بررسی آمارهای ملی و داده های سرشماری بین سالهای ۱۹۹۲ تا ۲۰۰۴، تغییرات تمایلات مردم در مورد سفرهای شغلی از لحاظ تعداد، میزان مسافت، نوع وسیله، و مدت صرف شده بررسی شده است. نتایج بیانگر طولانی تر شدن مسافتهای طی شده با هدف شغل به وسیله اتومبیل بوده است. سفرهای به وسیله قطار نیز افزایش یافته، اما در مورد اتوبوس روند نزولی مشاهده شده است. در مورد مسافت نیز کاهش اندکی ملاحظه شده است. سفرهای سالانه هر فرد از ۱۵۸ روز به ۱۴۸ روز کاهش یافته است. پیش بینی مدل حمل و نقل اسکاتلند افزایش ۲۰٪ مسافران شغلی را که مسافتهای طولانی برای شغل طی می کند، بین سالهای ۲۰۰۲ تا ۲۰۱۱ نشان می دهد. (www.scotland.gov.uk/)

در مطالعه موردی دیگر در منطقه چهار کانتی در خلیج سانفرانسیسکو، از طریق تحلیل لوجیت آشیانه ای به بررسی احتمالی نحوه انتخاب نوع وسیله نقلیه توسط مسافران آونگی بر اساس میزان مجاورت با

سیلیکون ولی در ایالت کالیفرنیاست. در ایالات متحده به این گونه افراد یاران اتوبوس گفته می شود و برخی نیز از خودرو شخصی استفاده می کنند. این افراد معمولاً افراد خانواده خود را در روزهای تعطیل می بینند. (Newsweek online, 2005)

از آنجایی که سفرهای آونگی شغلی، بویژه در داخل شهرها معمولاً با خودرو شخصی انجام می پذیرد، در این میان مباحث مدیریت سیستم های حمل و نقل یا مدیریت تقاضا قابل توجه است. که به خاطر جلوگیری از تطویل کلام از ذکر آنها خودداری می شود (Gray, 1993: 334-337 & VPSI, 2005: 3).

مطالعه ای کلاسیک در مورد طبقه کارگر- دهقان در اروپا انجام شده که علت اصلی این سفرها را کمبود نیروی کارگر طی جنگ جهانی دوم و پس از آن در اروپا ذکر کرده است (فشارکی، ۱۳۷۳: ۱۳۹).

مطالعه ای در مورد سفرهای شغلی در کشورهای حوزه بالتیک، نشان می دهد که افراد سعی می کنند در شهرهای بزرگ منطقه شغل یابی کنند، اما بسیاری از آنها که از اهالی نواحی روستایی و پیرامونی هستند، بیشتر تمایل دارند به سکونت خود در این نواحی ادامه دهند. این امر ناشی از وجود امکانات حمل و نقل شخصی مناسب است (Hazan, 2004:360)

همچنین در مطالعه ای در محله های ناحیه خلیج سان فرانسیسکو از کارگران مسافر شغلی، مشخص شد برای بسیاری از آنان سفر شغلی یک زحمت به شمار نمی رود تا بخواهند آن را کاهش دهند و بر اساس مدل های کلاسیک اقتصاد شهری در برابر آن مقاومت نمایند (Ory, 2004: 334).

از سوی دیگر، در مروری بر نظریات اقتصاد فضای مرتبط با سفرهای آونگی مشخص گردید،

بیشتر در روستاهایی دیده می شود که به سیستم حمل و نقل عمومی دسترسی داشته، می توانند در مدت کمتر از ۶۰ دقیقه خود را به شهر برسانند. این نوع مهاجرت روزانه است و به دلیل وجود فرصتهای شغلی در بخش های ساختمان، آجرپزی، کارگاه های تولیدی و غیره صورت می گیرد.» (www.kashmar.org).

بر اساس اطلاعات دفتر معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری، یکی از کلان شهرهای کشور که به شدت دچار سفرهای آونگی شغلی است، شهر کرج است. مراکز صنعتی بزرگ کشور مانند ذوب آهن اصفهان و فولاد مبارکه نیز به این پدیده دچارند (www.hamshahrionline.ir/).

به واسطه این رفت و آمد روزانه ناشی از کار و خستگی ناشی از آن، مسأله شهرهای جدید و خوابگاهی همانند شهر وزوان مطرح می شود. دکتر شهروز تهرانی می گوید: این شهرها برخلاف برنامه ریزی های انجام شده نتوانسته اند جمعیت یابی لازم را داشته باشند. بدین ترتیب، این شهرها به خوابگاهی برای شاغلان در شهرهای بزرگ مانند تهران بدل شده اند (قطبی، ۱۳۸۷: ۵).

۱-۵- فرضیه ها

فرضیات مرتبط با موضوع تحقیق به شرح زیر ارائه می شود:

۱-۵-۱- به نظر می رسد بین رضایت خانواده از سکونت در وزوان و علاقه به ادامه سفر شغلی (و عدم تبدیل آن به مهاجرت) رابطه معنی دار و مثبتی وجود دارد.

ایستگاه های راه آهن شهری و منطقه ای پرداخته شده است. نتیجه حاصله از تحقیق تجربی موید این مدل احتمالاتی بوده است (Carvero, 2005: 5)

۱-۴-۲- مطالعات داخلی

مطالعات در زمینه سفرهای شغلی در ایران بسیار نوپاست و بیشتر در زمینه مطالعات برنامه ریزی حمل و نقل شهرهای بزرگ کشور یا طرحهای منطقه ای، مطالعات حوزه نفوذ و غیره انجام پذیرفته است، یا بیشتر گزارشهایی است که از وجود و شدت و نحوه آن در حوزه های کلان شهری کشور در روزنامه ها و نشریات اطلاعاتی ذکر شده که نمونه هایی از آن در بخشهای قبلی ذکر شده است. بنابراین، به مطالعات مستقلی که به عوامل و نتایج آن پردازد، کمتر می توان اشاره نمود.

اطلاعات و گزارشهای موجود، مبین این موضوع است که کشور ما نیز به طور گسترده ای، بخصوص در نواحی مادر شهری اصلی کشور و بویژه تهران، دچار این گونه حرکات آن هم به شکل طولانی آن است. مطالعات گسترده ای که در شهرداری تهران انجام شده، نشان می دهد قسمت اعظم شهرهایی که در اطراف شهر تهران قرار دارند، در دهه های اخیر به شدت رشد کرده اند و بیشتر آنها نقش خوابگاهی دارند (روزنامه الکترونیک دنیای اقتصاد: ش ۱۱۶۵، ۳۰).

همچنین، برای مثال در مورد سفرهای شغلی روستاییان به شهرها مطالعاتی شده است، که برای نمونه مهاجرت های روزانه برای کار در شهرستان کوچکی مانند کاشمر ذکر می شود: «در حوزه نفوذ مستقیم شهر کاشمر جابه جایی های ناپایدار نیروی کار از روستا به شهر ملاحظه می شود. این مورد

و عوامل اصلی مؤثر در علاقه به سفر شغلی شناخته شدند.

در زمینه جامعه آماری و نمونه تحقیق باید گفت با کسر ۵۴۴ نفر شاغلان شهر وزوان که از سرشماری شاغلان ساکن شهر وزوان (جدول ۳) به دست آمده، از رقم کل شاغلان ساکن شهر وزوان بالاتر از ده سال در سال ۱۳۸۵ که ۱۳۸۷ نفر بوده اند، به رقم ۸۴۳ نفر رقم ناخالص مسافران شغلی می‌رسیم (طبق سرشماری سال ۱۳۸۵ بیش از ۳۰ درصد جمعیت شهر در این سال شاغل بوده اند که اغراق آمیز به نظر می‌رسد). با حذف شاغلان بخش کشاورزی و ترابری از این رقم، میزان ۵۹۸ نفر حاصل می‌شود، حذف شاغلین بخش کشاورزی و ترابری شهر وزوان به این دلیل بود که از یک سو اکثر کشاورزان وزوانی ساکن خود وزوان بوده و از سوی دیگر، اکثر شاغلان حمل و نقل کارشان با سفر در آمیخته است و برای دقت بیشتر پژوهش کنار گذاشته شدند. از سوی دیگر، بر اساس نسبت شاغلان منطقه که از تقسیم عدد ۸۴۳ بر ۱۳۸۷ نفر شاغل به دست می‌آید، فرض شد که حداقل ۴۰ درصد شاغلین بخش ساختمان به سفرهای شغلی دست می‌زنند. این فرض، بر این اساس بود که با مقایسه داده‌های سرشماری انجام گرفته توسط خود نگارندگان در سایر بخش‌های اشتغالی نیز حدود ۴۰ درصد به سفر شغلی دست می‌زده‌اند. بر این اساس، به رقم تقریبی ۵۷۱ نفر جامعه آماری تقریبی مسافران شغلی می‌رسیم که از میان این تعداد، از طریق فرمول نمونه‌گیری کوکران ۲۱۰ شاغل به طور تصادفی برای نمونه‌گیری انتخاب شدند.

۱-۵-۲- به نظر می‌رسد بین علاقه به ادامه اشتغال و علاقه به ادامه سفر شغلی رابطه معنی‌دار و مثبتی وجود دارد.

۱-۵-۳- به نظر می‌رسد بین تلقی افراد از نبود کار در وزوان و علاقه به ادامه سفر شغلی رابطه معنی‌دار و مثبتی وجود دارد.

۱-۶- روش تحقیق

شیوه پژوهش در این تحقیق به دو بخش اسنادی و کتابخانه‌ای و در مرحله دوم تحقیقات میدانی با استفاده از پرسشنامه برای مسافران شغلی تقسیم شده است. تجزیه و تحلیل‌های آماری با استفاده از نرم افزار spss نسخه ۱۱/۵ انجام گردیده است. اکثر موارد اطلاعاتی مورد پرسش در پرسشنامه، متغیرهایی هستند که نظریات شاغلان را در مورد ابعاد سفرهای شغلی بیان می‌کنند. در مرحله بعد، اطلاعات گویه‌هایی که با هم به بررسی یک متغیر مهم تاثیرگذار در سفر شغلی می‌پردازند، با یکدیگر جمع شدند تا یک متغیر اصلی را بسازند. بنابراین، حدود ۸ متغیر کلان و رتبه‌ای تعریف گردید.

سپس در چند مرحله، آزمون همبستگی دوسویه پیرسون از کل متغیرها و اطلاعات موجود گرفته شد که نتیجه آن ارائه یک مدل شماتیک و جهت‌یابی شده از عوامل مهم تاثیرگذار در مسافرت شغلی بود. در مرحله بعد از آزمون رگرسیون خطی و گام به گام، به طور کلی برای همه متغیرها و هم‌تک‌تک متغیرها استفاده شد تا مهمترین عوامل تاثیرگذار بر متغیر علاقه به سفر شغلی شناخته شود که این مرحله نیز با ارائه یک مدل اصلی و جهت‌یابی شده به پایان رسید

۷-۱- معرفی متغیرها و شاخص ها

جدول شماره ۱- - متغیرها و شاخص های به کارگرفته شده

شاخص	اجتماعی	اقتصادی	ترافیکی	رفتاری
متغیر	میزان تحصیلات نوع شغل سختی کار تأثیربستگان	میزان تملک مسکن درآمد افراد امکانات رفاهی در محل کار	نوع وسیله نقلیه مدت و فاصله سفر جهت سفر هزینه سفر	علاقه به تداوم سفرشغلی علاقه به کار رضایت خانواده

۱-۷-۱- متغیرهای مستقل

شامل دو دسته متغیرهای مطلق و متغیرهای بر اساس آرای شاغلان است، که آن نیز به دو دسته رضایتمندی آنها و نیز برخی اظهار نظرهای ایشان تقسیم می شوند، که به ترتیب آورده شده اند. میزان تحصیلات: منظور رده های مختلف تحصیلی است که موارد بی سواد، ابتدایی، راهنمایی، دیپلم و دانشگاهی بودند را دربر می گیرد و به ترتیب نمرات ۵ تا ۱ را درتجزیه و تحلیل کسب می کند. مسکن: شامل موارد غیرمالک و مالک می شود و درتجزیه و تحلیل به ترتیب نمرات ۰ و ۱ را می گیرد. نوع شغل: منظور تقسیم بندی شغل براساس کارگرکارخانه، کارگرآزاد، کارمند و در نهایت، فرهنگیان است که اعداد ۱ تا ۴ را به ترتیب می توان درسهولت تجزیه و تحلیل اطلاعات برای آن منظور نمود. درآمدافراد: براساس حقوق ماهیانه افراد برحسب تومان است. سابقه کار: برحسب تعداد سالهای خدمت درشغل فعلی درمحل کارکنونی است. سابقه کار قبلی: براساس تعداد سالهای خدمت در شغل فعلی در محل کار دیگری در دوران قبل است.

نوع وسیله نقلیه: به ترتیب موارد اتوبوس، دوچرخه، مینی بوس، موتور، راهی، سرویس، شخصی، تاکسی است. مدت و فاصله سفر: محاسبه مسافت و مدت رفت فردشاغل از خانه تا محل کار برحسب دقیقه و کیلومتر است. جهت سفر: به ترتیب، شامل حوزه های سفرهای شغلی میمه و اطراف، مورچه خورت، شاهین شهر، اصفهان، و دورتر است. هزینه سفر: موارد کرایه ماشین و استهلاک اتومبیل سفر شغلی فرد شاغل را دربرمی گیرد. امکانات رفاهی: منظور ارزیابی امکانات حمل و نقل یا سرویس و غذاخوری درمحل کار از دیدگاه شخص شاغل است. سختی کار: به مشکل بودن و شرایط بد شغل اشاره دارد که برای سنجش آن می توان از شاخص های مقداراستراحت در خلال کار برحسب دقیقه، تمایل به راحت تر شدن وضعیت کاری فرد و مقدارسختی کار فرد درمقایسه با کار دیگران از نظر خود فرد شاغل، استفاده نمود. علاقه به اشتغال: منظور رضایت از شغل فعلی باتوجه به تمام مصائب آن که شاخص های عدم ترک شغل، حتی در صورت پیشنهاد یک شغل پر درآمد،

۱-۸- قلمرو جغرافیایی پژوهش

شهر وزوان شهر کوچکی است که در ۸۵ کیلومتری شمال شهر اصفهان در مجاورت جاده ترانزیت اصفهان- دلیجان قرار دارد. این شهر در بخش میمه شهرستان شاهین شهر و میمه به مرکزیت شاهین شهر در استان اصفهان قرار دارد. کمبود فرصتهای شغلی که باعث اشتغال یابی اهالی آن در مکانهای دیگر گشته، در ادامه مورد بحث قرار می‌گیرد.

آب و هوای بخش میمه نسبتاً خشک و نیمه خشک و سردسیر است. بنابراین، منابع آبی شهر وزوان نیز به دو قنات و تعدادی چاه عمیق و نیمه عمیق منحصر می‌شود که نشان دهنده محدودیت گسترش زراعت و رواج نسبی دامداری، بویژه دامهای بزرگ در آن است. کشاورزی نیز به صورت معیشتی انجام می‌شود و بازده زمین در واحد سطح اندک است. اشتغال مردم وزوان در معادن اطراف نیز بسیار محدود است. در این شهر از صنایع بزرگ خبری نیست و تمام کارگاههای صنعتی موجود در این شهر کوچک اند. در این میان، چند کارگاه سنگبری و غیره وجود دارد که بیشتر کارگران آن را نیروهای افغانی تشکیل می‌دهند. همچنین، این شهر به دلیل وجود شهر میمه در مجاورت آن، از لحاظ مرکزیت اداری نیز نقش چندانی ایفا نمی‌کند. وجود راه ارتباطی نیز تنها در ایجاد یک مرکز دانشگاهی پیام نور مؤثر بوده، در موارد دیگر چندان به اشتغالات خدماتی یاری نرسانده است (البته، این اشتغالات روبه گسترش است). به این ترتیب، ملاحظه می‌گردد که ظرفیت اشتغال زایی منطقه برای شهر وزوان بسیار اندک است و اشتغالات موجود شهر وزوان برای خدمات رسانی به خود اهالی

ادامه به کار در شغل فعلی، حتی با بالا نرفتن درآمد فرد، تمایل به ادامه کار بر حسب سال، اعتقاد به اینکه اشخاصی که پول دارند تخصص بهتری را می‌توانند داشته باشند، رادبر می‌گیرد.

علاقه یا رضایت خانواده: منظور راضی بودن خانواده از کارکردن سرپرست خانواده در محل های خارج از وزوان است. که برای سنجش آن از شاخص های موافقت خانواده و فرد شاغل از اسکان در محل کار سرپرست خانواده، تمایل سرپرست به اسکان خانواده در صورت وجود شرایط سکونت در محل کار، تمایل سرپرست خانواده به اسکان خانواده خود در محل کارش بر اساس سال، استفاده می‌شود.

تاثیر بستگان: که اعتقاد فرد شاغل در زمینه مؤثر بودن بستگان در جهت پیدا کردن شغل در نقاط دیگر خارج از شهر وزوان را مطرح می‌کند.

۱-۷-۲- متغیر وابسته

علاقه به تداوم سفر شغلی: منظور تمایل به سفر رفت و برگشتی در کار فرد است برای سنجش آن می‌توان از متغیر های تمایل به کار پردرآمدتر در نقاط دورتر شهر وزوان، لذت نبردن از زندگی در صورت کارکردن در نقاط خارج از شهر وزوان، اعتقاد فرد شاغل به ایجاد فرصتهای شغلی در شهر وزوان در جهت جلوگیری از رفتن نیروی کار به جاهای دیگر، تمایل به کار در شهر وزوان، متناسب با تخصص فرد، حتی در صورت کم بودن درآمد و تمایل به پیدا کردن شغل بهتر در نقاط خارج از شهر وزوان، استفاده نمود.

این عوامل، جمعیت یابی شهر نیز اندک بوده است. جدول زیر روند جمعیتی شهر وزوان را در دهه های اخیر نشان می دهد:

آن پدیدار شده است. علاوه بر اینها، به نظر می رسد خود وزوانی ها - چه ساکنان کنونی و چه افرادی که کوچ کرده اند - علاقه چندانی به سرمایه گذاری های کلان اقتصادی در موطن خود ندارند. بر اساس همه

جدول شماره ۲- جمعیت شهر وزوان بر حسب تعداد، تعداد خانوار، بعد خانوار بین سالهای ۱۳۳۵-۱۳۸۵

سال	۱۳۳۵	۱۳۴۵	۱۳۵۵	۱۳۶۰	۱۳۶۵	۱۳۷۰	۱۳۷۵	۱۳۸۰	۱۳۸۵
جمعیت	۳۱۵۷	۳۲۹۷	۳۷۱۸	۴۳۸۵	۴۷۵۴	۴۹۹۹	۴۸۱۰	۴۹۰۷	۴۶۶۱
تعدادخانوار	۶۸۶	۷۱۰	۸۱۰	۹۵۳	۱۱۲۴	۱۲۱۷	۱۲۹۲	۱۴۵۰	۱۴۱۳
بعدخانوار	۴/۶				۴/۲	۴/۱	۳/۷	۳/۳۸	۳/۳

(منبع: طرح هادی شهر وزوان - سازمان خدمات طراحی شهرداریهای استان اصفهان ۱۳۸۲ و سرشماری نفوس و مسکن ۱۳۸۵)

انجام شده است، حدود ۲۱۰ نفر شاغلان دربخش تجاری شهر وزوان درسال ۱۳۸۶ مشغول به کار بوده اند. از سوی دیگر، طبق سرشماری که اینجانبان انجام داده ایم جدول زیرحاصل شده است:

همان طور که ملاحظه می شود، جمعیت شهر وزوان طی دهه های اخیر رشد قابل ملاحظه ای نداشته است. این امر منعکس کننده کمبود شغل دراین شهر و مهاجر فرستی شدید آن طی دهه های اخیر است. طبق آمارگیری کلی که توسط شهرداری وزوان

جدول شماره ۳- جمعیت شاغلان دارای مکان شغلی در شهر وزوان بر حسب تعداد، جنس و سکونت در شهر وزوان

تعدادشاغلان		تعدادشاغلان ساکن وزوان		تعداد شاغلان غیر ساکن	
مرد	زن	مرد	زن	مرد	زن
۳۹۴	۱۵۰	۲۸۸	۲۶	۱۰۶	۱۲۴

(منبع: نگارندگان ۱۳۸۶)

۲- مفاهیم، دیدگاه ها و مبانی نظری

از سوی دیگر، وجود قطب مادرشهری اصفهان و عناصر آن، به خصوص شهرک صنعتی مورچه خورت در ۴۰ کیلومتری جنوب شهر وزوان، به نوبه خود تاثیر قابل ملاحظه ای را بر ایجاد سفرهای شغلی و جذب نیروی کار درشهر وزوان بر جا گذاشته است.

۲-۱- تعاریف و مفاهیم

امروزه سفرهای شغلی آونگی، باتوجه به بیکاری گسترده و فزونی جمعیت فعال و نیازآن به کار، به پدیده ای غالب در اکثر شهرها و شهرکها و حومه نشینی های اطراف حوزه های مادر شهری جهان بدل شده است.

ویژگی دیگر آن، حالت رفت و برگشتی بودن روزانه آن ظرف شبانه روز و یا حداکثر ظرف یک هفته است. چنانچه این رفت و برگشت در ظرف زمانی طولانی تری اتفاق بیفتد، شکل آن با مهاجرت فصلی مشابهت دارد. برخی از این سفرها طولانی است و این امر از ویژگیهایی است که باعث تمایز این سفرها با سفرهای شغلی معمولی می‌گردد (Pacione, 2009:342)

با توجه به مطالب فوق، این سفرها را می‌توان بر اساس مسافت طی شده و محل مبدأ و مقصد آنها طبقه بندی نمود؛ یعنی بر اساس آنها قلمرو یا حوزه جغرافیایی آن را مشخص نمود. این عامل در حقیقت بیانگر روابط فضایی ایجاد شده ناشی از الگوی پراکندگی فرصتهای اشتغال و سکونت افراد است، که بر اثر تمرکز آن در محلهای خاص این گونه سفرها را پدید آورده است. تمرکزهای شهری متروپلیتن یا مگالوپلیتن اوج این گونه تمرکزها را ارائه می‌کنند (Weeler, 2006:98). حوزه مادرشهری پدید آمده از این تمرکزها، زاده و زاینده سفرهایی است که مردم مرکز شهر، حومه‌ها، حومه‌های دوردست، و شهرهای بیرونی تر برای به دست آوردن اشتغال و درآمد به آنها حرکت آونگی انجام می‌دهند (شکویی، ۱۳۷۳ و ۱۳۸۴ : ۴۴ و ۱۲۳).

بر اساس مطالعات لی در مورد تاریخچه این حرکات، حرکات آونگی در آغاز توسط راه آهن انجام می‌شد. در اواخر قرن نوزدهم، راه آهن ایالات متحده برای تشویق این سفرها مبادرت به فروش بلیت های استفاده چندگانه یا بلیت های رفت و برگشتی نمودند. در وهله نخست، راه آهن های رفت و برگشتی به اقشار مرفه اجازه داد، در نواحی حومه ای با مطبوعیت

سفرهای شغلی آونگی (commuting) است، نوعی از سفرهای درون یا برون شهری یا بین شهری است که با هدف انجام فعالیت شغلی در مسافت های مختلف و بعضاً طولانی از محل سکونت انجام می‌شود (Encyclopedia of Urban America 1998, 200). این گونه سفرها از آنجایی که با هدف رسیدن به محل کار انجام می‌شود، به خاطر اجباری بودن فاقد کشش و انعطاف پذیری در کوتاه مدت و حتی درازمدت است. بنابراین، از این لحاظ با سایر سفرهای شهری تفاوت دارد. البته، امروزه با معرفی امکان انجام کار از راه دور، پدیده سفر شغلی آونگی از راه دور یا دورکاری (telecommuting) به وجود آمده و بر این اساس، لزوم حرکت رفت و برگشتی به محل کار در برخی از مشاغل در کشورهای پیشرفته کمتر شده است (Gray, 1993:39).

از طرفی، به این نوع حرکات کوچ های متناوب یا حرکات نوسانی نیز گفته می‌شود، و در گذشته آن را ایاب و ذهاب می‌نامیدند. این ایاب و ذهاب ها به طور معمول قبل از سکونت همشگی این نوع کارکنان در مجاورت محل کارشان صورت می‌گیرد و به احتمال زیاد به مهاجرت همیشگی در محل کار منجر خواهد شد (پیتیه، ۱۳۶۹ : ۸۰).

در مورد تقسیم بندی آن، دکتر غلامعباس توسلی آن را از دسته کوچ یا مهاجرت موقتی می‌داند که شامل مسافرت های روزمره و در برگیرنده افرادی است که به خاطر فعالیت اقتصادی روزانه، از جایی به جای دیگر نقل مکان می‌کنند (توسلی، ۱۳۷۸ : ۳۰).

روستایی به شهرهای کوچک) در این شهرها معمولاً متناسب با سطح امکانات و منابع طبیعی و یا تزریق شده است، این کانون ها ضمن تثبیت جمعیت در صنایع کوچک و محلی و نیز مراکز خدماتی و کشاورزی خود، کمترین آسیب را به محیط طبیعی ناحیه خود وارد می آورند (فنی، ۱۳۷۹: ۴۷). از آنجایی که سفرهای آونگی شهر وزوان، مشکلاتی را برای آنان پدید آورده، در نظر گرفتن موضوعهایی فوق لاقبل خواهد توانست مسائل سفرهای طولانی این مسافران شغلی را که به هر دلیل به موطن خود هنوز علاقه مندند، کاهش دهد.

پرفسور ویلر در مورد تاثیرات سفرهای آونگی شغلی می گوید: حرکات رفت و برگشتی تاثیرات اجتماعی-اقتصادی مهمی دارد. با زندگی در یک قلمرو و کار در یک ناحیه دیگر وقت و همبستگی های اجتماعی فرد تقسیم می شود. مشارکتهای سیاسی مدنی در هر دو طرف می تواند تضعیف شود. این گونه افراد احتمالاً اکثر مالیات محلی برای مثال برای مالیات ملکی را که در آن زندگی می کنند می پردازند، در حالی که به خدمات عمومی در جامعه یا محلی که به کار می پردازند، نیازمندند. همچنین، عواقب زیست - محیطی قابل ملاحظه ای بر این حرکات مترتب است. شدت و سختی این تاثیرات به شیوه های حمل و نقل به کار رفته در این حرکات بستگی دارد. هزینه های زیست - محیطی رفت و برگشت اتومبیل عموماً بیش از حمل و نقل عمومی است. این امر به خاطر سرانه بالاتر استفاده از سوخت، انتشار آلودگی و هزینه های بالاتر برای زیرساخت هاست. قرن بیستم شاهد

های روستایی زندگی کنند، در همان حالی که می توانستند به اداره کسب وکارهایشان در مرکز شهر پردازند. در اواخر قرن نوزدهم، تراموای برقی به افشار متوسط اجازه داد که به رفت و آمد به نواحی حومه ای پردازند. گسترش هرچه بیشتر حمل و نقل عمومی، جاده ها و بزرگراهها و خودرو های شخصی به این حرکات عمومیت فوق العاده ای بخشید. بر این اساس، در قرن بیستم اصطلاح « رفت و برگشت کنندگان » به هر کسی که سفر خاصی را به طور منظم، بویژه برای کار فارغ از نوع وسیله نقلیه به کار رفته، انجام می داد تعمیم داده شد (Lee, 2005: 93)

۲-۲- دیدگاهها و مبانی نظری

دکتر حسین شکوئی علاقه به سفر شغلی در شهرها را در ارتباط با بعد خانواده، جوانی و پیری خانواده ها و درآمد و پایگاه اجتماعی می داند؛ بدین ترتیب که خانواده هایی که دارای درآمد بالا و بعد خانوادگی محدود و جوان باشند، علاقه بیشتری نسبت به جابه جایی بین محل کار و خانه نشان می دهند و فاصله بین خانه و محل کار برایشان مهم نیست (شکوئی، ۱۳۶۵: ۴۳). به نظری، طبقه کم درآمد مجبور است در مجاورت محل کار خود، مسکن انتخاب کند تا هزینه رفت و برگشت روزانه رقم درستی را در هزینه روزانه تشکیل ندهد (همان: ۴۵).

یکی از مطالعاتی که در زمینه نحوه توزیع جمعیت و فعالیتهای شهری انجام شده است، توسط خانم دکتر زهره فنی در جهت تبیین نقش شهرهای کوچک (کمتر از ۵۰۰۰۰ نفر) در توسعه پایدار شهری و منطقه ای است. بر اساس نظر ایشان، از آنجایی که جریان اسکان جمعیت (ناشی از هدایت مهاجرت های

از ابزار پرسشنامه اطلاعات به دست آمده جمع آوری گردید. این پیمایش در سال ۱۳۸۷ انجام گردیده است. برای تحلیل این داده‌ها از سه تکنیک آماری بررسی فراوانی‌ها، تحلیل همبستگی‌ها و رگرسیون استفاده شده است.

۳-۱- بررسی فراوانی‌ها

فراوانی‌های مهم مورد بررسی موارد ذیل هستند. اکثر قریب به اتفاق مسافران آونگی پاسخ دهنده مرد بوده و در رده سنی ۳۰ الی ۴۶ سال قرار داشته‌اند (میانگین و میانه سنی ۳۷ سال). اکثر آنها دارای دیپلم بوده و پس از آن افراد دارای مدرک راهنمایی و سپس لیسانس قرار داشته‌اند. ۸۰٪ آنها ازدواج کرده و سرپرست خانواده بوده‌اند. بعد خانوار آنها در مراتب ۳ الی ۴ و سپس پنج نفر نوسان می‌کند. میزان درآمد این مسافران بین ۲۰۰ الی ۳۰۰ هزار تومان ماهانه در نوسان است. نوع شغل افراد در وهله نخست کارگر کارخانه، سپس کارمند، سپس کارگزار آزاد (شامل خود فرما، کار فرما) و در نهایت، فرهنگی بوده است. (به ترتیب ۱۰، ۶۰، ۳۰، ۱۸ مورد). اکثر افراد دارای مسکن ملکی (۱۵۰ مورد) بوده، و آن را اظهار کرده بودند، اما بیشتر افراد فاقد خودرو شخصی بوده‌اند که این امر نشان دهندهٔ تعلقات خانوادگی به وزوان و از سوی دیگر کمبود درآمد و عدم استطاعت خرید خودرو است.

جهت سفرها بیشتر به سوی حوزه مادر شهری اصفهان جهت گیری شده بود. در این میان، شهرک

وابستگی فزاینده به اتومبیل برای حرکات آونگی بوده است. چون اغلب مسافران شغلی همزمان با هم حرکت می‌کنند، این امر به ایجاد ساعات شلوغی خاص در صبح و بعد از ظهر منجر می‌گردد. اشباع ترافیکی در جاده‌ها و نارسایی سیستم حمل و نقل عمومی در این ساعات و استفاده افراد از اتومبیل‌های تک سرنشین نشانه‌های این تاثیرات ترافیکی است (Wheeler, 2006: 13-15).

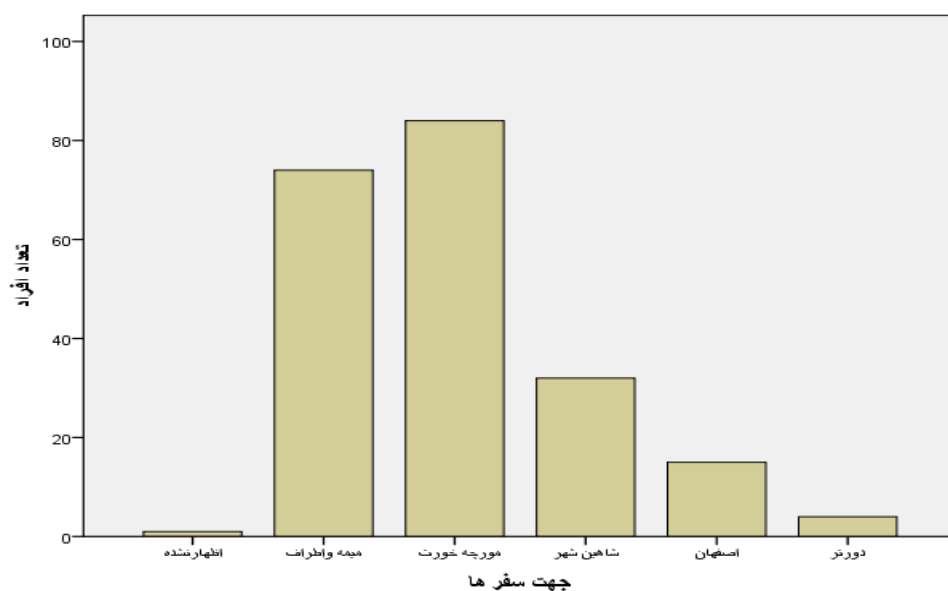
از اواخر دهه ۶۰ و اوایل دهه ۷۰ روندی در کشورهای پیشرفته آغاز شده است، که به شهرنشینی معکوس معروف گردید. تعداد زیادی از مردم شهرها به نواحی روستایی حاشیه شهرها و حتی دورتر برای سکونت روی آوردند. یکی از عوارض این حرکت سفرهای شغلی طولانی تر بود. همچنین، توسعه‌های شهری در حواشی حومه‌های قدیمتر پدید آمده که سفرهای شغلی را به حومه‌ها و مراکز شهرها اجباری ساخته است. بنابراین، الگوی پیچیده‌ای از سفرهای آونگی در کشورهای غربی حاکم شده است، که تنها سفرهای حومه به مرکز شهر را در بر نمی‌گیرد، بلکه سفرهای حومه به حومه، حومه‌های بیرونی به حومه‌ها و غیره نیز به خاطر ایجاد شهر پراکنده (dispersed city) انجام می‌شود. (Pacione, 2009: 83, 265)

۳- کاربرد روش‌ها، تکنیک‌ها و تجزیه و تحلیل فرضیه‌ها و سؤالها

روش تحقیق در این بررسی پیمایشی است که با استفاده از تکنیک پرس و جو و مصاحبه و با استفاده

پاسخ دهندگان با مینی بوس های معمولی انجام می شود، مشکل این سفرها بیشتر می شود. از لحاظ نوع وسیله اکثر آنها از انواع وسیله نقلیه که برایشان هزینه در برداشت، استفاده می کردند و تنها حدود ۶۳ مورد (یا ۳۰ درصد) آنها دارای سرویس بودند. نمودار زیر نشان دهنده جهت اصلی سفرهای پاسخ دهندگان است.

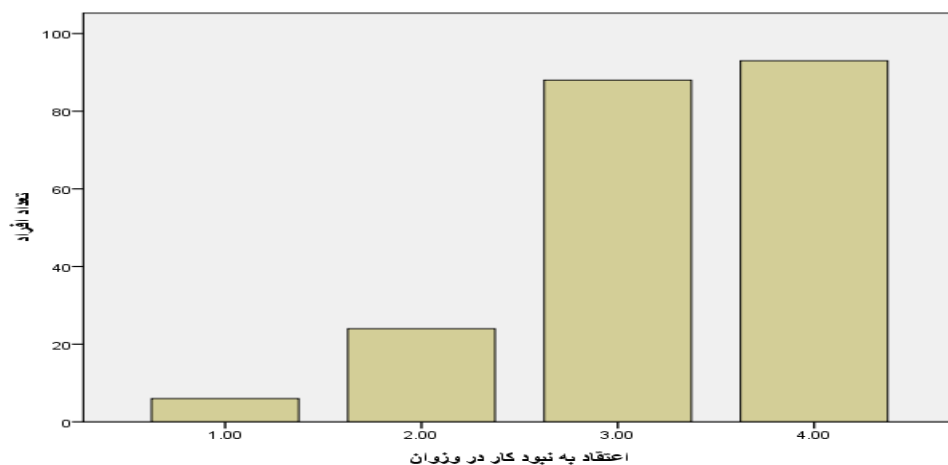
صنعتی مورچه خورت در مقام اول و پس از آن نواحی مجاور وزوان قرار داشته اند. ملاحظه می گردد، به استثنای مورچه خورت با افزایش فاصله، تعداد مراجعان کاهش یافته است. میانگین مسافت طی شده ۴۵ کیلومتر و مدت زمان میانگین ۴۲ دقیقه (طبق اظهار پاسخ دهندگان) به صورت فقط رفت، بوده است که نشان دهنده فاصله و مدت سفر چندان طولانی ای نیست. از آنجایی که سفر حدود نیمی از



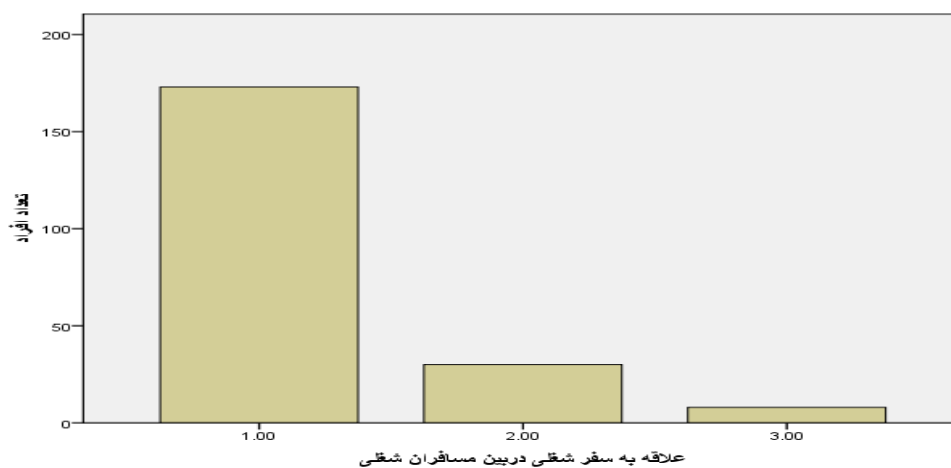
شکل شماره ۱- نمودار جهت سفرها (منبع: نگارندگان)

کاردر حد کم در شهروان اعتقاد داشته اند. ۴۴/۱ درصد یا ۹۳ نفر از مسافران شغلی معتقد به وجود کاردر حد بسیار کم در شهر وزوان بوده اند. این امر بیانگر نبود فرصتهای شغلی از نظر اهالی و اجبار آنها به این سفرهاست. در ادامه، نمودارهای مربوط به این نتیجه گیری ها برای درک بهتر آنها ارائه شده است.

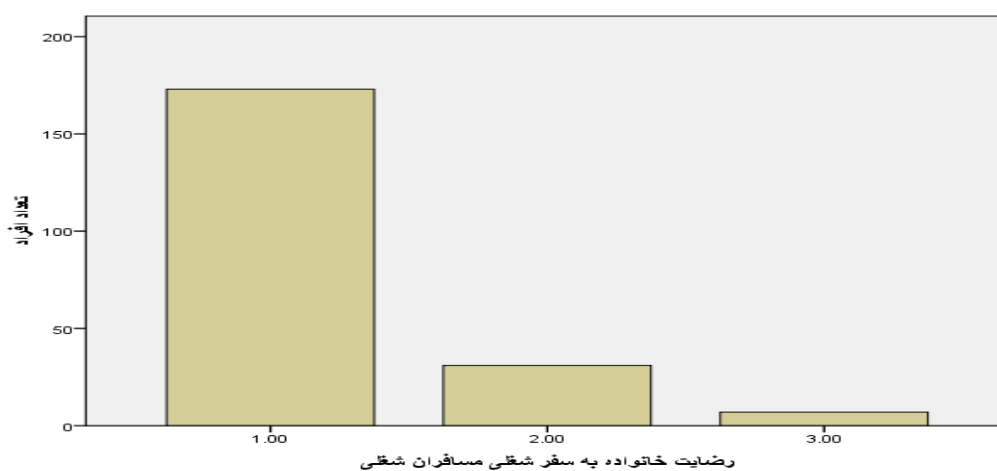
طبق اطلاعات به دست آمده از داده های پرسشنامه ۸۲ درصد یا ۱۷۳ نفر از شاغلان رضایتشان از سفرهای شغلی کم بوده است. و ۸۲ درصد؛ یعنی ۱۷۳ نفر از افراد خانواده های شاغلان رضایت کمی از سفرهای شغلی سرپرستشان داشته اند. در زمینه اعتقاد به نبود کار از نظر مسافران شغلی ۴۷/۷ درصد یا ۸۸ نفر از مسافران شغلی به وجود



شکل شماره ۲- نمودار اعتقاد به نبود کار در شهر وزون



شکل شماره ۳- نمودار علاقه به سفر شغلی در بین مسافران شغلی (منبع: نگارندگان)



شکل شماره ۴- نمودار رضایت خانواده به سفر شغلی (منبع: نگارندگان)

۳-۲- رابطه بین متغیرها

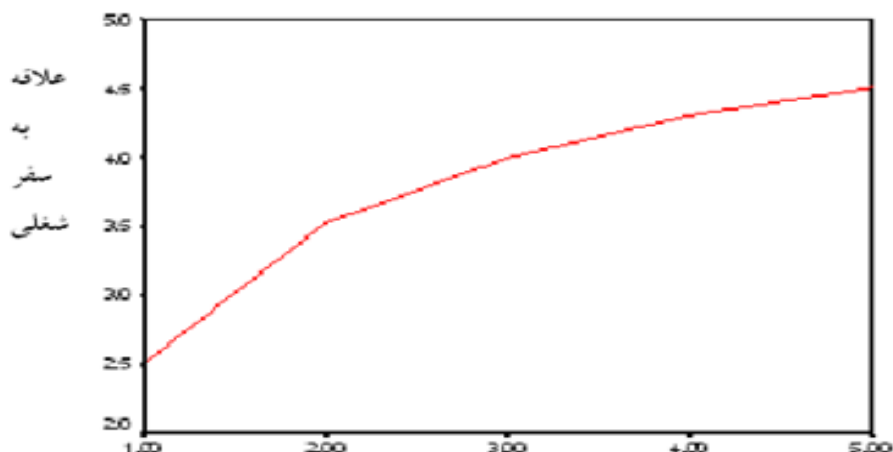
در مرحله دوم تجزیه و تحلیل آماری، متغیرهای در بر گیرنده داده های مطلق با متغیرهای مربوط به اظهارنظرها و این متغیرها با یکدیگر، از طریق فرمول همبستگی پیرسون ارتباط داده شده اند. برخی متغیرها مانند سن یا متغیرهایی مانند میزان تحصیل، ابعاد خانوار و یا متغیر مدت سفر با فاصله و یا سابقه کار با سابقه کار قبلی ارتباط قوی همبستگی نشان دادند، که این امر نشان دهنده تابعیت جبری یا طبیعی یکی با دیگری است. بنابراین، از بررسی این نوع ارتباط ها صرف نظر شده است. همچنین، از بررسی روابط ضعیف نیز خودداری شده است.

ارتباط سایر متغیرها باهم در این جا مورد کنکاش قرار گرفته، بنابراین، نتایج زیر قابل ملاحظه است. این نتایج همچنین به صورت نموداری شماتیک در صفحه بعد ارائه شده است (نمودار شماره ۷). این نمودار یک رابطه بسیار کلی و دو متغیره را بین این متغیرها بیان می دارد.

بنابراین متغیرهایی که واقعیت مسافرت شغلی مردم وزوان و یا طرز تلقی آنان را از این سفرهای شغلی و عوامل آن نشان می دهند، مورد کنکاش و بررسی شده اند. رابطه آنها نیز بیانگر برخی حقایق خواهد بود. بیشترین رابطه مابین متغیر بعد خانوار با علاقه به اشتغال یا تخصص فعلی بوده که به صورت

رابطه معکوس بسیار قوی (۰/۸۸۵-) نشان داده شده است.

در مرحله بعدی دو متغیر رضایت خانواده در باقی ماندن در محل سکونت، با متغیر علاقه به سفر رابطه قوی و مستقیم (۰/۶۷۲) را نشان می دهند (نمودار شماره ۵). این بدان معناست که علاقه به ماندگاری خانوار و حتی خود فرد شاغل به باقی ماندن در وزوان، با علاقه افراد به تداوم سفر شغلی با هر شرایطی ارتباط پیدا می کند. در واقع، به طور غیر مستقیم وابستگی های فامیلی و قومی، خانواده را از مهاجرت به محل کار باز داشته، از سوی دیگر، فرد شاغل را به دلایل مختلف به ادامه سفر شغلی وادار می کند. پیرو این موضوع رابطه ای نیز بین رضایت خانواده و عناصر ترافیکی سفر شغلی مانند مدت، فاصله و جهت سفر وجود دارد. اصولاً چون خانواده های مورد مطالعه از بقایای خانواده هایی هستند که بسیاری از آنها قبلاً مهاجرت کرده اند، ولی آنها به دلایلی مقاومت کرده و باقی مانده اند، علاقه آنها به باقی ماندن در محل سکونت طبیعی است؛ مگر آنکه فرض کنیم آنها استطاعت سکونت را در جای دیگر نداشته اند که به مهاجرت دست نزده اند. این موضوع بر اساس بررسی فراوانی مربوط به عدم رضایت خانواده در سکونتشان در محل کار سرپرست خانوار و در فراوانی زیاد علاقه مندی شاغلان برای سفر شغلی خود را نمایان می سازد.



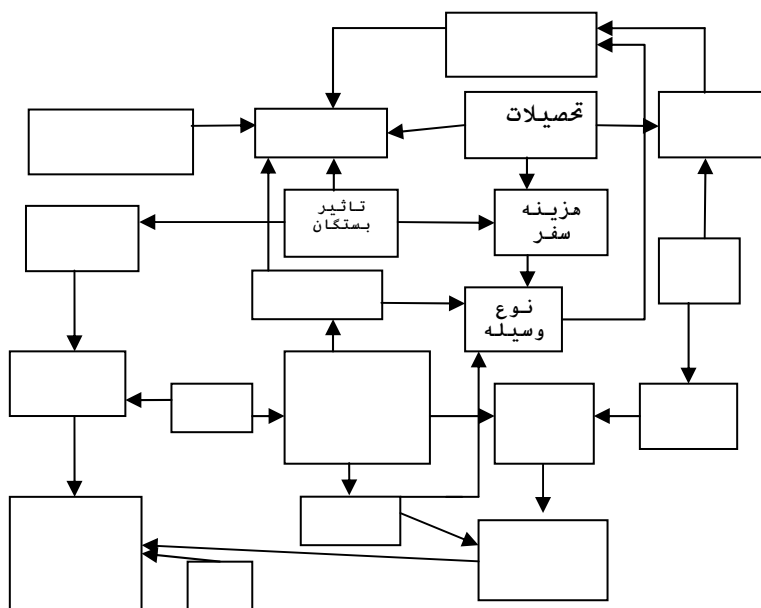
میزان رضایت خانواده از سفرهای شغلی

شکل شماره ۵- نمودار رابطه بین رضایت خانواده برای ماندگاری در شهر وزوان و علاقه به سفر شغلی شاغلان (منبع: نگارندگان)

هزینه سفر، نوع وسیله نقلیه به انواع خاصی اختصاص یافته است (مثل وسیله نقلیه سواری، اتوبوس و نبود سرویس).

دارا بودن مسکن در میان افراد که تقریباً عمومیت دارد، با بعد خانوار رابطه مستقیمی دارد (۰/۳۶۳) که تا حدی منطقی به نظر می‌رسد.

نوع شغل با نوع وسیله نقلیه افراد رابطه معکوس نسبتاً قوی دارد (۰/۶۶۷-) که بیانگر ارتقای نوع شغل با نوع وسیله نقلیه است یا از نوع دیگر، بیانگر تقبل هزینه وسیله از سوی افراد است. هزینه سفر افراد با نوع وسیله نقلیه رابطه قوی، اما معکوس برقرار نموده است (۰/۳۶۳-). این امر بیانگر آن است که با افزایش



شکل شماره ۶- نمودار تحلیل مسیر مدل کلی روابط میان متغیرهای پژوهشی سفرهای شغلی خارج از شهر اهالی وزوان

۳-۳- اثبات فرضیه‌ها

براین اساس می‌توان به مدل کلی تری دست یافت، که اثبات کننده فرضیات ماست و براساس تحلیل‌های آماری مانند رگرسیون چند متغیره خطی یا استپ وایز به آن دست یافته ایم. در این مدل که محاسبات رگرسیونی آن و همچنین شکل آن را ملاحظه می‌نمایید، علاقه به سفر متغیر وابسته ماست و بیشتر تحت تاثیر رضایت خانواده، علاقه به ادامه شغل یا تخصص و همچنین احساس مردم از نبود کار در وزوان قرار دارد. رضایت خانواده از سکونت در محل که خود تابع عوامل متعدد دیگری است- که در بخش طرح مسأله به آنها اشاره شد- هم به طور مستقیم بر علاقه به ادامه سفر شغلی تاثیر داشته و هم به طور غیر مستقیم با تاثیر گذاری بر علاقه به ادامه شغل و تخصص و احساس به نبود کار، دوباره بر علاقه به سفر تاثیر گذاشته است. از سوی دیگر، دو عامل علاقه به ادامه شغل و نبود کار گرچه بین خود رابطه ای را نشان نمی‌دهند، ولی هر دو باهم به طور مستقیم بر علاقه به ادامه سفر شغلی تاثیر گذاشته اند. این امر بیانگر آن است که این دو در واقع یک امر یا یک متغیر هستند؛ یعنی اگر این دو متغیر را باهم در محاسبه دخالت دهیم، باز هم نتیجه یکسان خواهد بود. همچنانکه این عمل با ایجاد متغیر جدیدی انجام و نتیجه آن در محاسبه رگرسیونی دخالت داده شد. این بدان معناست که، اهالی وزوان از یک طرف به نبود کار در محل خود کاملاً اذعان دارند و آرزوی

در این میان، ارتباطهای دیگری نیز وجود داشت که از ارائه آنها صرف نظر گردید.

می‌توان به طور کلی نظر داد که عامل مهمی که در مبدأ سفرهای شغلی وجود دارد، یکی احساس افراد در نبود شغل و دیگری علاقه خانواده افراد درماندگاری در محل سکونت بوده است. اولی در فرستادن افراد به سوی مقاصد شغلی تاثیر داشته و دومی در حفظ خانواده ی آنان در وزوان تاثیر گذاشته و باعث شده است سفر شغلی به مهاجرت تبدیل نشود.

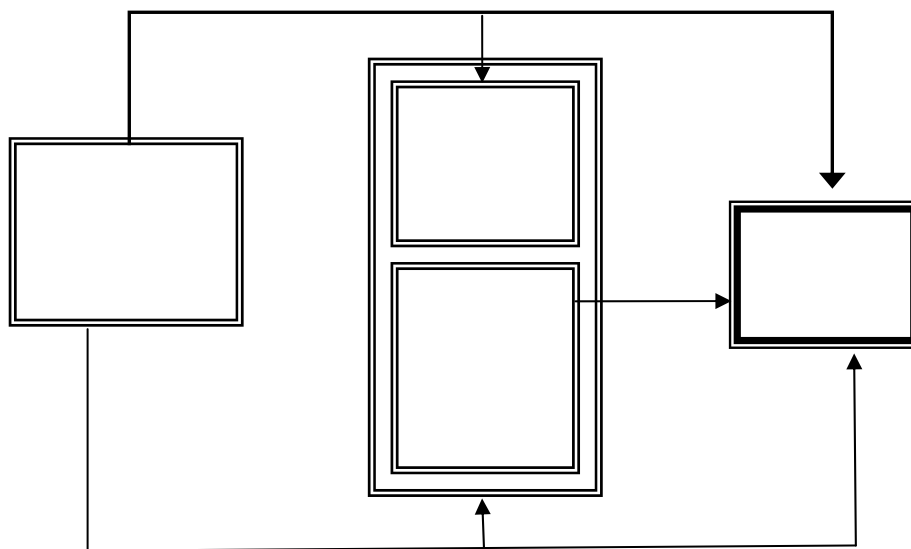
از سوی دیگر، عوامل ترافیکی مرتبط با سفر شغلی مثل نوع وسیله، مدت، فاصله، هزینه، جهت و غیره، عوامل چندان مهمی برای سفر شغلی به شمار نمی‌آیند، زیرا با سایر متغیرها مانند علاقه به سفر و علاقه به شغل فعلی ارتباط قوی نداشته اند. همچنین، از یک سو مشکل عظیم نبود اشتغال و از سوی دیگر، جاذبه نسبتاً قوی شهرهای مورچه خورت، شاهین شهر و اصفهان و غیره برای اشتغال یابی وجود داشته که تاثیر فاصله یا اصطکاک آن را به حداقل رسانده است. از سوی دیگر، رتبه دوم سفرهای شغلی به میمه و اطراف آن تاثیر عامل مجاورت را نشان می‌دهد.

امکانات رفاهی، میزان درآمد، سختی کار و علاقه به ادامه اشتغال نیز گرچه اهمیت دارند، اما هیچ کدام به پای عوامل مبدئی نمی‌رسند، ولی با آنها در تعامل با آنها هستند.

یک محله بزرگ فامیلی رانیز داشته باشد. یانکل فیالکوف (Yankel Fijalkow) در کتاب جامعه شناسی شهر خود عنوان نموده: «محله برای ساکنانش مرکز ثقل زندگی است که به آن دلبستگی دارند. نزدیکی محل کار، فعالیت بازرگانی، محل های خاطره، شباهت شرایط زندگی خانوادگی فضای محله یا یک شهر کوچک رابه یک واحد زندگی اجتماعی، حتی به یک اجتماع، مبدل می کند (فیالکوف، ۱۳۸۸: ۶۶)». بر این اساس، معادله ساده زیر را می توان پیشنهاد نمود.

علاقه به ادامه سفر و عدم مهاجرت = علاقه خانواده و شاغلان به سکونت در وزوان + تلقی مردم از نبود کار در وزوان + علاقه به ادامه شغل و تخصص در محل فعلی یا حتی محلهای دورتر
نمودار بعد مدل اصلی روابط اساسی در بین متغیر های اساسی پژوهش را ارائه می کند.

ایجاد اشتغال در وزوان را دارند، تا از این سفر شغلی دست بردارند؛ گرچه درآمد شان پایین بیاید، ولی از سوی دیگر، به ادامه اشتغال در شغل فعلی متمایل و شاید بتوان گفت ناگزیرند و این امر تداوم سفر شغلی این افراد را تضمین نموده است. پس از یک سو شاغلان مجبور به ادامه سفر شغلی شان به دلیل نبود کار هستند و بدین ترتیب به ادامه اشتغال علاقه و در واقع اجبار دارند. از سوی دیگر، خود شاغلان و همچنین خانواده شان با عدم علاقه یا امکان سکونت در محل کار به تداوم این حرکت دامن می زنند و مسافرت شغلی را امکان پذیر کرده اند. در واقع، شاید بتوان گفت، شهر وزوان به نوعی شهری خوابگاهی برای حوزه مادر شهری اصفهان تبدیل شده است؛ با این تفاوت که سکنه آن را بومیان خود این شهر تشکیل می دهند و از بیرون کمتر کسی به آن اضافه می شود. به همین دلیل، این شهر می تواند موقعیت



شکل شماره ۷- نمودار مدل اصلی پژوهش رابطه متغیرهای اساسی تاثیر گذار بر متغیر وابسته از طریق

تحلیل های رگرسیونی

۴- نتیجه گیری

۴-۱- با توجه به مطالب فوق، می توان گفت که به پاسخ سؤالهای مطروحه در آغاز مقاله دست یافته ایم:

عوامل اساسی تداوم سفرهای آونگی همانا، تلقی مردم از نبود فرصت های شغلی از یک سو و علاقه خانواده مسافران شغلی به ماندگاری در موطن خود از سوی دیگر است و عوامل دیگر مانند مسافت و عوامل رفاهی در محل اشتغال در مرحله بعد اهمیت دارند.

۴-۲- جهت یابی جغرافیایی اصلی مسافرت ها به سمت شهرک صنعتی مورچه خورت و سپس اطراف میمه و در مرحله بعد حوزه مادر شهری اصفهان گرایش دارد و متوسط نسبتاً طولانی سفرها، مؤید بحث ماست.

۴-۳- عامل هزینه سفرها به خاطر به کارگیری سرویس برای ۳۰ درصد مسافران و استفاده از مینی بوس بین شهری برای ۵۰ درصد مسافران اهمیت چندانی نداشته و تنها برای درصد کمی که آنها نیز صاحب مشاغل بالاتر و درآمد بیشتر بوده اند، تا حدی تاثیر گذار بوده است.

۴-۴- همان طور که قبلاً ذکر شد، به علت کمبود مشاغل، اهمیت رضایت شغلی و تاثیر امکانات رفاهی برای اکثر مسافران چندان بالا نبوده است. بنابراین، تاثیر عوامل دافع در مبدأ بر عوامل جاذب در مقصد فزونی داشته است. اکثر قریب به اتفاق مسافران علاقه مند به یافتن شغلی در موطن خود بودند و این امر تلویحاً بیانگر عدم علاقه و رضایت واقعی به ادامه اشتغال در مکانهای دیگر است.

۴-۵- همان طور که آمار فراوانی ها نشان می دهد، رضایت خانواده ها از سفر شغلی سرپرستشان بسیار

کم است و اکثر مسافران شغلی رضایت سفر شغلی کمی دارند و اکثر آنها به نبود فرصتهای شغلی در شهر وزوان اعتقاد دارند.

نتیجه گیری ارائه شده در بالا ما را به این موضوع رهنمون می سازد که دیدگاههای افراد و خانواده های باقیمانده در این شهر، که بیشتر به سفرهای شغلی دست می زنند، دیدگاهی رفتاری است که ناشی از ناتوانی آنان در سرمایه گذاری و یا ایجاد اشتغال پایدار در این محل است. نتیجه گیری مهم دیگر در این میان، زیر سؤال رفتن تاثیر عامل فاصله طولانی سفرها و بی اهمیت قلمداد شدن آن از نگاه اهالی است.

۵- پیشنهادها و راهبردها

در مورد مبحث سفرهای آونگی طولانی در کشور هنوز مطالعات زیادی صورت نگرفته است، تا در سایه آن بتوان راحت تر و بهتر برای رفع این مشکلات به چاره جویی و برنامه ریزی پرداخت. این سفرها مشکلی است که گریبانگیر عده زیادی از مردم حوزه های شهری پرجمعیت کشور به شکلهای گوناگون است. بنابراین، رفع یا تعدیل این مشکل کمک به رفاه این شهروندان، صرفه جویی عظیمی در هزینه های اقتصادی کشور، کمک به حفظ محیط زیست و حرکت به سوی توسعه پایدار با در نظر گرفتن عدالت و مساوات در سفرهای شغلی است.

لازم است ایجاد یا گسترش صنایع در شهرهای کوچکی مانند وزوان که به طور نسبی از مادر شهرهای اصلی دور و همچنین، از نظر امکانات آبیاری زراعی دچار کمبودند، بررسی گردد تا بتوانند به صورت شهرهای اقماری در آیند. بدین وسیله، این شهرهای کوچک می توانند با جذب سرمایه و درآمد

همچنین، بهبود وضعیت مینی بوسرانی بین این شهر و اصفهان می‌تواند یکی از راه‌های کوتاه مدت برای افزایش راحتی و امنیت سفر و مشوق استفاده بیشتر مردم از این وسیله نقلیه، به جای استفاده از خودرو شخصی باشد.

علاوه بر اینها، پیشنهاد می‌شود کشاورزی و باغداری منطقه به سمت علمی و مکانیزه شدن حرکت کند تا هم بهره‌وری آن افزایش یابد و جوانان بیشتری به آن جذب شوند و هم اقتصاد آن تقویت گردد و پیرو آن مشاغل جدید پدید آید.

در وهله نخست به تثبیت جمعیت و در مرحله بعد به جمعیت‌یابی بپردازند. با استقرار صنایع در این محل، ساکنان شهرها و روستاهای اطراف وزوان نیز می‌توانند با کاهش فاصله سفرهای شغلی خود، در این محل به اشتغال مشغول گردند.

از سوی دیگر، می‌توان با بهبود وسایل حمل و نقل بین شهر وزوان و حوزه مادر شهری اصفهان باعث تقلیل اصطکاک فاصله گردید، که این امر به نوبه خود باعث راحتی بیشتر سفر خواهد گردید. علاوه بر این، با این اقدام امکان جمعیت‌یابی وزوان و سایر نواحی سکونت‌ی اطراف مهیا خواهد شد.

Resources

- Caldwell J., (2008), the impact of traffic congestion on commuters, Institute of electronic government, IBM Corporation.
- Carvero R. et al, (2002), Residential selection and rail commuting: A nested logit analysis – University of California, Berkeley.
- Encyclopedia of Urban America, (1998), ABC- CLIO, Shumsky N. L.
- Fanni Z., (1379), Small Towns and Regional Sustainable development, Urban Management Quarterly, No. 4, Tehran.
- Fesharaki P., (1373), Rural Geography , Azad Islamic university press , Tehran.
- Fijalkow Y., (1388), Urban Sociology, Abdolhosain Nikgozar, Agah press, Tehran.
- Gray G. E. et al, (1993), Public transportation, Prentice Hall.
- Green G. P., (2003)–Racine County Commuter study, Wisconsin, Madison University Rural Sociology Department.
- Hazan M., (2004), Does Commuting Reduce Wage Disparities?, Growth and Change , vol. 35 No 3.
- Kanemoto Y. et al, (2006), Urban Employment areas in Japan ,CRC Press.
- Lee R. W., (2005), Encyclopedia of the City, Routledge.
- Ommeren J. V. et al, (2005), Identification of Wasteful Commuting using search theory,

VU University of Amsterdam & Wageningen University.

- Ory D. et al, (2004), When is Commuting Desirable to the Individual? , Growth and Change, vol. 35 No 3.
- Pacione M., (2009), Urban Geography, 3rd Ed., Routledge.
- Pisarski A. E., (2006), Commuting in America 3, TRB.
- Pitieh Jan, (1369), Peasants Migration, Mohammad Momeni, Islamic Revolution Training Center, Tehran.
- Rouwendal J. et al, (2004), Living in two world: A Review of Home-to-work Decisions – Growth and Change, vol. 35 No 3.
- S.Wheeler S. M., (2006), Planning for Sustainability, Routledge.
- Shakoe H., (1373), New prospects in Urban Geography , SAMT press. , Tehran.
- Shakoe H., (1382), Geographical Schools and Environmental Philosophies, Gitashenasi press, Tehran.
- Tavasoli G., (1378), Urban Sociology , Paiaam noor university , Tehran.
- Teimori manesh M., Azimi poor A., (1382), Vazvan City Plan, Isfahan municipal designing agency, Interior Ministry, Isfahan.
- Turcotte M., (2005), Like Commuting? Worker perceptions of their daily commute, Canadian Social Trends.
- Zarioni M., (1356), Urban Transportation Planning, Dekhoda press, Tehran.

فرم اشتراک مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه ای

نام و نام خانوادگی:

شغل: با ارسال فیش بانکی به مبلغ ۸۰۰۰۰ ریال (هزینه پست و اشتراک) به حساب شماره ۲۱۷۷۲۴۰۲۳۸۰۰۲ بانک ملی، کد ۱۱۰۲۲۷، شعبه دانشگاه اصفهان، بنام درآمدهای اختصاصی دانشگاه اصفهان، متقاضی اشتراک یکساله (چهار شماره) مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای می‌باشم. لطفاً مجله را از شماره به نشانی زیر ارسال نمایید.

نشانی:

کد پستی: تلفن:

فیش بانکی به شماره () ضمیمه است. تاریخ: امضاء

نشانی: اصفهان - دانشگاه اصفهان - حوزه معاونت تحقیقات و فناوری - دفتر مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای - امور مشترکین
✂

فرم اشتراک مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه ای

نام و نام خانوادگی:

شغل: با ارسال فیش بانکی به مبلغ ۸۰۰۰۰ ریال (هزینه پست و اشتراک) به حساب شماره ۲۱۷۷۲۴۰۲۳۸۰۰۲ بانک ملی، کد ۱۱۰۲۲۷، شعبه دانشگاه اصفهان، بنام درآمدهای اختصاصی دانشگاه اصفهان، متقاضی اشتراک یکساله (چهار شماره) مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای می‌باشم. لطفاً مجله را از شماره به نشانی زیر ارسال نمایید.

نشانی:

کد پستی: تلفن:

فیش بانکی به شماره () ضمیمه است. تاریخ: امضاء

نشانی: اصفهان - دانشگاه اصفهان - حوزه معاونت تحقیقات و فناوری - دفتر مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای - امور مشترکین

فرم اشتراک مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه ای

نام و نام خانوادگی:

شغل: با ارسال فیش بانکی به مبلغ ۸۰۰۰۰ ریال (هزینه پست و اشتراک) به حساب شماره ۲۱۷۷۲۴۰۲۳۸۰۰۲ بانک ملی، کد ۱۱۰۲۲۷، شعبه دانشگاه اصفهان، بنام درآمدهای اختصاصی دانشگاه اصفهان، متقاضی اشتراک یکساله (چهار شماره) مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای می‌باشم. لطفاً مجله را از شماره به نشانی زیر ارسال نمایید.

نشانی:

کد پستی: تلفن:

فیش بانکی به شماره () ضمیمه است. تاریخ: امضاء

نشانی: اصفهان - دانشگاه اصفهان - حوزه معاونت تحقیقات و فناوری - دفتر مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای - امور مشترکین
✂

فرم اشتراک مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه ای

نام و نام خانوادگی:

شغل: با ارسال فیش بانکی به مبلغ ۸۰۰۰۰ ریال (هزینه پست و اشتراک) به حساب شماره ۲۱۷۷۲۴۰۲۳۸۰۰۲ بانک ملی، کد ۱۱۰۲۲۷، شعبه دانشگاه اصفهان، بنام درآمدهای اختصاصی دانشگاه اصفهان، متقاضی اشتراک یکساله (چهار شماره) مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای می‌باشم. لطفاً مجله را از شماره به نشانی زیر ارسال نمایید.

نشانی:

کد پستی: تلفن:

فیش بانکی به شماره () ضمیمه است. تاریخ: امضاء

نشانی: اصفهان - دانشگاه اصفهان - حوزه معاونت تحقیقات و فناوری - دفتر مجله مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای - امور مشترکین

4- Conclusion

- The main reasons for commuting is the understanding of the people that there is no job and also the families of the commuters want to stay in their home town. The other reasons such as distance, transportation system and welfare in the mega cities are in the second focus of importance.

- The main geographical direction of commuting is at first to Mourchekhort industrial city and then to Meymeh and the surroundings villages and next toward the metropolitan of Isfahan and the average of long time traveling proves these.

- The factor of transportation cost is not important for 30% of the passengers who use commuting services and 50% of the people who used minibuses to commute.

Only for a few number of commuters who has good jobs and made more money, this cost is a little important.

- As it was mentioned before, because of lack of job, the importance of job satisfaction and the effect of facilities for most of the commuters are not so important.

Therefore, the pushing forces from hometown are more effective than attractions in destination. Most of the commuters are willing to find a job in their home town and this shows that they are not willing to continue their job in other cities.

- As the frequency data shows, satisfaction of the families with the householder commuting is very low and most of the commuters have low commuting satisfaction and they also believe that there are no job opportunities in Vazvan.

5- Suggestions

It is suggested here that creation and development of industrial centers in small cities like Vazvan which are far from mega cities to become a satellite dormitory town and have low facilities for farming should be considered. In this way, such small cities by receiving investments and outcome can in the first place keep their population and in the second place they can attract people from other cities.

On the other hand, by improving transportation system between Vazvan and the mega city of Isfahan, transportation will be easier for the commuters. Besides, this will bring about increase of population for Vazvan and cities near it.

In addition, improving minibuses transporting the commuters between Vazvan and Isfahan is a short -term solution which leads to improving welfare and security of commuting and people will use such a way of transportation rather than their own cars.

Keywords: commuting, traveling zone, job satisfaction, Vazvan city, trip path analysis

The Study of Social – Economic- Traffic Effects on Long Time Commuting (Case Study: Vazvan town, 1387)

R. Amini nejad*

Assistant professor of Geography and Urban Planning, University of Payam nor Vazvan, Isfahan, Iran

M. Mahjoorian

M.A of Geography and Urban Planning, lecturer in University of Payam nor Vazvan, Isfahan, Iran

1- Introduction

In this paper long time commuting in a small city like Vazvan town is studied. Commuting in Vazvan is caused by lack of job in this city that makes the parents travel to Isfahan, and also there are some factors because of which people do not immigrate to the attractive city of Esfahan. In this study, the wish to travel is the dependent variable which is mostly affected by family satisfaction, will to continue a job of a profession, the feeling that there is no job in Vazvan and lack of money to live in the city in which one works.

2- Theoretical Bases

Commuting is a kind of travel inside a city or between cities which aims at performing activities related to a job in different distance and some times very far from home towns. Such travels are not attractive (in short time or long time) because they are done to reach the job location and are forced on the commuters. Metropolitans cause and are caused by commuting which is forced on people inside or outside such cities or on the people from other cities in order to gain job and income.

Different studies have been done on it in different countries. For example in Baltic people live in villages and look for jobs in cities because of the availability of comfortable transportation system. In another study in San Francisco the peoples' desire in such a way of traveling was studied. Commuting is also studied in urban economy of cities. On the other hand, in countries which face this problem more seriously, this subject has been studied widely and the qualities have been found out. For example the United States and Canada can be mentioned here (Hazan, 2004:360-334) (Ory, 2004: 287) (Rouwendal, 2004) (Pizarsky, 2006:45, Heisz, 2005: 128).

3- Discussion

One of studies about commuting in Iran, is our study was done on the workers who work outside Vazvan. Questions put forward are in two forms which in the first step include pure and quantitative information and in the second step they include their viewpoint on such travels and their satisfaction and internal intentions. On the whole, we want to study the main traits and viewpoints of the people who are commuting. Therefore a behavioral – social view relating to the effect of source and destination on the travels is considered in this study. Another discussion in this study is our curiosity to understand why such a way of commuting does not lead them to immigrate to Isfahan.

investment in purchasing equipment and investment in other activities is significant and only in tendency for receiving livestock loans and increasing the number of animals is not significant.

4- Conclusion

The economic impact of non school training is studied based on three general components, that is, increase in animal products, increase in investments and increase in incomes and some indices. In increase in animal products index, the differences in variables such as number of animals held, breast feeding rate and average weight of sold or slaughtered animals in two groups (experimental and witness) is significant. But the observed difference in variables such as livestock losses, lambing animals and number of animals in 0.05 levels is not significant. Also, the difference between two groups in total index is significant, too. Therefore, it can be said that non-school trainings for increasing animal products have been effective. In improvement and increase in income index variables such as purchased animals number, sold or slaughtered animals number, lambing animals number, costs of forage, medicine and veterinary are studied and no difference between two groups is observed. But differences in general index is significant since variables of animal products have been included. Therefore, it can be concluded that non-school trainings are effective in rural ranchers' relative income improvement.

In increase in investment index in livestock affairs, differences between two groups in variables of loan reception, investment in construction for keeping animals, investment in renovation of the places for keeping animals, investment in purchasing equipment and investment in other livestock activities are significant, but in tendency to receive livestock loans variable for increasing animals is not significant. Calculation of general index shows significant differences between two groups. Hence, it can be said that non-school training is effective in increasing trainer's investment in livestock affairs.

5- Suggestions

Since non-school trainings are as one of effective methods for improving and upgrading the level of ultimate production and productivity, modernization of various ways of production and social and cultural improvement of rural areas the followings are suggested:

- Within specific and codified framework, appropriate and enough opportunities be prepared continuously and coherently for operators and organizers of such courses, and the minimum (Threshold) of education be defined in order to make attitude, behavioral and skill changes in trainers.

- Enough infrastructures for these services are provided by cooperatives and non-governmental organizations with the assistance and help of state departments and while holding these courses the quality and quantity of courses, solving problems and issues of rural ranches be considered.

Key words: Economic effects, non-official Extensional trainings, Evaluation, Animals affairs, Feraydan town, Rural Regions

Non-officials Trainings, an Effective factor in rurals economic development process: case study of Fereydan rurals in Esfahan province

M. Siefolahi*

M.S. of Research affairs of Agricultural and Natural Source Center of Isfahan Province, Isfahan, Iran

H. Barghi

Assistant professor of Geography and Rural Pelanning, University of Isfahan, Iran

Y. Ghanbari

Assistant professor of Geography and Rural Pelanning, University of Isfahan, Iran

1- Introduction

By complicating the primary societies, educational needs gradually changed in format and method and school education was founded in its modern format. But school training couldn't reply human needs, specially in awareness and skills, for some reasons such as some restricted regulations and criteria, rapid change of knowledge and so on,. Therefore at the same time non school education was formed. This research has taken place to answer the following questions:

- What kinds of changes does non-school education make in rural households' economies?
- What are the clear and hidden effects and outcomes of such trainings?
- What should be done to increase the effectiveness of such training?

2. Theoretical Bases

Based on various view points, professionals have divided the education into different types. Despite the differences in classifications, division into two different categories, official and unofficial includes all types of trainings. Official education is the most codified and the most important method to transfer knowledge, experience and skills. It is divided into three periods: primary, secondary and higher education and tries to produce teachable people. This kind of knowledge is a base for the subsequent professional trainings to obtain jobs, and each period is designed to achieve certain aims.

Non-school training basically includes every out of schools program that assigned to training jobs and skills. These types of education have formed due to limitations of official ones in satisfying societies' needs, everyday conditions and progress capabilities and are going to be more important and cover a wide range of educations.

3- Discussion

The results show that in increase in animal products index, differences between two groups are significant; and official training is effective for increasing animal products. In improvement and increase in the income index the difference between two groups is also significant and these trainings are effective in improving the rural rancher's relative income. In increase in investment for livestock index, the difference between two groups on variables such as loan reception, investment in construction for keeping animals, investment in renovation of the places for keeping animals,

The first effort to develop a comprehensive plan for tourism in Iran was done about the year 1970 in the decades before the Islamic Revolution (Sinai, 2004: 56). Tourism is mentioned as an efficient catalyst for the reconstruction and economic and social development in underdeveloped areas, so that in recent years, in order to resolve economic and social challenges in different areas, tourism has been focused on across Europe (Sharply, 2002 : 233).

3- Discussion

The effects of expected components in 7 major groups and 71 subgroups are evaluated based on tourist attractions (9 categories) of Oraman for the eradication of poverty in the region on average score (importance), CPM components, created capacity in the region, and the average total.

4- Conclusion

Results show that according to the geographic characteristics and bearing capacity of the region, evaluation of CPM indicates simultaneous prevalence of tourism sector activities in the region based on the source-oriented and chain model. According to the steps of this technique and different positions, three scenarios are achieved to determine the growth rate was achieved and the number of tourists. These scenarios are used for estimating the number of tourists in the years 2017, 2023 and 2028. They are based on three hypotheses: continuing the past trends, optimistic (increase in average annual growth rate) and pessimistic (decrease in average annual growth rate) compared with past periods.

5- Suggestions

According to the assessments made and the results of the research, in order to improve and increase the tourism area of Orman to investigate the eradication of poverty, the followings are suggested:

- Requiring all executive agencies in performing necessary actions based on the tourism needs of Orman region.
- To support and encourage the private sector to invest for providing welfare facilities.
- To reform and strengthen health supervision on places and units of manufacturing and providing tourism products.
- To activate voluntary groups and public agencies to identify tourist attractions.
- To focus on strategic and planning affairs for tourism development in Orman region.

Key words: Tourism Region, Eradication of poverty, Oraman -e- Takhat, PRA

Effect of Sample Areas of Tourism in the Eradication of Poverty from the Perspective of Local Communities (Case Study: Oraman -e-Takhat of Kurdistan Region)

M. Tavakoly*

Assistant Professor of Geography and Rural Planning, University of Zabol, Iran

A. Kiani

Assistant Professor of Geography and Urban Planning, University of Zabol, Iran

S. Hedayati

M.A Student of Geography and Rural Planning, University of Zabol, Iran

1- Introduction

Tourism is considered as the world's largest and most complex industry. Diversity of dimensions and complexities of the tourism industry according to geographical areas demand special bases for planning and management of tourism. In areas which have abundant potentials for tourism development, but the process has not been good. The elements which have caused slow movement of tourism must be looked for. Although, tourism development in different areas is not a general solution for all problems, but it provides planners and decision makers with new strategies that can be effective for sustainable development and reducing deprivation of regions. Accordingly, the aim of the article is to study the sample areas of tourism for eradication of poverty from the perspective of local communities, so that it may cause the development of tourism and increase in local employment in participatory manners. Research methodology is descriptive and analytical and is based on documentary data and field surveys. This case study includes the tourism sample area of Oraman -e- Takhat. Data and information are collected in different ways such as referring to relevant agencies and centers, reviewed surveys and questionnaire and are measured and evaluated using Participatory Rural Appraisal (PRA) capabilities and regional capabilities of Oraman in the field of employment creation and consequently the eradication of poverty.

2- Theoretical Bases

Today, several theoretical and administrative experiences exist to study, plan and manage the tourist areas which have an ascending trend along with the technological advances (Tsai & et al., 2010: 358). This trend and global issues related to the complexity of the tourism industry have caused combinatorial techniques and models to be focused on in recent years (Jerry Ho & et al., 2010: 10). So with the valuable global experiences and geographical conditions of the study area, the present study has been designed and conducted according to sources and conditions. The origin of PRA (Robert Chambers) is a way to plan development, review methods and draw conclusions in accordance with different sources (Adebo, 2000: 6). Because of this the attributes PRA is used in many fields. Noori, introducing the characteristics of PRA (Noori, 2002: 123-104) used the technique features in the master's thesis entitled "Performance Evaluation of Integrated Rural Services in Social Welfare, case study: Kordeh, Imam Taqi and Dahshak villages of Mashhad city. He has used top map in order to increase participation, obtain necessary information and get ideas (Noori, 2002: 329). Also, Hedayati used the mentioned technique in "Physical Development Plan of Oraman village using PRA. In Hedayati's thesis in PRA methods were used in a more detailed way. It is necessary to mention that his study is among the first activities which comprehensively deal with issues of physical development of Oraman emphasizing the participatory aspects (Hedayati, 2009: 214).

important attempts have implemented for reconstruction of central districts and old texture of Iranian cities and Tabriz city has one of pioneers in this movement. Some pedestrian ways have constructed in Tabriz on the old and new urban textures in recent years but the pedestrian way of Tarbiat in historical area of city has special characteristics in them.

Existence of historical attractions and old buildings, variety of commercial units, social activities and being located between two main urban space of Tabriz (municipality building and old bazaar) has made it an active lively pedestrian way in central district of Tabriz. Also, some other factors have affected the success of this pedestrian way such as suitability for walking, mix uses, medium density of people and buildings, beautiful views in curve form. These factors have increased the attractions of this urban space.

4- Conclusion

Urban central area and its old textures have been very important part of big and historical cities and renewal of these parts of cities may have important role in redistribution of people and activities on city areas. The pedestrian way construction in old texture of cities is one of the policies in renewal of them and the experience of Tarbiat pedestrian way shows its successful results of Tabriz.

Changing of Tarbiat Street to pedestrian way has increased economic and geographical movement in this area. It has also attracted different social groups to this space for variety objectives. It is very promising in developing commercial and recreational locations and attracting different groups of residences. And consequently, in improvement of life quality in old urban texture of Tabriz.

5- Suggestions

The efficiency of a pedestrian way depends on different conditions which are not fixed and be modeled in different cities. Global experiences show that the success of any urban space planning followed from different considerations such as the physical factors, climate, social and cultural conditions as well as behavioral and psychological patterns of people. Thus, we need a comprehensive view of pedestrian principles such as shortening and localization of trips, various and good pavement, continuity of way, security and amenity, suitable views, good equipment and finally providing grounds for social relationships in order to apply this approach in urban old textures renewal.

Keywords: modern urban planning, pedestrianization, urban centers, old texture, tarbiat pedestrian way

Pedestrianization as a new approach for the renewal of urban centers; A case study of Tarbiat pedestrian way of Tabriz

R. Ghorbani*

Associate Professor of Geography and Urban Planning, University of Tabriz, Iran

M. Jame Kasra

M.A of Geography and Urban Planning, University of Tabriz, Iran

1- Introduction

Nowadays the renewal of central textures of the cities and their sustainable development has been a very important issue in urban planning. Among the approaches that have been presented for the favorable city for citizens in unsuitable conditions of the modern urban planning, the pedestrianization movement can be mentioned on the scope of the urban planning of the world. In this regard, by applying descriptive-inductive method through field works and studies in relation to the pedestrian axis of Tarbiat Street this paper has been written aiming at studying and more recognition of the spatio-temporal sources of the creation and dynamism of pedestrian axis as the yardstick of the physical and social interaction of the cities. The main aim is systematizing and re-arrangement of old urban centers. Results of this study indicate that the re-arrangement of this axis in the central texture of the city has made it in accordance and harmony with the pedestrianization policies, in such a way that after its implementation, the trading places and the related uses have been grown and with this trend, Tarbiat pedestrian way has shown a good standard for future in trading, business and recreational aspects and has provided a ground for improving the social life and promotion of city spaces in old textures.

2- Theoretical Bases

Before the industrial revolution, the size and proportions of main elements forming the cities followed from human scale and the most of urban trips implemented by walking. But after expanding of industrial revolution and its results, motor vehicle uses increased and with development of urban planning in the base of modernism paradigm, the use of automobile in urban trips replaced the pedestrian, general use of automobile decreased the function of pedestrian way spaces in urban transportation and caused the shortage of transport spaces and restricted the presences of residents in urban spaces. Also, it increased fuel use, air pollutions and urban expenditures.

The consequences of modernism such as auto cities have faced with many critiques by urban planner and policy makers. These problems created new approaches in urban planning such as pedestrianization movement for reconstruction and rearrangement of urban spaces with emphasis on footpath development

In spite of the development of pedestrianization movement in the world, in Iran this is still a new issue and planning for automobile is a priority to planning for human. So, planning and designing the pedestrian way is an important and effective action in renewal of old textures.

3- Discussion

Pedestrian ways have high social functions and could increase the viability and presence of urban residences in central areas of cities. In these spaces the vehicles traffic has omitted and motor vehicles are only used for basic life services. They are highly important in improvement of social relations and quality of urban spaces and finally increasing urban life quality. In recent years, very

indices in physical development of the city are determined and an area of about 670 hectares (1 km radius) of spaces that are attached to city boundary in different directions are evaluated and analyzed in the form of information layers in geographic information systems (GIS) using Boolean and Delphi models.

4- Conclusion

One of the major problems of most cities of the country has been the lack of proper orientation and science of physical development of them and "disregard of urban-building principles or inability to use all the principles; lack of powerful and appropriate environmental analysis tools for consultants and using traditional methods, social, economic and legal considerations" have been the most important factors in this area. This paper has a major difference with previous studies, i.e. by providing and using Boolean and Delphi models and combining the results of these two models in determining the final choice (the best place for future development of cities) can provide a very good platform for planners and consultants of the city development plans. Sardasht is modeled as the case of using natural and human indices and the area of about 30 hectares in two parts (Southeast and west) is designated as proper for the physical development of the city.

5- Suggestions

Using Boolean and Delphi models and combining the results of these two models in determining directions and optimal location of physical development by the planners and advisors of urban development plans.

For Sardasht; transmission of inconsistent uses to the outside of the city, supportive and corrective contrivances in dealing with the informal settlement phenomenon, creating a green belt or green protective ring around the city boundary, legislation and specific regulations, control of ownership of the lands surrounding the city, local correction and logical changes of access networks inside the tissue, providing supportive housing, rental housing and institutional building and making grounds for more investment by the private sector, giving low-interest loans and connected development of the city in the medium term horizon and detached development in the long-term horizon are the most vital needs.

Keywords: modeling, optimal location, population resettlement, physical development, sardasht

Physical Development Modeling and Determination of Optimal Location for the Settlement of Sardasht Population over the Horizon of 1400 using Delphi and the Boolean Logic Methods in the GIS Environment

M. N. Musaviy*

Assistant Professor of Geography and Urban planning, University of Urmia, Iran

R. Saeidabadi

Assistant Professor of Geography and Urban planning, University of Urmia, Iran

R. Fahr

M.A. of Geography and Urban planning, University of Yazd, Iran

1- Introduction

Population growth in urban areas and limitations of development potentials are the problems that in many parts of the existing population (including Sardasht) takes the future horizons' residents to the shade and significantly limits the providing of public services and vital resources and suitable residence in the distant horizons. The article deals with this issue and its goal is to determine an appropriate pattern of physical development for cities especially mountain towns. The considered case in this article is to develop physical models for Sardasht using advanced model in the GIS environment in response to research question "Where is the best place for physical development and settlement of Sardasht population in terms and conditions of urban-building?" whose answer has been discussed in this paper.

2- Theoretical Bases

Cities as living organisms grow constantly in terms of anatomy and become more complicated in terms of structure. Following this physical growth; economic, social and cultural conditions change gradually. Formation and appearance changes of urban-tissue and its development in the adherence of natural, social, economic and political factors will show itself in two aspects of inside and outside development. Outer development is also performed in three forms; detached development with the possibility of connecting to the city, detached development with no possibility of connecting to the city and attached development.

3- Discussion

First because of the necessity to identify and determine the optimal location for the settlement of Sardasht population, the analysis of social, economic, environmental and physical features of the city are considered. Findings indicate that geographical space of the city in terms of natural-environmental conditions will not have the potential of settlement of the population, according to the expected population growth of (1.4) over the horizon of 1400. On the one hand, because of the city being surrounded by natural and geomorphologic effects and on the other hand, because of severe deficiencies of the city in terms of user capitation, the equipment, installations, facilities and services and most importantly shelter (housing) to the horizon of 1400, the city deals with serious restrictions. So, outer development of the city is justified in the future. Therefore human and natural

uneven erosional plain has been identified as an appropriate location. Afterward, using 11 variables including slope direction, geology, distance from road, distance from river, land use, rain distribution, distance from residential areas, wind direction, distance from wells and geomorphologic units and overlaying methods in GIS three locations in the uneven erosional plain of southeastern part of Kermanshah with a distance of four kilometers from city center are chosen to inter solid waste of the region aligned with the standard parameters. Eventually, features of these three places are diagnosed through fieldwork research while concerning six criteria incorporating landscape, ecology, land ownership, land value, distance from tourism centers and availability of required soil for garbage interment. Taking the above mentioned criteria for locating into consideration, and then the sites are given their final score and are introduced accordingly to be used as places for waste interment.

4- Conclusion

Results of overlaying of 11 variables indicate that the uneven erosional plain of southeastern part of Kermanshah has been identified as an appropriate location for municipal solid waste landfill for this city. In fact because this plain has been formed from radiolarit slope, not only contains no underground water, but also is not suitable for agricultural purposes. Also gentle slope and excess thickness of the overburden are two good characteristics of this unit for this purpose. Results of geomorphologic study also confirm this matter. Therefore, findings indicate that geomorphologic researches can play a paramount role in locating municipal solid waste landfill.

5- Suggestions

Since it is feasible that these dirty waters emanated from garbage penetrate into the land layers and afterward inundate to Qareso River, thus, it is recommended that after digging hole its bottom be covered with a plastic layer.

So as not to impinge onto areas of other cities, it is proposed that a holistic plan be codified so that municipal landfill be implemented regionally.

Key words: siting, hygienic waste landfill, municipal solid waste, Kermanshah city, geomorphology

Optimized siting municipal solid waste landfill for Kermanshah city using experimental method and based on the regional geomorphologic characteristics

M. Alae Taleghani*

Assistant Professor of Geomorphology, University of Razi, Kermanshah, Iran

F. Sanjary

M.A. of Geomorphology, University of Razi, Kermanshah, Iran

A. Jalilian

M.A. of Geomorphology, University of Razi, Kermanshah, Iran

1- Introduction

Kermanshah city, with a population of about 766700 persons in 1385, produces 500 to 600 tons of waste per day. These rubbishes are accumulated on North Slope of Sefidkuh at a distance of about 10 kilometers from south of the city. Environmental pollution, water pollution in Qanbar spring and costly process of garbage transportation on the account of remote distance to northern part of city are some of the main reasons of inappropriate locating. Such problems cause hygienic solid waste landfill to be paid attention to by municipal managers. Choosing a suitable place is one of the most important matters for this purpose. The present research seeks to locate a better place for hygienic waste landfill in Kermanshah using GIS and considering the regional geomorphologic features.

2- Theoretical Bases

Hygienic solid waste landfill is defined as a method in which garbage are well dispersed along the land as layers and are then compact. The depth of compact layers should not exceed that of 2.5 meters. Compact layers are daily covered with covering materials (often soil) with thickness of 15 cm. Daily covering averts dispersion of materials, reproduction of insects and blazing. After the completion of layers, landfill cells are cramped with soil at thickness of between 60 to 90cm and eventually final coverage is formed.

3- Methodology

This research has been done in two library and fieldwork methods and three stages. In so doing, first the geomorphologic map of the Kermanshah city has been prepared alongside identifying 8 areas including alluvial plain, even erosional plain, uneven erosional plain, flood plain, alluvial fan, even slope, uneven slope and slide slope. Regarding the map and sifting 4 criteria in this locating such as slope, soil, lithology and underground water, the

3- Discussion

Construction of new towns was fulfilled with the aim of decentralization and controlling the population overflow from metropolises and their executive operations have been continued in the last two decades. Nevertheless, the effects of evaluation of huge investment in new towns on their urban system, and how successful are these in attracting population, are of great importance.

According to statistics, it is concluded that approximately 3,880,000 persons are considered for 21 constructed or in construction new towns and it is estimated that until 2010, roughly 800,000 persons will be settled in these new towns. However, based upon the census, this population has been 356,900 persons until first half of 2008, which is even lower than half of the intended population to be settled by the end of fourth development program.

Beside collectivity problems, it is important to point out that the urban population of the country was over 48 million persons in 2007, while only 7.9% (3.8 million persons) of this population will be settled in new towns. On the other hand, the decision was to settle 1.6% of this population in these towns by the end of the fourth development program; thus by calculating the present population of these towns, only 0.7% of urban population of the country could be settled in new towns.

The key question is that, excluding the construction of new towns requiring such a vast investment, could any other strategy be a proper alternative in order to attract and settle this 0.7% of urban population? Contemplating the urban system and considering the factors effective on the migration from small cities and villages, a much better strategy can be adopted for solving the country's urban network problem. Medium and small cities are potentially appropriate alternatives for replacing new towns and this strategy has been emphasized in national macro plans. In spite of this, pure modeling from conditions of European countries was carried out in making new towns. Consequently, today, it is reasonable to conclude that, construction of new towns in Iran has not been a successful policy.

Sahand New town as the city of Tabriz population overflow, based on the Forth Plan, should absorb more than 45,000 people until the end of forth plan. But it can absorb only about 15,000 people. With the current trend, at least the possibility of achieving such a goal is not possible in the next decade. In this research Entropy models are used to analyze Sahand new town effect in spatial order. Entropy model applied to measurement of disorders in regional urban system and this model can measure effect of each city in urban system.

4- Conclusion

The policy of constructing new towns with the purpose of balancing urban system continued in recent two decades and 21 new towns were approved and established. These towns were unsuccessful in attracting the population and only 0.7% of country's population was settled in them. It was however expected in past decades that the population load of large cities would decrease and be transferred to new towns. Sahand new town can absorb only 13000 people while should have 45000 people until the end of forth plan.

5- Suggestions

The following results are concluded from the analysis of urban population variation and strategies of constructing new towns: Lack of appropriate strategies about anomalous growth of large cities in the country; Mere modeling from the strategy of constructing new towns in Europe without considering cultural and social conditions of Iran; Failure of the strategy of constructing new towns in attracting the population; Appropriateness of reinforcing medium towns instead of investing in the construction of new towns; Dormitory function and lack of identity of new towns; The effect of Sahand new town on balance and spatial order in urban system; Lack of success in decentralization of population from Tabriz metropolis; Need to description of economical role to increase new town quality.

Key words: New Towns, Urban System, Iran, Population.

Analysis of Sahand New Town Role in Spatial Order in Tabriz Urban Region

S. M. Seyed Fatemi*

Assistant professor of Geography and urban planning, Science and research center of Azad University, Tabriz

K. Hosainzadeh-Dalir

Professor of Geography and Urban planning, University of Tabriz, Iran

1- Introduction

Rapid population growth in metropolises and consequences of population concentration in one or few urban areas has been a major challenge to urban management in different countries in recent decades. The situation in developing and developed countries is of different nature; moreover, due to the centralized structure of the most developing countries and approaches merely modeled of developed countries toward population concentration challenge often haven't had a positive reflection and led these countries to encounter a variety of other problems, in practice. During the early years after the Islamic Revolution and the beginning of the imposed war, extensive migrations began all over the country. Many farmers came to cities increasingly because of economic stagnation in villages resulted from land reform and waning of seasonal economy. In addition to farmers' migrations, there were widespread migrations from towns to large cities, mainly to the center of provinces. Configuration of the country's population was changed by these migrations, which led to fast growth of urbanization in the country. According to these conditions and upon evaluating the trends; demographers predicted that the population of cities in Iran will be doubled over the next 20 years. This paper studies the country's population variations in recent decades and considers urban system of the country. It also analyzes the affects of building new towns in Iran. In fact, at the moment, the "new towns" pattern has been accepted as a basis for organization and spatial refinement of large cities and establishing regional spatial order and balance.

2- Theoretical Bases

The background of constructing new towns in the world is often recognized by their formation in France and UK. Paris and London are known as the first cities with satellite towns in the world's history of urbanism that several new towns were created in their periphery to decentralize them. New towns are the product of the modern thought of planning that came into existence after the World War II. The problems of self-grown and unplanned towns have been the major reason for establishing the theory of planned towns in the world. It is more than half a century that the theory of new towns has been applied in various forms in the third world.

In the Third World this theory was employed to enforce the strategy of decentralization, land use planning, establishing growth hub, regional development, transferring the office centers, spatial organization of small towns creating service hubs for rural areas, making centers for integration of village and reconstruction of demolished towns and had various results. Totally, these towns were successful in providing housing for low-income households but their physical, social and economic structure is not consistent to local environment and therefore they are considered luxury and costly commodities that only have caused the social imbalances and in some cases the slums and a number of them are being combined to the metropolises because they have been designed according to local policies overlooking the comprehensive national and regional strategy.

In this research some spatial order theory such as core-periphery theory, Regional disparities and spatial development theory that developed by Hilhorst have been used and tried to use positive aspects of this theories to make new framework to new town analysis.

Index of contents

- **Analysis of Sahand New Town Role in Spatial Order in Tabriz Urban Region** 1
K. Hosainzadeh-Dalir, S. M. Seyed Fatemi*
- **Optimized siting municipal solid waste landfill for Kermanshah city using experimental method and based on the regional geomorphologic characteristics** 3
K. Hosainzadeh-Dalir, S. M. Seyed Fatemi*
- **Physical Development Modeling and Determination of Optimal Location for the Settlement of Sardasht Population over the Horizon of 1400 using Delphi and the Boolean Logic Methods in the GIS Environment** 5
K. Hosainzadeh-Dalir, S. M. Seyed Fatemi*
- **Pedestrianization as a new approach for the renewal of urban centers; A case study of Tarbiat pedestrian way of Tabriz** 7
R. Ghorban, M. Jame Kasra
- **Effect of Sample Areas of Tourism in the Eradication of Poverty from the Perspective of Local Communities (Case Study: Oraman -e-Takhat of Kurdistan Region)** 9
M. Tavakoly* , A. Kian, S. Hedayati
- **Non-officials Trainings, an Effective factor in rurals economic development process: case study of Fereydan rurals in Esfahan province** 11
M. Siefolahi, H. Barghi, Y. Ghanbari
- **The Study of Social – Economic- Traffic Effects on Long Time Commuting (Case Study: Vazvan town, 1387)** 13
R. Amini nejad, M. Mahjoorian
- **Full text**

Contributors to this Issue (2nd Year – No.6 - Autumn 2010)

We express our deep gratitude to the following faculty members of the universities and of educational-research Institutes who have co-operated in evaluation and assessment of the articles of this issue of Urban and Regional Studies Journal:

H. Beik Mohammadi, Associate Professor of Geography and Urban Planning, University of Isfahan
I. Ebrahimzadh, Associate Professor of Geography and Urban Planning, University of Sistan & Baloochestan
M. Farajzade, Associate Professor of Climatology, University of Tarbiat modares
R. Farhoodi, Associate Professor of Geography and Urban Planning, University of Tehran
H. Jalalian, Assistant Professor of Geography and Rural Planning, University of Zanjan
M. Makhdoum, Professor of Environment, University of Tehran
R. Mokhtari malekabadi, Assistant Professor of Geography and Urban Planning, Payam Noor University of Isfahan
M. Momeni, Associate Professor of Geography and Urban Planning - Islamic Azad University- Najaf Abad
S.H. Motiee Langroodi, Professor of geography and Rural planning, University of Tehran
M.R. Pourmohammadi, Professor of geography and urban planning, University of Tabriz
M.R. Rezvani, Associate Professor of Geography and Rural Planning, University of Tehran
M. Saghaei, Assistant Professor of Geography and Urban Planning, University of Shiraz
H. Sheykhi, Assistant Professor of Geography and Urban Planning, University of Ilam
M. Taghvaei, Associate Professor of Geography and Urban Planning, University of Isfahan
M. Taghvaei, Assistant Professor of Ecology, University of Shiraz
H. Varesi, Associate Professor of Geography and Urban Planning, University of Isfahan

The Journal of Urban - Regional Studies and Research from University of Isfahan accepts research reports, critiques and research project results in Urban and Regional science.

Authors and subscribers can post their requests directly to University of Isfahan Technology and Research Department, Urban - Regional Studies and Research Journal Office.

Urban - Regional Studies and Research Journal

License Holder: The University of Isfahan Vice-President of Research and Technology

2nd Year – No.6 - Autumn 2010

ISSN:2008-5354

Scientific Research Journal

Managing Director: H. Beik Mohammadi

Associate Professor of Geography and Urban Planning,
University of Isfahan
Beikmohamadi_H@yahoo.com

Editor-in-Chief: M. Taghvaei

Associate Professor of Geography and Urban Planning,
University of Isfahan
m.taghvaei@ltr.ui.ac.ir

English Editor (Scientific-Specialized): I. Ghazi

Professor of Energy and Water Resources Management
iranghazi@yahoo.com

Literary-English Editor: M. Hooshmand

Ph.D. Student of Linguistics
hooshmandmoghgan@yahoo.com

Literary Editor: N. Karimpoor

n_karimpoor@yahoo.com

Professional Layout Designer: A. Safarabadi

am_safarabadi@yahoo.com

Executive Manager: A. Safarabadi

Tel: +98-311-7934230
Fax: +98-311-7932177
p_sh@ui.ac.ir

Address: Authors and subscribers can post their requests directly to University of Isfahan Technology and Research Department, Urban - Regional Studies and Research Journal Office.

Editorial Board

H. Afrakhte	Associate Professor of Geography- Tarbiat Moallem University - Tehran	afrakhte@tmu.ac.ir
M. Ardashiri	Assistant Professor of Urban Planning- University of Shiraz	ardashiri@shirazu.ac.ir
H. Beik Mohammadi	Associate Professor of Geography- University of Isfahan	beikmohamadi_h@yahoo.com
I. Ghazi	Professor of Energy and Water Resources Management- University of Isfahan	iranghazi@yahoo.com
E. Mafi	Associate Professor of Geography- Ferdowsi University - Mashhad	mafi@ferdowsi.um.ac.ir
M.Momeni	Associate Professor of Geography- Islamic Azad University- Najaf Abad	momeni100@gmail.com
S.H. Motiee langhroodi	Professor Department of Geography- University of Tehran	shmotiee@ut.ac.ir
A. Nazaryan	Professor Department of Geography- Tarbiat Moallem University - Tehran	a_nazarian@yahoo.com
A. Pourahmad	Professor Department of Geography- University of Tehran	apoura@ut.ac.ir
M.R. Pourmohammadi	Professor Department of Geography- University of Tabriz	pourmohammadi@tabrizu.ac.ir
A. A. Rezvani	Associate Professor of Higher Education Center for Cultural Heritage and Tourism Industry	bhb32@yahoo.com
A. Saidi	Associate Professor of Geography- Shahid Beheshti University - Tehran	abdsaidi@yahoo.com
M.H. Saraei	Assistant Professor of Geography - University of Yazd	msaraei@yazduni.ac.ir
E. Shieh	Associate Professor of Urban Planning - Iran University of Science & Technology	es_shieh@iust.ac.ir
M. Tavakkoly	Assistant Professor of Geography - University of Zabol	tavakoly52@gmail.com
K. Ziari	Professor Department of Geography - University of Tehran	zayyari@ut.ac.ir

Urban - Regional Studies and Research Journal Cooperation with universities Tabriz, Zabol, Shahid Beheshti, Shiraz, Yazd and Ferdowsi University of Mashhad has been recognized and ranked as a *scientific-research* journal based on the document number 3/11/564 issued by the Evaluation Committee of scientific journals of Research and Technology Ministry in June, 2009.

The complete text of the journal is available at the following sites:

http://www.ui.ac.ir/red/mainpage/f_rsrch.htm

<http://uijs.ui.ac.ir/urs>

<http://www.ISC.gov.ir>

<http://www.SID.ir>

<http://www.magiran.com>

Publication and Lithography: The University of Isfahan Publications

Publisher: the University of Isfahan

Price: 20000 Rials

Number of copies: 500 copies

In The Name of God

Journal of Urban - Regional Studies and Research

(Scientific - Research)

2nd Year - No. 6

Autumn 2010