

## بررسی و مقایسه تطبیقی کیفیت فضاهای عمومی در سکونتگاه‌های خودرو؛ نمونه موردی: محلات اسلام آباد و ده ونک تهران

مجتبی آراسته، دانشجوی کارشناسی ارشد شهرسازی، پردیس هنرهای زیبا، دانشگاه تهران، ایران\*

### چکیده

در حالی که مقوله سکونتگاه‌های خودرو، بخش عمده‌ای از ادبیات شهرسازی را در سالهای اخیر به خود اختصاص داده است، پرداختن به وجوه مختلف این سکونتگاه‌ها، نیازمند پژوهش فراوان است. در این میان، یکی از مباحث مهم در موضوع شهرسازی، توجه به فضاهای عمومی است؛ فضاهایی که نقش عمده‌ای را در تعامل‌بخشی، اجتماع‌پذیری، ایجاد شادابی و سرزندگی در یک محله می‌توانند بازی کنند. این فضاها می‌توانند در سکونتگاه‌های خودرو همان نقشی را برعهده بگیرند که در فضاهای عمومی بافتهای مرسوم شهری، بر عهده آنهاست. دو سکونتگاه خودروی اسلام آباد و ده ونک، همچون جزیره‌ای در دل شهر تهران هستند که دارای فضاهای عمومی کم و بیش پررونق هستند. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد، کیفیت فضاهای عمومی محله ده ونک به طور کلی بهتر از محله اسلام آباد است. در عین حال، به رغم ادعای وجود قدرت همیاری و مشارکتی بالا در ساکنان سکونتگاه‌های خودرو، در فضاهای عمومی دو سکونتگاه اسلام آباد و ده ونک، کمتر چنین مفهومی به چشم می‌خورد. تنها در فضاهای مذهبی این دو سکونتگاه، اجتماع‌پذیری، مشارکت و قدرت اجتماعی به وضوح دیده می‌شود. در واقع، ساکنان این دو سکونتگاه خودرو، به لحاظ پیشینه اجتماعی و فرهنگی خود، روحیات مذهبی و درون‌گرایی خود را در فضاهای مطمینی مثل فضاهای داخلی و پیرامونی امامزاده، مساجد و هیأت‌های مذهبی ابراز می‌کنند. بروز این رفتار، با توجه به احساس ناامنی ساکنان در فضاهای برون-گرتری مثل خیابان یا میدان، قابل توجیه است. در این حالت، مدیریت شهری به منظور اجرای بهتر طرح‌های توانمندسازی و نوسازی، باید ابتدا سرمایه‌گذاری مشخصی برای ارتقای کالبدی و کیفی فضاهای عمومی این دو سکونتگاه، بخصوص فضاهای مذهبی آنها اختصاص دهد تا از این طریق، اعتماد ساکنان به شهرداری و مدیریت شهری جلب و در آینده، فرصت مناسبی برای ارتقای سایر فضاهای عمومی این دو سکونتگاه ایجاد شود.

واژه های کلیدی: سکونتگاه خودرو، ده ونک، اسلام آباد، کیفیت فضای عمومی.

## ۱- مقدمه

## ۱-۱- طرح مسأله

ساده‌ترین عنصر زندگی مشترک انسانی، کنش اجتماعی است. افراد به برقراری رابطه اجتماعی نیاز ذاتی دارند و به همین دلیل، موقعیت‌هایی فراهم می‌آورند تا بتوانند رابطه اجتماعی را تجربه کنند. وقوع روابط اجتماعی نیاز به یک مکان و فضای تعریف شده دارد؛ فضایی که بتواند مجموعه‌ای از روابط اجتماعی و فرهنگی را میان گروه‌های خاص و مکان خاص برقرار نماید (طالبی، ۱۳۸۳: ۱۶۲). این فضا در ادبیات شهرسازی، به فضای عمومی یا فضای شهری مشهور است. فضای عمومی از دوران گذشته تاکنون همواره از اهمیت زیادی برخوردار بوده است، اما امروزه به دلیل تحولات و دگرگونی اساسی در روند تغییرات جهانی، فضای عمومی کارایی خود را از دست داده است و همین عامل، منتقدان و متفکران بسیاری را واداشته که نسبت به فضای عمومی و خصوصاً در شهرها بازنگری مفصلی داشته باشند. در این زمینه، تعاریف، پژوهش‌ها و نظریات متعددی وجود دارد و حتی بنا به موقعیت فضایی، مکانی و جایگاه اجتماعی آن، برخوردهای مختلفی را طلب می‌کند. در این راستا و به منظور پاسخگویی هرچه بیشتر به این مسأله، شهرسازی انسان‌گرا در پاسخ به شهرسازی که در آن انسان نادیده انگاشته می‌شد، پا به عرصه وجود نهاد. این جریان فکری سعی داشت انسان را وارد فعالیت‌های شهرسازانه نموده، نقش وی را در خلق محیط زندگی اش پررنگ نماید (شوای، ۱۳۸۴: ۵۵) تا از

این طریق بتواند در فعالیتهای اجتماعی خود تعامل بهتری داشته باشد. یکی از مهمترین نظریه پردازان فضا و عرصه عمومی در قرن معاصر، یورگن هابرماس است. به اعتقاد هابرماس، حوزه عمومی، عرصه یا قلمرویی از حیات اجتماعی است که در آن می‌توان مسایل و موضوعهای مورد علاقه عمومی را به بحث و بررسی گذاشت. عرصه‌ای که در آن می‌توان اختلاف نظرات و تضارب آراء و افکار را از طریق بحث و استلال منطقی و نه از طریق توسل به جزمیات جا افتاده و یا با توسل به احکام و جزییات سنتی صادره از سوی عرف و عادات حل نمود (نوذری، ۱۳۸۱: ۴۳۳). این عرصه عمومی می‌تواند در همه نقاط شهر، مثل سکونتگاههای خودرو نیز مشاهده شود. سکونتگاههای خودرو امروزه بخش مهمی از مساحت و جمعیت شهرهای جهان بخصوص شهرهای بزرگ کشورهای در حال توسعه را به خود اختصاص داده است. این سکونتگاهها نیز به نوبه خود دارای فضاهای عمومی هستند که مانند فضاهای مسکونی‌اش، به صورت خود به خودی و طراحی نشده شکل گرفته اند. به دلیل وجود مسایل کالبدی و اجتماعی موجود در این سکونتگاهها، این مسایل ناخودآگاه به فضاهای عمومی این سکونتگاهها نیز رخنه کرده و این فضاها را که می‌توانسته مأمّن مناسبی برای ابراز وجود و خواستههای ساکنان باشد، به مکانی ناامن و نامطمین برای ساکنانش تبدیل کرده است.

## ۲-۱- اهمیت و ضرورت

امروزه نسبت به قبل، به جنبه‌های بشری در برنامه‌ریزی شهری و ایجاد کیفیت در حیطه عمومی شهرها بیشتر توجه می‌شود. با توجه به اینکه در توسعه‌های شهری جدید در کشورهای جهان سوم، سکونتگاه‌های خودانگیخته نقش عمده و تأثیرگذاری دارند (نقشی که اغلب مدیران شهری سعی می‌کنند آن را نادیده بگیرند)، توجه به شکل‌گیری و شکل‌دهی فضاهای عمومی در آنها از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است؛ فضاهایی که تقویت آنها، می‌تواند احساس خودباوری و توانمندی، حس تعلق، هویت و ... ساکنانش را زنده کند و از فشار و تهمت غیررسمی بودن به این افراد بکاهد. به نظر می‌رسد ادامه روند موجود در برخورد با این ساکنان، به خصوص در کشور ایران، در آینده‌ای نه چندان دور، موجبات فشار و دادخواهی‌های گسترده‌ای را برای مدیریت شهری و حتی مدیریت سیاسی نظام از سوی ساکنان این سکونتگاه‌ها، ایجاد کند.

## ۳-۱- اهداف

هدف اصلی این تحقیق، رسیدن به پاسخی روشن در برخورد منطقی با فضاهای عمومی در سکونتگاه‌های خودروست. در این راستا، دسته‌بندی و مشخص نمودن فضاهای عمومی بالفعل و بالقوه در این سکونتگاه‌ها، نیز جزو اهداف مهم این تحقیق به شمار می‌رود. برای ارزیابی و رسیدن به پاسخ این سوالهاست، از میان سکونتگاه‌های خودرو و بافت‌های روستا-شهری تهران، دو

سکونتگاه خودروی دهونک و اسلام آباد انتخاب شده‌اند؛ ضمن اینکه هدف فرعی این تحقیق، مقایسه تطبیقی کیفیت فضای عمومی در این دو سکونتگاه خودانگیخته داخلی شهر تهران است که به گونه‌ای همسایه یکدیگر نیز به شمار می‌روند.

## ۴-۱- سوابق

در رشته شهرسازی، تاکنون تحقیقات زیادی در مورد سکونتگاه‌های خودروی اطراف شهر تهران انجام گرفته است. این تحقیقات بیشتر بر تبیین فرایند شکل‌گیری، تکوین و دگرگونی مناطق کلان شهری تهران تمرکز داشته‌اند که از آن جمله می‌توان به رساله دکتری محمد شیخی با عنوان "تبیین فرآیند شکل‌گیری و دگرگونی سکونتگاه‌های خودرو پیرامون شهر تهران" در سال ۱۳۷۹ و رساله دکتری خلیل حاجی‌پور "تبیین فرایند شکل‌گیری و دگرگونی مناطق کلان شهری" در سال ۱۳۸۸ که در پردیس هنرهای زیبا دانشگاه تهران انجام گرفته است، اشاره کرد. در این دو رساله، بیشتر مباحث پیرامون نظریات منطقه‌ای و مسایل و مشکلات کالبدی و اجتماعی سکونتگاه‌های خودروی کلان شهر تهران متمرکز شده و کمتر به مقوله‌های کیفی مثل فضاهای عمومی سکونتگاه‌ها پرداخته شده است. شایان ذکر است رساله کارشناسی ارشد جواد عرفانی که در سال ۱۳۸۸ و با عنوان "نقش فضاهای عمومی شهر در ایجاد حیات شهری در سکونتگاه‌های خودانگیخته پیرامون کلانشهر تهران" در پردیس هنرهای زیبا دانشگاه تهران انجام

### ۶-۱- روش تحقیق و مراحل آن

روش تحقیق این مطالعه از نوع تحلیلی-اکتشافی است. محوریت این مطالعه بر دو متدولوژی اصلی قرار دارد: - مقایسه تطبیقی کیفیت کلی فضاهای عمومی در دو محله اسلام آباد و ده ونک از طریق انطباق معیارهای عنوان شده با ویژگی‌های سکونتگاه‌های خودانگیخته از طریق تکنیک ارزیابی AHP<sup>۱</sup>. - بررسی تطبیقی معیارهای مطلوبیت فضاهای عمومی در ۱۲ فضای عمومی شناسایی شده از طریق تکنیک فهرست بندی معیارها<sup>۲</sup>.

جامعه آماری این مطالعه، مجموعه فضاهای عمومی این دو مجموعه است که بر اساس مطالعات میدانی و برداشتهای صورت گرفته از میان بیش از ۳۰ فضای عمومی و نیمه عمومی در این دو محله، ۱۲ فضای عمومی شاخص (۸ فضا متعلق به محله ده ونک و ۴ فضا متعلق به محله اسلام آباد) انتخاب شده اند.

### ۷-۱- معرفی متغیرها و شاخص‌های مرتبط

شاخصهای مورد سنجش در این تحقیق، بر مبنای مطالعات سازمان بین المللی فضای عمومی صورت گرفته است که در بخش مبانی نظری تحقیق به طور کامل به آنها پرداخته شده است. بر مبنای این شاخصها، معیارها و زیر معیارها تعریف شده است و نمودار زیر، مدل سلسله مراتبی تحقیق را تشکیل می‌دهد.

گرفته است، از اولین تحقیقات جامع پیرامون مفاهیم کیفی و فضاهای عمومی در سکونتگاههای خودرو در شهر تهران به شمار می‌رود.

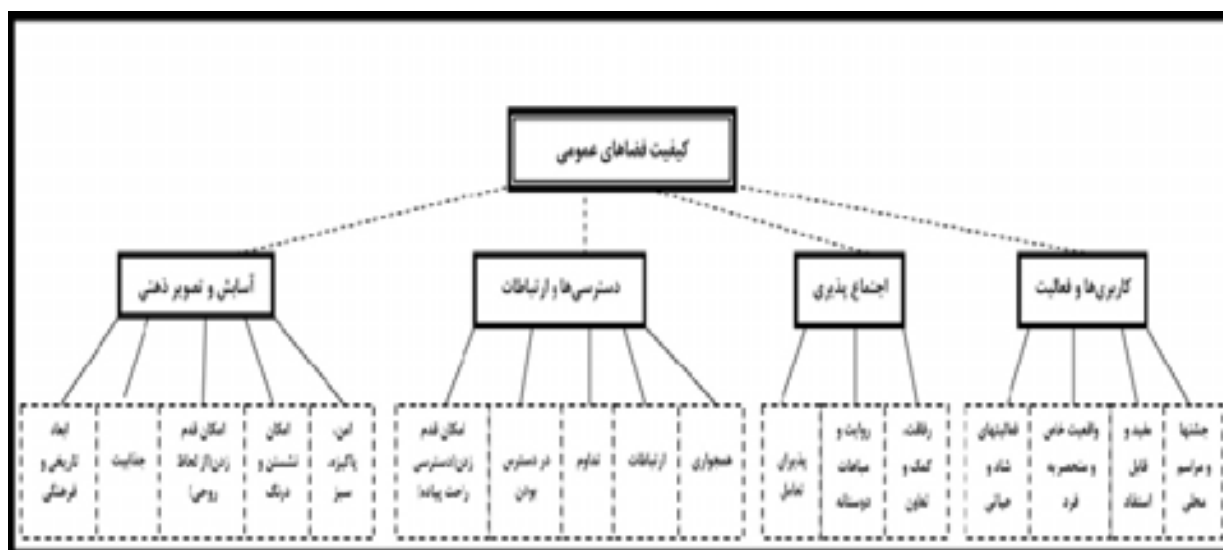
### ۵-۱- سؤالها و فرضیه‌ها

سؤال اصلی تحقیق این است که سنجش کیفیت فضاهای عمومی در شهرها، به طور عام، و در سکونتگاههای خودانگیخته، به طور خاص، به چه عواملی وابسته است؟ این که ادعا شده است قدرت اجتماعی و مشارکتی ساکنان سکونتگاههای خود انگیخته بالاست (ر.ک. شیخی، ۱۳۸۰: ۲۷۸)، در فضاهای عمومی این سکونتگاهها نیز نمودی عینی دارد، یا باید به گونه‌ای آن را شکوفا و تقویت کرد؟ کدام دسته از فضاهای عمومی سرزنده تر از بقیه هستند؟ آیا می‌توان به ارتقای کیفیت فضاهای عمومی این سکونتگاهها از جنبه‌های مختلف امیدوار بود؟

بر اساس تجربیات گذشته و تحقیقات صورت گرفته فرضیه تحقیق این گونه مطرح می‌شود: برخلاف وضعیت و کیفیت نامناسب فضای کالبدی سکونتگاههای خودرو، به دلیل پیشینه ارتباطی و اجتماعی قوی ساکنان این سکونتگاهها، اکثر فضاهای عمومی این دو سکونتگاه، به رغم نقصان کالبدی، از لحاظ اجتماعی، همچنان سرزنده و پابرجا هستند.

<sup>۱</sup> analysis hierarchy process

<sup>۲</sup> Checklist of Criteria



شکل شماره ۱- نمودار مدل سلسله مراتبی در نظر گرفته شده به منظور بررسی تطبیقی کیفیت فضاهای عمومی در محلات اسلام آباد و ده ونک.

#### ۱-۸- محدوده و قلمرو پژوهش

شمالی)؛ به گونه‌ای که این دو محله، همچون جزیره‌ای در دل بافت اجتماعی مرفه نشین تهران دیده می‌شوند. شکل‌گیری این محدوده که در دامنه جنوبی کوهپایه‌های البرز شکل گرفته، متأثر از عوامل طبیعی، همچون: مسیل اوین- درکه و مجموعه باغهای ده ونک و عوامل انسان ساخت همچون شبکه راهپاست. سکونتگاه اسلام آباد تا سال ۱۳۳۵ جزو زمینهای ده ونک محسوب می‌شده و باغهای وقفی آن به دلیل دسترسی آسان از جاده شمیران مورد استفاده زیرین امامزاده داوود و گردشگرانی بوده است که برای تفریحات تابستانی محدوده ده ونک را انتخاب می‌کرده‌اند (شمس، ۱۳۸۵: ۹۶).

دو محله ده ونک و اسلام آباد را می‌توان مصداق بارزی از محله‌های خودانگیخته داخلی شهر تهران دانست که از بین این دو سکونتگاه، محله ده ونک در روند توسعه، بیشتر به صورت بافت روستا-شهری و اسلام آباد به صورت کاملاً غیررسمی، رشد کرده‌اند. سکونتگاه غیررسمی اسلام آباد در منطقه ۲ و سکونتگاه ده ونک در منطقه ۳ شهر تهران واقع شده‌اند. از نکات جالب این دو سکونتگاه، همجواری آنها با مکان زندگی افرادی است که در شرایط مطلوب رفاهی و اقتصادی زندگی می‌کنند (از سمت غرب، شهرک غرب و سعادت آباد و از سمت شرق شهرک سیول، یوسف آباد و امیرآباد





شکل شماره ۲ - محدوده انتخابی: محلات ده ونک و اسلام آباد

قدیمی موجود بر روی رودخانه که در محل احداث پل مدیریت کنونی قرار داشته، این منطقه را به زمینهای بایر و کشتزارهای جنوبی و باغهای شمالی رودخانه متصل می‌کرده است (تصویر شماره ۲).

پایین بودن نرخ رشد جمعیت و وجود زمینهای گسترده خالی در حدفاصل قسمتهای شمالی شهر تهران، مانع از تغییرات آنها در این سالها بوده است. در این دوران، ده ونک شامل باغهای بسیار و ساخت و ساز اندک تا کناره شرقی رودخانه اوین-درکه بوده و پل



شکل شماره ۳- سیر تکاملی سکونتگاه های اسلام آباد و ده ونک، به ترتیب از راست به چپ در سالهای ۱۳۳۵؛ ۱۳۴۵؛ ۱۳۵۸ و ۱۳۸۱.

همجواری هویت‌های فردی است، در یک زندگی شهری خود به مثابه مهمترین عامل احراز هویت بوده و بر رفتارها و روابط انسانی تاثیر می‌گذارد. علاوه بر این، فضای شهری به عنوان یک فضای عمومی محل ظهور و حیات بخشی اندیشه‌ها و خواسته‌های فردی و اجتماعی انسان‌هاست؛ یعنی مهمترین مرکز ادراکات اشتراکی آدمی است و شاید به همین دلیل در توسعه‌ی انسانی جوامع نقش بسیار پر اهمیتی را داراست (صدری، ۱۳۸۵: ۳). در جستجوی ماهیت فضا به معنای عام، دو دیدگاه ذهنی و عینی، فلسفی و علمی و یا کیفی و کمی قابل طرح هستند (حبیبی، ۱۳۷۸: ۸). دیدگاه اول، نگرشی کیفی است. در این نگرش، اثر معمارانه یا شهرسازانه، از جنبه‌های زیبا شناختی یا روان شناختی مثل زیبایی، مطلوبیت، عظمت، وحدت و... و یا از باب بعضی مفاهیم اعتقادی و یا متافیزیکی مورد مطالعه قرار می‌گیرد (شیخ‌زین الدین، ۱۳۷۸: ۱۶۶).

به این ترتیب، مقوله‌ای فلسفی مطرح می‌گردد که در آن ابعاد ذهنی - هویتی شهر در فراسوی معیارهای مرسوم، در محدوده ارزش‌های پویایی فرهنگی - هنری قرار می‌گیرد و شهر جنبه‌ای فلسفی می‌یابد. شهر دارای خاصیتی می‌گردد که می‌تواند به کمک کالبد و جسم خویش، که در حقیقت صورت و یا شکل اثر است، مفاهیم غیر مادی را القا کند (حبیبی، ۱۳۷۸: ۱۶۷).

دیدگاه دوم، نگرشی کمی است که بیشتر، چشم به جنبه‌های ملموس و کاربردی اثر دارد. مواد و مصالح، خصوصیات عملکردی، فن آوری، اندازه‌ها، تناسبات و

در این زمان، قسمت شرقی ده ونک، ونک آرامنه نام داشته است و ده ونک فعلی به همراه سکونتگاه غیررسمی اسلام آباد در قسمت غربی آن که ونک مستوفی (نام مالک زمینها و باغها) نامیده می‌شده، قرار می‌گرفته‌اند. در دهه ۴۰ پس از فوت مستوفی، زمینهای ده ونک و مکان فعلی محله اسلام آباد به ۴۹ سهم میان ورثه تقسیم و فروش این زمینها بر حسب عرصه و اعیان شروع می‌شود. همزمان با شروع مهاجرت‌های فزاینده به تهران در دهه ۴۰، فروش زمینهای این ناحیه شروع می‌شود. با گسترش شهر تهران در دهه‌های ۴۰ و ۵۰ و پیوستن شهری و شمیرانات به محدوده قانونی شهر، بزرگراه پارک وی (شهید چمران امروزی) از میان باغات ده ونک عبور داده می‌شود و احداث آن، زمین‌های اسلام آباد را از ده ونک جدا می‌کند. در فاصله سالهای بعد از انقلاب ناحیه شمال غرب تهران رشد چشمگیری می‌کند و در این میان، زمینهای دست نخورده و باغهای اسلام آباد توسط مالکان و زارعان قدیمی و عده‌ای مهاجر تازه وارد، مناسب ساخت و ساز تشخیص داده می‌شود (شمس، ۱۳۸۵: ۱۰۷) و این روند، کم و بیش تا به امروز ادامه دارد.

## ۲- مفاهیم، دیدگاه‌ها و مبانی نظری

### ۲-۱- مفاهیم فضا و فضاهای عمومی شهری

شهر مجموعه‌ای از رفتارها و فضا مجموعه‌ای از رابطه هاست. فضای شهری در مفهومی عام، ارتباط متقابل میان روابط و رفتارهاست؛ یعنی ضمن آنکه محل

عرصه عمومی، عرصه همزمانی حضور است؛ جایی که هنرپیشه‌های مختلف می‌توانند در یک مکان حضور یابند؛ جایی که می‌توانند آزادانه در آن توسعه یابند و امکان‌های مختلفی برای گفتگو داشته باشند. در حقیقت، عرصه عمومی، آزادی را تقویت می‌کند که از آن با عنوان فردگرایی مثبت نام برده و در تعامل با جمع حاصل می‌شود، لذا از خودخواهی فردگرایی منفی تهی می‌گردد. خلق تفاوت‌های محلی، نزدیکی کالبدی و تعامل میان فردی در فضاهای عمومی شهر می‌تواند به عنوان قسمتی از خط طولانی کثرت‌گرایی اندیشه‌ها دیده شود. بنابراین، فضای عمومی شهر، جایی است که وظیفه اصلی آن، حمایت از یکپارچگی اجتماعی به شکل خردسازی اجتماعی است (ماجدی و مدیری، ۱۳۸۵: ۱۰۷). به طور خلاصه می‌توان فضای عمومی را چنین تعریف کرد: "فضای عمومی شامل قسمت‌هایی از محیط طبیعی و مصنوع است که عموم مردم به راحتی به آنها دسترسی دارند و شامل: خیابان‌ها، میداين و ساير قسمتهایی است که دیگران حق عبور از آنها را دارند- در مناطق مسکونی، تجاری و محله‌ها- فضاهای باز و پارک- ها و فضاهای خصوصی/عمومی که دسترسی عموم مردم در ساعاتی از روز در آن آزاد است." (رفیعیان و سیفایی، ۱۳۸۴: ۳۷).

فضاهای عمومی فضاهایی هستند که افراد و گروه‌های مختلف اجتماعی در آن سهیم هستند. این فضاها محل تبادل افکار و اطلاعات و مکانی برای شکل-گیری شبکه‌های اجتماعی هستند. چنین فضاهایی بیش

....، موضوعهای این برخورد به شمار می‌روند. به این قرار، شهر مقوله‌ای علمی می‌گردد، چون ابعاد عینی و کاربردی آن در همه زمینه‌های اجتماعی، اقتصادی، کالبدی-فضایی، ... با ضوابط و معیارهای علمی قابل سنجش و ارزش‌گذاری است و به این اعتبار، لازم است به شهر و اجزای فضایی آن، چون یک مقوله علمی نگریست (همان: ۱۶۷).

از دیدگاه عینی و مادی، فضا و فضای شهری، بستری است که روابط اجتماعی و حیات مدنی در آن جریان می‌یابد؛ روابطی که بر مبنای واقعه‌ها و حادثه‌ها شکل می‌گیرند و حیات مدنی را به حیات واقعه‌ای تبدیل کرده، سبب می‌گردند تا خاطره، شکل‌گیرد و ذهن، محل انباشت خاطره‌ها گردد (همان: ۲۱) و خاطره‌های فردی به خاطره‌های جمعی تبدیل شوند. چون همان‌طور که «افلاطون» می‌گوید: «امکانات یک فرد نسبت به نیازهایش محدود است و هر اندازه تلاش کند، به تنهایی نمی‌تواند نیازهای خود را برآورد؛ از این رو نیازهای انسان در دل جمع برآورده می‌شود.» (خاتمی، ۱۳۷۸: ۵۴). به لحاظ نظری، عرصه عمومی فضایی است که در آن افکار عمومی شکل می‌گیرد، خارج از اجبارهای رسمی حکومتی است و عرصه رویارویی اندیشه‌ها و استدلال‌هاست. عرصه عمومی در پهنه نظری اش، مفاهیم پر منزلتی، چون: مشارکت شهروندی، جامعه مدنی، نقدپذیری و مدارای اجتماعی را پوشش می‌دهد. تحقق تمامی این ایده‌ها در شهر، معماری شهری و آرایش فضایی خاصی را طلب می‌کند.



گروه‌های مختلف اجتماعی، شکل‌گیری شبکه‌های اجتماعی و زندگی در ساعات مختلف شبانه روز قابل اندازه‌گیری و ارزیابی است.

۲-۲-۲- فعالیت و کاربری: رویدادهای اجتماعی، نوع فعالیتها و کاربریهای موجود درون فضا و توان آنها در جذب افراد و گروههای مختلف، مهمترین عامل در پویایی فضاهای عمومی و فعال بودن آن در ساعات و فصول مختلف است و شاخص ارزیابی این بعد، میزان دفعات مراجعه افراد به فضا و مشارکت در فعالیتهای مختلف است.

۲-۲-۳- دسترسی و ارتباط: ارتباط با نحوه سیرکولاسیون و ارتباطات فضایی و دسترسی با قابل رؤیت بودن فضا و نحوه دستیابی به فضا که تیبالدز از آن به عنوان دسترسی کالبدی و بصری فضا یاد می‌کند، در رابطه است که خود در امنیت و عملکرد مثبت فضا مؤثر است. در این راستا، امکان دسترسی، تداوم حرکت و حضور گروههای اجتماعی ویژه، نظیر کودکان و سالخوردگان در نقاط مختلف فضا، وجود پارکینگهای کافی و ارتباط مطلوب با سیستم حمل و نقل شهری، از جمله شاخصهای تعیین کننده در این بعد هستند.

۲-۲-۴- تصویر ذهنی و آسایش: تصویر ذهنی با چگونگی ساماندهی کالبدی فضا و دریافت آسایش ذهنی از فضا در ارتباط است. پایداری ( نحوه و میزان حمایت و حفاظت از فضا)، تشخیص و خوشایندی بصری فضا در جذب مردم به یک قرارگاه و دریافت آسایش ذهنی از فضا مؤثرند و این ویژگی است که سبب می‌گردد مردم

از آنکه تنها یک فضا باشند، یک تجربه‌اند که نتیجه چنین تعامل و تجاربی در میان افراد و گروههای مختلف، دریافت حس هویت جمعی، احترام به خود(عزت نفس)، ارتقا و مهارتهای جسمی و مشارکت اجتماعی خواهد بود. چنین تعبیر و تفسیری از فضاهای عمومی در رابطه با حباب اجتماعی انسانها از ارسطو تاکنون، همواره مورد توجه شهرسازان و نظریه‌پردازان شهری بوده و هست (دانشپور و چرخچیان، ۱۳۸۶: ۲۰).

## ۲-۲- معیارهای سنجش کیفیت فضاهای عمومی

PPS<sup>۱</sup> یکی از نهادهای تحقیقاتی بین‌المللی است که محوریت پژوهشهای خود را بر فضاهای عمومی شهری متمرکز کرده است. این نهاد با بررسی بیش از ۱۰۰۰ فضای عمومی در سراسر جهان، دریافت که موفق‌ترین و کاراترین فضای عمومی دارای چهار کلید کیفیتی است: این فضاها در دسترس هستند<sup>۲</sup>، افراد در آنها درگیر فعالیت می‌شوند<sup>۳</sup>، راحت بوده و دارای مناظر زیبایی هستند<sup>۴</sup>، و در نهایت مکانی معاشرت‌پذیر<sup>۵</sup> هستند؛ که در ادامه بیشتر به آنها پرداخته می‌شود: ( نک: به PPS.org).

۲-۲-۱- اجتماع‌پذیری: یکی از مهمترین ابعاد و ویژگیهای فضاهای عمومی، ایجاد فرصتهای لازم جهت تعاملات اجتماعی است. هنگامی که مردم با سایر افراد جامعه تعامل می‌کنند، رابطه قوی‌تری با مکان و جامعه خود احساس می‌کنند. این عامل با تعیین میزان حضور

<sup>۱</sup> Project of Public Space

<sup>۲</sup> Accessible

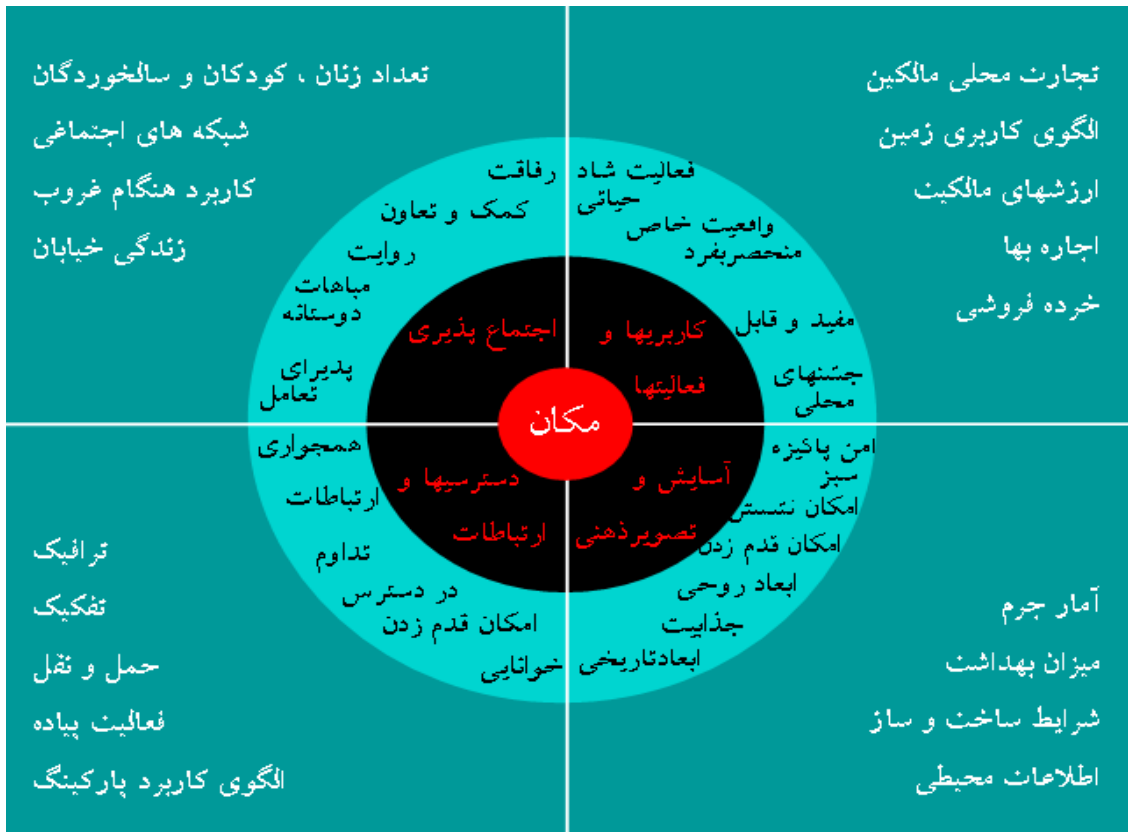
<sup>۳</sup> Activies

<sup>۴</sup> Comfortable

<sup>۵</sup> Sociable

انتخاب نمایند (دانشپور و چرخچیان، ۱۳۸۶: ۲۱).

آن را جهت توقف، قدم زدن و تجربه حیات جمعی



نمودار (۲): ابعاد مؤثر در ارتقای کیفی مکان و فضای عمومی؛ منبع: PPS.org؛ (به نقل از دانشپور و چرخچیان، ۱۳۸۶، ۲۰).

انباشت درآمدهای نفتی و اصلاحات ارضی، از جمله علل عمده تسریع روند شهرنشینی و به تبع آن شکل گیری اسکان غیررسمی بوده اند. در دهه های بعدی اتکا به درآمد و افزایش شکاف اقتصادی میان شهر و روستا، جنگ تحمیلی، بلایای طبیعی و مشکلات و مسایل مدیریتی کلان و خرد، دامنه این پدیده را گسترده تر کرده است (مشهدی‌زاده دهاقانی، ۱۳۸۱: ۳۴۵). به طور خلاصه، علل پیدایش سکونتگاه های غیررسمی در ایران را می‌توان در موارد زیر مطرح نمود: عامل اول: درآمد ناشی از فروش نفت طی دهه ۱۳۵۰ باعث به وجود آمدن بازار

۲-۳- بررسی علل شکل گیری اسکان غیر رسمی در

ایران

اسکان غیررسمی شهری در ایران، از عوامل متعددی، همچون فرایندهای سیاسی برنامه ریزی کلان، الگوهای اقتصاسی توسعه (در مقابل روشهایی که مبتنی بر شرایط ایران باشد) و غلبه نظام برنامه ریزی دستوری و از بالا به پایین تاثیر می‌پذیرد. تحولات اقتصادی و اجتماعی دهه پنجاه در گسترش سکونتگاههای غیررسمی بسیار موثر بوده است. تحولات ناشی از شکل گیری تقسیم کار بین المللی و دگرگونی ساختار اقتصادی کشور، افزایش و

## ۲-۴- بررسی چگونگی پیدایش اسکان غیررسمی در

### تهران و شکل‌گیری فضاهای عمومی آنها

سابقه پیدایش سکونتگاه‌های غیررسمی از تهران به زمان سریع شدن توسعه برون‌زای کشور پس از سال ۱۳۳۵ بر می‌گردد. تحولات نظام سکونت در منطقه کلان‌شهری تهران در طول سالهای ۱۳۵۵ تا ۱۳۷۵ همواره به گسترش نقش اسکان غیررسمی انجامیده است؛ به نحوی که با کاهش سهم مهاجرت به تهران و برعکس، افزایش مهاجرفرستی تهران به کانونهای پیرامونی و کاهش سهم و سایر شهرهای منطقه کلان‌شهری، میزان جذب جمعیت کانونهای غیررسمی به نحو چشمگیری افزایش یافته است و به این ترتیب سهم نسبی جمعیت آنها از حدود ۵٪ در سال ۱۳۵۵ به ۱۹٪ جمعیت منطقه افزایش یافته است. می‌توان گفت فرایند شکل‌گیری فضاهای عمومی در سکونتگاه‌های خودرو، همزمان با شکل‌گیری کالبد محلات شروع می‌شود؛ چون در هر صورت انسان پس از هر نوع یکجا نشینی، ناخودآگاه به ایجاد یک فضای گفتگو و تعاملات اجتماعی با دیگری فکر می‌کند که این در نهایت، به شکل‌گیری فضاهای عمومی منجر می‌شود. فضاهای عمومی به معنای واقعی تا قبل از انقلاب، کمتر در سکونتگاه‌های خودرو دیده می‌شد؛ چون هنوز جمعیت به آن میزان نرسیده بود که نیاز به ایجاد چنین فضاهایی باشد. بعلاوه، دغدغه نسل اول این ساکنان بیش از اینکه ایجاد چنین فضاهایی باشد، ساخت مسکن و سرپناه بوده است. بعد از انقلاب، به واسطه سیاستهای حمایتی و اهدای زمینهای دولتی به این ساکنان، روز به

خدمتماتی گسترده‌ای در چند شهر بزرگ کشور گردید و برای چندین سال متوالی ثبات شغلی و درآمد نسبتاً بالایی را به صورت کاذب به ارمغان آورد. جذب شدن در بازار خدماتی و کسب درآمد بالا، مهمترین عامل مهاجرت روستاییان به شهرها و اسکان آنها در سکونتگاه‌های غیررسمی در ایران است.

عامل دوم: وقوع انقلاب اسلامی و تصرف زمینهای واقع در درون محدوده شهرها که متعلق به افرادی بودند که در اثر وقوع انقلاب اسلامی از مملکت خارج شدند و زمین‌های آنها یا بدون مالک رها شد یا افراد کم‌درآمد و مهاجران روستایی آنها را تصرف کرده، واحدهای مسکونی خود را در سکونتگاه‌های غیررسمی بنا نمودند. عامل سوم: در سالهای اولیه انقلاب زمینهای حاشیه شهرها، بویژه در شهر تهران مورد تصرف گروههای کم‌درآمد و مهاجران روستایی قرار گرفت و این افراد واحدهای مسکونی خود را بنا نموده، سکونتگاه‌های غیررسمی را پدید آوردند. عامل چهارم: تقسیم زمینهای کشاورزی و باغهای تهران به قطعات کوچک و واگذاری آنها به گروههای کم‌درآمد و مهاجران روستایی به منظور احداث واحدهای مسکونی. عامل پنجم را می‌توان در اهمیت روانی داشتن سرپناه از خود برای مردم در طول تاریخ ایران و اهمیت محیط بسته و اندرون برای فرار از محیط ناامن بیرون دانست (شمس، ۱۳۸۵: ۳۵) بر این اساس، شکل‌گیری دو سکونتگاه خودانگیخته مورد بررسی در این تحقیق، بیشتر متأثر از عامل چهارم بوده است.

شود. به طور کلی، می‌توان گفت فضاهای عمومی شهری آن دسته از فضاها هستند که عموم شهروندان بدون نیاز به کنترل، حق ورود و حضور در آنها را دارند. این دسته از فضاها به واسطه مقیاس عملکردی و همچنین طیف متنوع و گسترده مخاطبین خود، دارای بیشترین سهم در حیات جمعی شهروندان هستند. در این میان، مامفورد به همبستگی اجتماعی و ارتباطات متقابل چهره به چهره، تحرک فکر و اندیشه و اهمیت زیبا شناختی فضاهای عمومی تاکید دارد (Woolley, 2003: 67).

همان طور که در مبانی نظری این تحقیق عنوان شد، نهاد بین المللی PPS<sup>۱</sup>، چهار معیار اصلی را برای این نوع فضاها تعریف می‌کند: قابل دسترس بودن، فعالیت-پذیر بودن، زیبا و راحت بودن و اجتماع پذیر بودن. با توجه به تاکید این نهاد بر انعطاف‌پذیری انتخاب این معیارها، می‌توان در سکونتگاههای خودرو نیز این معیارها را در نظر گرفت.

در قالب چارچوب نظری تبیین شده، ابزار مشاهده میدانی برای بررسی و تحلیل اصول و معیارها به کار گرفته شده است. لازم به ذکر است دو محله ده ونک و اسلام آباد، هرچند در قالب تعاریف کلاسیک محله (بر اساس سطح، جمعیت و خانوار و یا تعداد واحد مسکونی) قابل تعریف نیستند (نک: عزیز، ۱۳۸۵: ۳۶)، اما بر اساس عرف و برداشت ذهنی مردم و حتی مدیریت شهری (شهرداری تهران)، به عنوان دو محله کاملاً مشخص و مجزا از هم شناخته می‌شوند.

روز بر جمعیت این سکونتگاهها افزوده شد و در نتیجه، برقراری تعامل بین ساکنان، بیشتر احساس شد: ضمن اینکه با تولد بیشتر و ورود فرزندان این ساکنان به فضاهای عمومی (برای بازی و...) نیاز به ایجاد چنین فضاهایی در بین ساکنان بیشتر احساس شد. در دهه ۷۰ نیز برای بسیاری از این سکونتگاهها که در محدوده طرح تفصیلی قرار گرفته بودند، از طریق سرانه‌ها، حداقل فضاهای عمومی منطبق با ضوابط طرحهای جامع، ایجاد شد. اغلب فضاهای این دوره، همان خیابان‌هایی بودند که اجرایی ترین بخش طرحهای تفصیلی را نیز به خود اختصاص داده بودند (عرفانی، ۱۳۸۸: ۱۱۵).

تا به امروز آنچه را که به عنوان فضای عمومی می‌توان محسوب نمود، مجموعه‌ای از همین گوشه‌ها، خیابانها، میدان‌ها و فلکه هاست که قریب به اتفاق آنها، حاصل اجرای طرحهای تفصیلی و جامع‌اند و در طولانی مدت، خواسته یا ناخواسته، به فضاهای عمومی آن سکونتگاه تبدیل شده‌اند. این فضاها کم و بیش به صورت مشابه در کلیه فضاهای عمومی سکونتگاههای خودروی داخلی و خارجی شهر تهران، دیده می‌شوند.

### ۳- کاربرد روشها و بررسی و تجزیه و تحلیل

#### فرضیه‌ها و سؤالها

#### ۳-۱- چارچوب نظری

بر اساس آنچه که در بخشهای قبلی بحث و تبیین گردید، فضاهای عمومی می‌تواند از ابعاد و معیارهای مختلف اجتماعی، روانشناسی، ذهنی و کالبدی تعریف

<sup>۱</sup> Project of Public Space

مطالعه بیشتر در مورد چگونگی محاسبه و جزئیات روش، نک: زبردست، ۱۳۸۰: ۱۳).

تاکنون در موارد زیادی از تحقیقات انجام شده در زمینه شهرسازی، به منظور مقایسه تطبیقی کیفیات مختلف زندگی و ارزیابی کیفی پروژه‌های شهرسازی از این روش استفاده شده است (عزیزی و ملک محمد نژاد، ۱۳۸۶: ۲۷). نتیجه و امتیازات نهایی بدست آمده بوسیله ارزیابی AHP، نشان می‌دهد که کیفیت فضاهای عمومی، با توجه به معیارهای استخراج شده از PPS، در محله ده ونک بالاتر از فضاهای عمومی محله اسلام آباد است (ده ونک: ۰.۵۹۹، اسلام آباد: ۰.۴۰۱).

### ۳-۲- مقایسه تطبیقی کیفیت فضاهای عمومی در دو

#### محله اسلام آباد و ده ونک بر اساس روش ارزیابی

##### AHP

با توجه به اینکه دو محله اسلام آباد و ده ونک روزگاری یک محله محسوب می‌شده‌اند (قبل از ایجاد اتوبان پارک‌وی یا شهید چمران امروزی)، مقایسه تطبیقی کیفیت فضاهای عمومی این دو محله پس از جدایی کالبدی - فضایی این دو با هم، جالب به نظر می‌رسد. در این تحقیق، سعی شده از طریق تکنیک AHP، اختلاف بین کیفیت دو فضا بهتر نشان داده شود. روش AHP، روشی است منعطف، ساده و قوی که تصمیم‌گیری را در شرایطی که معیارهای تصمیم‌گیری متضاد، انتخاب بین گزینه‌ها را با مشکل مواجه می‌کند، آسان می‌کند (برای

جدول شماره ۱- تعیین امتیاز نهایی کیفیت فضاهای شهری در دو محله ده ونک و اسلام آباد.

| نمونه موردی     | آسایش و تصویر ذهنی |                    |                  |                    | گزری‌ها و فعالیت |                     |               |               | دسترسی‌ها و ارتباطات |          |        |        | اجتماع پذیری |                                 |                   | امتیاز |       |
|-----------------|--------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|---------------------|---------------|---------------|----------------------|----------|--------|--------|--------------|---------------------------------|-------------------|--------|-------|
|                 | امکان قدم زدن      | امکان نشستن و درنگ | امکان پارک و سبز | امکان نشستن و درنگ | معمور به فرد     | بلند و قلاب استفاده | چسبنا و تراکم | امکان قدم زدن | در دسترس بودن        | ارتباطات | تداوم  | همجاری | بازی         | وجود فضای روایت و مساحت دوستانه | رفقت، کمک و تعاون |        |       |
| محله ده ونک     | (۰.۸۲)             | (۰.۸۲)             | (۰.۳۲)           | (۰.۳۲)             | (۰.۳۲)           | (۰.۲)               | (۰.۲)         | (۰.۸۲)        | (۰.۲)                | (۰.۲)    | (۰.۸۲) | (۰.۲)  | (۰.۲)        | (۰.۲)                           | (۰.۲)             | (۰.۲)  | ۰.۲۹  |
|                 | (۰.۲)              | (۰.۳۲)             | (۰.۲)            | (۰.۲)              | (۰.۲)            | (۰.۲)               | (۰.۲)         | (۰.۲)         | (۰.۲)                | (۰.۲)    | (۰.۲)  | (۰.۲)  | (۰.۲)        | (۰.۲)                           | (۰.۲)             | (۰.۲)  | (۰.۲) |
|                 | (۰.۲)              | (۰.۲)              | (۰.۲)            | (۰.۲)              | (۰.۲)            | (۰.۲)               | (۰.۲)         | (۰.۲)         | (۰.۲)                | (۰.۲)    | (۰.۲)  | (۰.۲)  | (۰.۲)        | (۰.۲)                           | (۰.۲)             | (۰.۲)  | (۰.۲) |
| محله اسلام آباد | (۰.۳۲)             | (۰.۳۲)             | (۰.۳۲)           | (۰.۳۲)             | (۰.۳۲)           | (۰.۲)               | (۰.۲)         | (۰.۳۲)        | (۰.۲)                | (۰.۲)    | (۰.۳۲) | (۰.۲)  | (۰.۲)        | (۰.۲)                           | (۰.۲)             | (۰.۲)  | ۰.۴۰  |
|                 | (۰.۲)              | (۰.۳۲)             | (۰.۲)            | (۰.۲)              | (۰.۲)            | (۰.۲)               | (۰.۲)         | (۰.۲)         | (۰.۲)                | (۰.۲)    | (۰.۲)  | (۰.۲)  | (۰.۲)        | (۰.۲)                           | (۰.۲)             | (۰.۲)  | (۰.۲) |
|                 | (۰.۲)              | (۰.۲)              | (۰.۲)            | (۰.۲)              | (۰.۲)            | (۰.۲)               | (۰.۲)         | (۰.۲)         | (۰.۲)                | (۰.۲)    | (۰.۲)  | (۰.۲)  | (۰.۲)        | (۰.۲)                           | (۰.۲)             | (۰.۲)  | (۰.۲) |

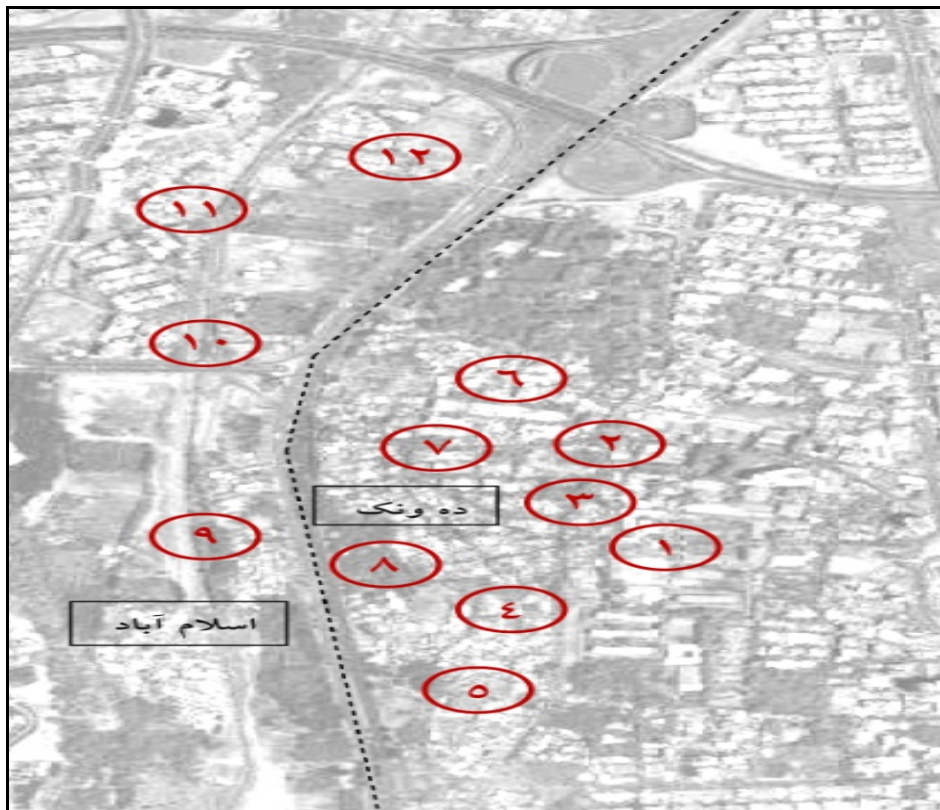
ونک جدا کرده و این محله را در نقطه کور بصری و دسترسی قرار داده است که این عوامل در کنار هم، در افت کمی دسترسی و افت کیفی فعالیت و اجتماع‌پذیری

هرچند این دو محله بعد مسافتی بسیار کمی دارند، اما رد شدن اتوبان شهید چمران از میان این دو محله، محله اسلام آباد را از جریان فعالیت موجود در محله ده



ده ونک نیز دانست. این محله در طول روز بسیار خلوت است، در حالی که محله ده ونک به دلیل نزدیکی به میدان شیخ بهایی و میدان ونک، محله‌ای فعال و پرجمعیت به شمار می‌رود.

فضاهای عمومی موجود در آن، تأثیرگذار بوده‌اند؛ ضمن اینکه علت اصلی این اختلاف را می‌توان ناشی از مهجور ماندن، جمعیت کمتر و پراکندگی بیشتر واحدهای مسکونی محله اسلام آباد نسبت به محله پر رفت و آمد



شکل شماره ۴- فضاهای شاخص عمومی برداشت شده.

فواید آنها، رتبه بندی و سپس متوسط رتبه هر گزینه مشخص شده و بر اساس متوسط رتبه گزینه‌ها، گزینه برتر انتخاب می‌شود (Alden and Morgan, 1974 : 260-261). شایان ذکر است که در این مطالعه فضاهای عمومی برداشت شده شامل ۱۲ فضای شاخص عمومی است (۸ فضا از محله ده ونک و ۴ فضا از محله اسلام آباد). در اینجا، به منظور تسهیل و افزایش سرعت در زمان برداشت اطلاعات، مقیاس امتیازبندی از ۱ تا ۴ (بد،

### ۳-۳- روش فهرست معیارها؛ امتیازدهی به فضاهای

#### عمومی برداشت شده

این روش، نوعی تحلیل هزینه - فایده است که توسط برنامه‌ریزان کالبدی بسط و گسترش یافته است و به طور وسیعی مورد استفاده قرار گرفته است. تا اوایل دهه ۱۹۷۰ این روش به دلیل سهولت استفاده از آن، بیشتر مورد توجه بوده است. در این روش، گزینه‌ها در ارتباط با تعداد مشخصی از معیارها بر اساس هزینه و

متوسط، خوب، خیلی خوب)، برای هر معیار تنظیم شده است تا در نهایت، امتیاز هر کدام از این چهار معیار اصلی، در هر فضای برداشت شده محاسبه گردد.

جدول شماره ۳- امتیاز دهی به زیر معیارهای مؤلفه دسترسی و ارتباطات.

| معیار اول: دسترسی و ارتباطات         | ده ونک                              |                                  |                                     |                             |   |                           |                                  |                                       |                    |                                   |                               | اسلام آباد |
|--------------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|---|---------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|--------------------|-----------------------------------|-------------------------------|------------|
|                                      | فضای ۱<br>فضای مذهبی -<br>انبارخانه | فضای ۲<br>فضای<br>فعالیتی و خرید | فضای ۳<br>خیابان راسته<br>اصلی محله | فضای ۴<br>میدان فضای<br>جمع | فضای ۵<br>فضای مسجد و<br>حیث مذهبی محله | فضای ۶<br>مذهبی -<br>مسجد | فضای ۷<br>فضای تجمع<br>و فعالیتی | فضای ۸<br>پارک و فضای<br>تفریح کودکان | فضای ۹<br>فضای سبز | فضای ۱۰<br>فضای تجمع و<br>فعالیتی | فضای ۱۱<br>مذهبی حیث<br>مذهبی |            |
| سهولت                                | ۳                                   | ۳                                | ۳                                   | ۳                           | ۳                                       | ۳                         | ۳                                | ۳                                     | ۳                  | ۳                                 | ۳                             | ۳          |
| ارتباطات                             | ۳                                   | ۳                                | ۳                                   | ۳                           | ۳                                       | ۳                         | ۳                                | ۳                                     | ۳                  | ۳                                 | ۳                             | ۳          |
| تأمین                                | ۳                                   | ۳                                | ۳                                   | ۳                           | ۳                                       | ۳                         | ۳                                | ۳                                     | ۳                  | ۳                                 | ۳                             | ۳          |
| فرسایش و پهن                         | ۳                                   | ۳                                | ۳                                   | ۳                           | ۳                                       | ۳                         | ۳                                | ۳                                     | ۳                  | ۳                                 | ۳                             | ۳          |
| امکان قدم برانداختن و امنیت<br>پیاده | ۳                                   | ۳                                | ۳                                   | ۳                           | ۳                                       | ۳                         | ۳                                | ۳                                     | ۳                  | ۳                                 | ۳                             | ۳          |
| میانگین                              | ۳                                   | ۳                                | ۳                                   | ۳                           | ۳                                       | ۳                         | ۳                                | ۳                                     | ۳                  | ۳                                 | ۳                             | ۳          |

محله اسلام آباد نیز قرار دارد. هرچند دسترسی مناسب سواره به این محله وجود ندارد اما این بزرگراه و ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی مجاور آن، حجم درخور توجهی از ارتباطات پیاده این محله را برعهده دارد. اما با توجه به اینکه محله اسلام آباد در سطح ارتفاعی پایین‌تر از اطراف و در حاشیه مسیل اوین-درکه قرار دارد و در عین حال، از حاشیه غربی خود، در بن بست ارتباط فضایی با اطراف است، دسترسی به فضاهای عمومی این محله چه برای ساکنان محله و چه برای دیگر مراجعه کنندگان مشکل است.

با نگاهی به امتیاز زیرمعیارهای مؤلفه دسترسی و ارتباطات، می‌توان به این نتیجه رسید که فضاهای عمومی این دو محله به طور نسبی در وضعیت مطلوبی قرار دارند. در این میان، فضاهای عمومی محله ده ونک در وضعیت بهتری قرار دارند؛ زیرا این محله از طرف شرق به میدان شیخ بهایی و میدان ونک ارتباط پیاده و سواره دارد و در حاشیه غربی این محله نیز بزرگراه چمران قرار دارد که این بزرگراه نیز یکی از پررفت و آمدترین بزرگراه‌های تهران است و حجم درخور توجهی از ارتباطات و دسترسی به این محله و فضاهای عمومی آن را برعهده دارد. این بزرگراه در عین حال، در ضلع شرقی

جدول شماره ۳- امتیاز دهی به زیر معیارهای مؤلفه آسایش و تصویر ذهنی

| معیار دوم آسایش و تصویر ذهنی | ده و یک |        |        |        |        |        |        |        |        |         |         | اسلام آباد |
|------------------------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|------------|
|                              | فشار ۱  | فشار ۲ | فشار ۳ | فشار ۴ | فشار ۵ | فشار ۶ | فشار ۷ | فشار ۸ | فشار ۹ | فشار ۱۰ | فشار ۱۱ |            |
| امن و آلوده سبز              | ۴       | ۲      | ۲      | ۲      | ۳      | ۳      | ۳      | ۳      | ۳      | ۳       | ۳       | ۳          |
| امکان نشستن و تریک           | ۴       | ۱      | ۱      | ۱      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲       | ۲       | ۲          |
| امکان قدم زدن از جنبه روانی  | ۴       | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲       | ۲       | ۲          |
| جانیت                        | ۴       | ۴      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲       | ۲       | ۲          |
| امداد ترافیکی و فرهنگی       | ۴       | ۲      | ۱      | ۱      | ۱      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲       | ۲       | ۲          |
| میانگین                      | ۲.۴     | ۲.۴    | ۱.۶    | ۱.۶    | ۲.۲    | ۲.۲    | ۲.۲    | ۲.۲    | ۲.۲    | ۲.۲     | ۲.۲     | ۲.۲        |

همچنانکه جدول شماره ۳ نشان می‌دهد، فضاهای مذهبی در این دو سکونتگاه، فضاهای مناسب تری برای ایجاد آسایش و تصویر ذهنی ساکنانش هستند. علت این امر را می‌توان در سابقه اجتماعی و فرهنگی ساکنان این دو محله جویا شد. با توجه به اینکه اکثر ساکنان این سکونتگاهها، دارای پیشینه روستایی و در عین حال مذهبی هستند، فضاهای مذهبی بهترین مکان برای آسایش روانی و ذهنی آنها به شمار می‌رود، در حالی که بر اساس مشاهدات و مصاحبه‌های میدانی، این آسایش ذهنی کمتر در فضاهای عمومی دیگر این دو محله، مثل خیابان و میدانهای عمومی آن به چشم می‌خورد و

ساکنان ترجیح می‌دهند در سایر فضاهای عمومی این دو محله به کسب و کار خود مشغول باشند. عدم احساس تعلق فضاهای عمومی این دو محله به خود ساکنان نیز مزید بر علت شده است؛ به دیگر بیان، ساکنان این دو محله فضاهای مذهبی موجود در محله خود را متعلق به خود می‌دانند و هرگونه نذورات و کمکهای نقدی را صرف باشکوه تر شدن فضای کالبدی مکانهای مذهبی محله خود می‌کنند؛ در حالی که چنین تصویری در مورد دیگر فضاهای عمومی این دو محله وجود ندارد و ساکنان، میدانها و خیابانهای موجود در این دو محله را کمتر متعلق به خود می‌دانند.

جدول شماره ۴- امتیاز دهی به زیر معیارهای مؤلفه اجتماع پذیری.

| معیار سوم اجتماع پذیری | ده و یک |        |        |        |        |        |        |        |        |         |         | اسلام آباد |
|------------------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|------------|
|                        | فشار ۱  | فشار ۲ | فشار ۳ | فشار ۴ | فشار ۵ | فشار ۶ | فشار ۷ | فشار ۸ | فشار ۹ | فشار ۱۰ | فشار ۱۱ |            |
| رفت آمد و تعین         | ۴       | ۲      | ۲      | ۲      | ۳      | ۳      | ۳      | ۳      | ۳      | ۳       | ۳       | ۳          |
| روایت و مصادات دوستانه | ۴       | ۳      | ۱      | ۱      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲       | ۲       | ۲          |
| بازی تعامل             | ۴       | ۳      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲       | ۲       | ۲          |
| میانگین                | ۴       | ۳      | ۱.۶    | ۱.۶    | ۲.۲    | ۲.۲    | ۲.۲    | ۲.۲    | ۲.۲    | ۲.۲     | ۲.۲     | ۲.۲        |

معیار اجتماع‌پذیری، یکی از معیارهای مهم در فضاهای عمومی سکونتگاه‌های خودرو به شمار می‌رود؛ زیرا بنا بر بافت اجتماعی و عقبه روستایی ساکنان این سکونتگاه‌ها، موضوع همیاری و تعاون در آنها، بیش از سایر فضاهای شهری به چشم می‌خورد. این تعاملات اجتماعی میان ساکنان، به خصوص در فضاهای مذهبی مثل مساجد و هیئتهای مذهبی بیش از سایر فضاها به چشم می‌خورد. علت بروز این تعاملات در فضاهای مذهبی، نیز به روحیه مذهبی و درون‌گرای ساکنان برمی‌گردد. در واقع همان‌طور که در بالا ذکر شد، ساکنان این دو محله، امامزاده، مساجد و هیئتهای مذهبی و فضاهای عمومی پیرامون این نقاط را مکان مناسبی برای برقراری روابط اجتماعی و کمک به یکدیگر تلقی می‌کنند و در

این مکانها، ابراز مشکلات و دغدغه‌های شخصی خود را با یکدیگر ایمن‌تر می‌یابند و بنابراین، اجتماع‌پذیری فضاهای مذهبی در این دو سکونتگاه، بیش از سایر فضاهای عمومی این دو محله است. نکته قابل توجه اینکه فضای خیابان که در تاریخ معاصر کشور، خود را به عنوان یک راسته مهم فعالیتی معرفی نموده است (حیبی، ۱۳۸۰: ۱۶۳)، در این دو سکونتگاه، کمترین امتیاز اجتماع‌پذیری را به خود اختصاص داده است. در واقع، بنا بر ماهیت پویا و برون‌گرای فضای خیابان در شهر، این فضا در تضاد با ماهیت رفتاری و درون‌گرای ساکنان قرار دارد و ساکنان ترجیح می‌دهند در فضای ایستا و ثابتی، مثل فضاهای پیرامونی و داخلی مذهبی یا میدانهای عمومی، دور هم جمع شوند.

جدول شماره ۵- امتیازدهی به زیر معیارهای مؤلفه کاربری و فعالیتها.

| معیار چهارم: گروهی و فعالیتها | نوع رنگ |        |        |        |        |        |        |        |        |         |         | میانگین |
|-------------------------------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
|                               | فضای ۱  | فضای ۲ | فضای ۳ | فضای ۴ | فضای ۵ | فضای ۶ | فضای ۷ | فضای ۸ | فضای ۹ | فضای ۱۰ | فضای ۱۱ |         |
| جنبش و برآورد محلی            | ۴       | ۲      | ۱      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۱       | ۲       | ۲       |
| نظم و انضباط                  | ۴       | ۲      | ۱      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۱       | ۲       | ۲       |
| واقعیت‌های و عناصر به فرد     | ۳       | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۱       | ۲       | ۲       |
| فعالتهای نادر و جانی          | ۳       | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۲      | ۱       | ۲       | ۲       |
| میانگین                       | ۳.۵     | ۲.۷۵   | ۲      | ۲      | ۲.۷۵   | ۲.۵    | ۲.۷۵   | ۲.۵    | ۲.۵    | ۱       | ۲.۷۵    | ۲.۵     |

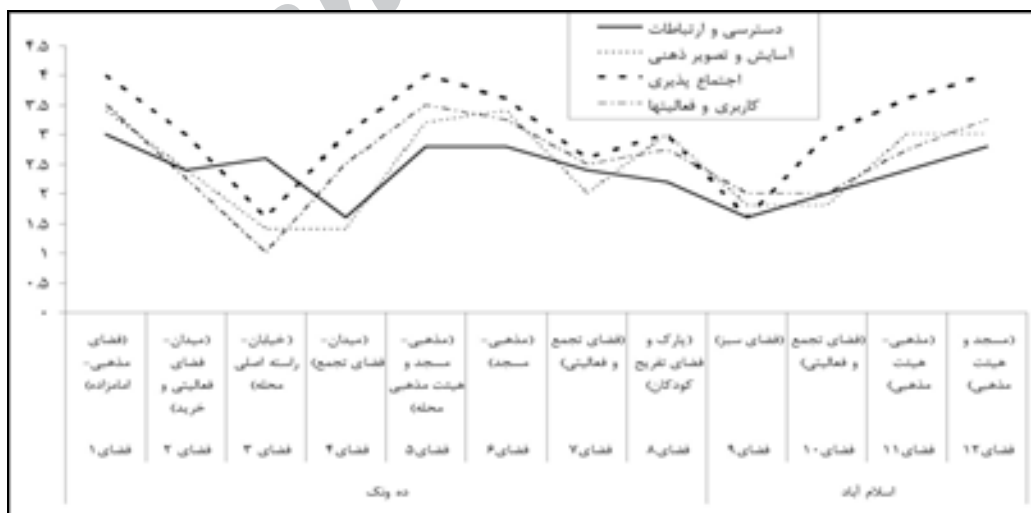
اینکه فضاهای مذهبی نقش مهمی در وحدت ساکنان خواهد داشت، سهم بیشتری از فعالتهای جمعی و همگانی خود را بخصوص هنگام برپایی عزاداری‌ها یا جشن‌های مذهبی، در این فضاها برگزار می‌کنند. به تبع

به تبع افزایش اجتماع‌پذیری فضاهای مذهبی و قدرت این فضاها در جذب روحی و ذهنی ساکنان، حجم کاربریهای پیرامونی و داخلی این فضاها نیز افزایش می‌یابد. به عبارت دیگر، ساکنان این دو محله با باور

مقایسه امتیاز مولفه‌های اصلی کیفیت فضاهای عمومی نشان می‌دهد سطح امتیازات مؤلفه دسترسی و ارتباطات در فضاهای عمومی این دو سکونتگاه، از سایر مؤلفه‌ها کمتر است. در واقع، باید گفت این امر ناشی از فرآیند شکل‌گیری خودبه‌خودی این دو سکونتگاه بدون طرح و نقشه قبلی است. از طرف دیگر، مؤلفه اجتماع‌پذیری در این دو سکونتگاه، در اکثر فضاها در حداکثر سطح امتیاز نسبت به سایر مؤلفه‌ها قرار دارد. این موضوع نیز همان‌طور که گفته شد، به دلیل پیشینه روستایی بسیاری از ساکنان این دو محله است که باعث شده مانند بسیاری دیگر از سکونتگاههای خودرو، حس وحدت، همدلی و اجتماع‌پذیری را به خصوص در فضاهای مذهبی این دو محله ارتقا دهد.

افزایش اجتماع‌پذیری و مراجعات اغلب ساکنان به فضاهای مذهبی، بسیاری از کاربریهای مهم نیز در اطراف این فضاها تعبیه شده، تا فضای کسب و کار نیز رونق بیشتری داشته باشد. در واقع می‌توان گفت در فضاهای مذهبی کاربری تابع فعالیت است. در عین حال، میدانهای عمومی این دو محله، بخصوص محله ده ونک، به دلیل مرکزیت و وجود کاربریهای متفاوت جهت تأمین مایحتاج اولیه و ثانویه ساکنان، رونق درخور توجهی دارند که این موضوع، نشان‌دهنده تبعیت فعالیت از کاربری است؛ ضمن آنکه بررسی کیفیت فضای عمومی خیابان در این مولفه، مانند مولفه قبلی است و خیابان نتوانسته جایگاه مناسبی در گذران فعالیت متنوع ساکنان و تعبیه کاربری‌های متنوع به خود اختصاص دهد.

نمودار ۳، جمع‌بندی امتیازات به دست آمده در فضاهای عمومی این دو سکونتگاه را نشان می‌دهد.



شکل شماره ۳- نمودار مقایسه امتیازات چهار مؤلفه اصلی فضای عمومی در ۱۲ فضای برداشت شده از دو محله ده ونک و اسلام‌آباد.



موضوع نشان می‌دهد ساکنان این دو سکونتگاه، عرصه فعالیت‌های عمومی خود را بیشتر محدود به فضاهای مذهبی نموده‌اند و در واقع، خود را نیز متولی حفظ و حراست از این فضاها می‌دانند؛ در حالی که در سه فضای معمول دیگر در این دو محله، مثل میدان‌ها، خیابان‌ها و پارک‌ها علت این امر را می‌توان در محرمیت این گونه فضاها دانست که در آنها نظارت ارگان‌های عمومی و دولتی بیشتر است. وقوع این مسأله نیز ناشی از ترس و تقابل دیرینه ساکنان این سکونتگاهها با نهادهای دولتی، به خصوص شهرداریهاست. تصاویر زیر فضاهای ۵ و ۱۱ در محله ده ونک و فضاهای ۱۱ و ۱۲ در محله اسلام آباد، نشان می‌دهد که بیشترین امتیاز را از میان سایر فضاها کسب نموده‌اند. واگرایی و امتیاز بالای مؤلفه اجتماع‌پذیری در فضاهای مذهبی نیز شاهد دیگری بر این مدعاست که تعلق خاطر ساکنان به این مکان‌ها، امتیاز اجتماع‌پذیری آنها را نسبت به سایر مؤلفه‌ها افزایش داده است.

جدا از مؤلفه دسترسی و ارتباط فضایی بین فضاهای عمومی که ساکنان کمتر در شکل‌دهی به آنها نقش داشته و یا حداقل در ابتدای شکل‌گیری این سکونتگاهها کمتر به آن توجه داشته‌اند، تجزیه و تحلیل سه مؤلفه دیگر، می‌تواند الگوی رفتاری ساکنان این سکونتگاهها را در مواجهه با فضاهای عمومی روشن نماید. به طور کلی، در تحلیل فضاهای عمومی در این دو سکونتگاه خودرو باید گفت که بیشتر فضاهایی که دارای کاربری مذهبی هستند، در این جدول امتیاز بالایی را آورده‌اند. این موضوع، حاکی از رخ دادن بیشتر کنش‌ها و واکنش‌های اجتماعی ساکنان در این گونه فضاهاست. به نظر می‌رسد چون بسیاری از ساکنان این سکونتگاهها از شهرها و روستاهای اطراف تهران مهاجرت کرده‌اند، حتی پس از چند نسل، هنوز ویژگی‌های فرهنگی و مذهبی خود را حفظ کرده‌اند و در درون (صحن امامزاده یا حیاط مساجد و هیأت‌های مذهبی) و یا پیرامون این کاربریها، به عمده فعالیت‌های اجتماعی مورد نیاز خود می‌پردازند. این



شکل شماره ۴- فضای شماره ۱: امامزاده قاضی الصابر ده ونک.



شکل شماره ۵- فضای شماره ۵: یک هیئت مذهبی در محله ده ونک.



شکل شماره ۶- فضای شماره ۱۱: یک هیئت مذهبی در محله اسلام آباد.



شکل شماره ۷- فضای شماره ۱۲: مسجد شهید چمران اسلام آباد.

هاست، طبیعتاً راهکارها و ابزارهای رسیدن به این مشارکت و پویایی، باید توسط برنامه ریزان شهری مطرح شود. فضاهای عمومی، محمل و عرصه ای برای ظهور و تحقق این اصل مهم است. تقویت و ارتقای کیفیت فضاهای عمومی می تواند در نهایت به تقویت خودباوری و خوداتکایی ساکنان در توانمندسازی این گونه سکونتگاهها منجر شود. این تحقیق دربرگیرنده دو نتیجه مهم است:

۴-۱- از بین فضاهای عمومی دو سکونتگاه ده ونک و اسلام آباد، فضاهای عمومی سکونتگاه ده ونک در وضعیت کیفی مناسبتری نسبت به اسلام آباد قرار دارند و علت اصلی این امر، مهجور ماندن سکونتگاه اسلام آباد از حلقه ارتباطی با سایر نقاط است.

۴-۲- به رغم ادعای وجود قدرت همیاری اجتماعی و مشارکتی بالا در ساکنان سکونتگاه‌های خودرو (ر.ک): به بخش سؤالها و فرضیه‌های تحقیق، در فضاهای عمومی دو سکونتگاه اسلام آباد و ده ونک، کمتر چنین مفهومی به چشم می خورد. تنها در فضاهای مذهبی، معیار اجتماع پذیری، مشارکت و قدرت اجتماعی آشکارا دیده می شود. در واقع، ساکنان این دو سکونتگاه خودرو، به لحاظ پیشینه اجتماعی و فرهنگی خود، روحیات مذهبی و درون گرایی خود را در فضاهای مطمینی - چه از لحاظ مادی و چه معنوی - مثل فضاهای داخلی و پیرامونی امامزاده، مساجد و هیأت‌های مذهبی ابراز می کنند. بروز

پس از فضاهای مذهبی، میدانها و میدانچه های این دو محله، فضاهایی هستند که بیشترین تعاملات اجتماعی ساکنان در آن وجود دارد؛ ضمن اینکه در این فضاها بین امتیازات چهار مؤلفه، همگرایی بیشتری به چشم می خورد. بنابراین، می توان گفت مؤلفه‌های موجود در این نوع فضاها، بیشترین هماهنگی را با یکدیگر دارند. این موضوع به طور نسبی در فضاهای تفریحی و سبز دو محله نیز به چشم می خورد، اما کمترین امتیاز مولفه ها در خیابانهای دو محله به چشم می خورد. در واقع، در معابر و گذرهای موجود در این دو محله، هرچند امتیاز دسترسی بیش از سایر امتیازات قرار دارد، اما امتیاز سایر مولفه ها کمتر از حد معمول است و این موضوع حاکی از افت کیفی این نوع فضاها در این دو محله است.

#### ۴- جمع بندی و نتیجه گیری

بررسی و آسیب شناسی فضاهای عمومی در سکونتگاههای خودرو می تواند ابزار مناسبی برای برنامه ریزان شهری باشد؛ زیرا این فضاها نقش انکارناپذیری در تقویت یا سرکوب فعالیت‌های گروهی، اجتماعی و مشارکتی می توانند داشته باشند؛ با توجه به اینکه ابزار توانمندسازی به راهکاری جهانی برای رونق این سکونتگاهها تبدیل شده و با توجه به اینکه مشارکت ساکنان، یکی از مولفه‌های اصلی در موفقیت این طرح-

این رفتار، با توجه به احساس ناامنی ساکنان در فضاهای برون‌گرتری مثل خیابان یا میدان، قابل توجیه است.

#### ۵- پیشنهادها و راهبردها

۱-۵- بر اساس نتایج این تحقیق، مهمترین راهبرد و گام اول اعتمادسازی میان ساکنان سکونتگاه‌های خودرو و مدیریت شهری، می‌تواند از فضاهای عمومی این سکونتگاه‌ها که عرصه بروز فعالیت‌های عمومی ساکنان است، شروع شود، تا از این طریق، جلب مشارکت شخصی و گروهی ساکنان در سایر فعالیت‌ها، مثل طرح‌های نوسازی و توانمندسازی افزایش یابد.

۲-۵- مدیریت شهری باید ابتدا سرمایه‌گذاری مشخصی برای ارتقای کالبدی و کیفی فضاهای عمومی آنها، بخصوص فضاهای مذهبی اختصاص دهد تا از این طریق، اعتماد ساکنان این دو سکونتگاه به شهرداری و مدیریت شهری جلب شده، در آینده، فرصت مناسبی برای ارتقای سایر فضاهای عمومی این دو سکونتگاه ایجاد شود. در واقع، افزایش کیفیت فضاها و عرصه‌های عمومی در این دو سکونتگاه، زمینه مناسبی را برای حُسن اعتماد و تعامل ساکنان با مدیریت شهری فراهم می‌کند و اجرایی شدن طرح‌های توانمندسازی و نوسازی، راحت‌تر می‌گردد.

۳-۵- در ادامه پیشنهادهای بالا و به منظور آرایه راهکاری عملیاتی، پیشنهاد می‌شود ارتباط فضایی-

کالبدی میان فضاهایی که مؤلفه اجتماع‌پذیری در آنها قویتر است (مثل فضاهای مذهبی)، با فضاهایی که امتیاز مؤلفه فعالیت‌های آنها بیشتر است (مثل میدانها) ایجاد شود. با این اقدام، ارتباط کالبدی- فضایی میان این گره‌ها تقویت شده و با تاکید بر این مسیرهای ارتباطی مثل خیابان‌ها، ساختار کالبدی-فضایی این فضاهای عمومی به هم پیوند خورده، استحکام می‌یابد. در واقع، از این طریق، ارزش سایر فضاهای عمومی در این دو سکونتگاه، هم‌تراز فضاهای مذهبی خواهد شد و ساکنان، فرصت حضور و مشارکت در فضاهای دیگر را خواهند یافت.

#### منابع

- ۱- حبیبی، سید محسن، (۱۳۸۰)، *از شار تا شهر*، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- ۲- حبیبی، سید محسن، (۱۳۷۸)، *فضای شهری، حیات واقعه‌ای و خاطره‌های جمعی*، مجله صفا، شماره ۲۸، تهران.
- ۳- خاتمی، سید محمد، (۱۳۷۸): *از دنیای «شهر» تا شهر «دنیا» (سیری در اندیشه سیاسی غرب)*، نشر نی، تهران.
- ۴- دانشپور، سید عبدالهادی و چرخچیان، مریم، (۱۳۸۶)، *فضاهای عمومی و عوامل مؤثر بر حیات جمعی*، مجله علمی-پژوهشی باغ نظر، شماره ۷، تهران.

- ۵- رفیعیان، مجتبی و سیفایی، مهسا، (۱۳۸۶)، فضاهای عمومی شهری؛ بازنگری و ارزیابی کیفی، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲۳.
- ۶- زبردست، اسفندیار، (۱۳۸۰)، کاربرد فرایند سلسله مراتبی در فرایند برنامه ریزی شهری و منطقه‌ای، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۱۰، تهران.
- ۷- شمس، پگاه، (۱۳۸۵)، ارتقاء کیفیت سکونتگاههای غیررسمی با تاکید بر توانمندسازی و جلب مشارکت مردمی در جهت توسعه پایدار؛ نمونه موردی: محله اسلام آباد تهران، پایان نامه کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای، دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
- ۸- شوای، فرانسوا، (۱۳۸۴)، شهرسازی؛ تخیلات و واقعیات، ترجمه سید محسن حبیبی، انتشارات دانشگاه تهران، تهران.
- ۹- شیخ زین الدین، حسین، (۱۳۷۸)، فرم در معماری، فصلنامه معماری و فرهنگ، شماره اول، تهران.
- ۱۰- شیخی، محمد، (۱۳۷۹)، تبیین فرآیند شکل‌گیری و دگرگونی سکونتگاههای خودرو پیرامون شهر تهران، پایان نامه دوره دکتری، دانشگاه تهران، تهران.
- ۱۱- صدری، حسین، (۱۳۸۵)، بررسی نقش فضاهای شهری در توسعه دموکراسی، اولین همایش بین‌المللی شهر برتر طرح برتر، سازمان عمران شهرداری همدان، همدان.
- ۱۲- طالبی، ژاله، (۱۳۸۳)، روابط اجتماعی در فضای شهری، نامه علوم اجتماعی، شماره ۲۴، تهران.
- ۱۳- عرفانی، جواد، (۱۳۸۸)، نقش فضاهای عمومی شهر در ایجاد حیات شهری در سکونتگاههای خودانگیخته پیرامون کلانشهر تهران، پایان نامه کارشناسی ارشد طراحی شهری، دانشگاه تهران، تهران.
- ۱۴- عزیزی، محمد مهدی، (۱۳۸۵)، محله مسکونی پایدار؛ مطالعه موردی نارمک، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲۷، تهران.
- ۱۵- عزیزی، محمد مهدی، ملک محمد نژاد، صارم، (۱۳۸۶)، بررسی تطبیقی دو الگوی مجتمع‌های مسکونی (متعارف و بلندمرتبه)؛ مطالعه موردی: مجتمع‌های مسکونی نور (سیول) و اسکان تهران، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۳۲، تهران.
- ۱۶- ماجدی، حمید و مدیری، آتوسا، (۱۳۸۵)، عرصه عمومی؛ فضای روابط فرافردي و میان فردي، آبادی، شماره ۵۱، تهران.
- ۱۷- نوزری، حسینعلی، (۱۳۸۱)، بازخوانی هابرماس: درآمدی بر آراء اندیشه‌ها و نظریه‌های یورگن هابرماس، نشر چشمه، تهران.
- 18- Alden, J and R.Morgan, Regional Planning, (1974)." A Comprehensive view", Leonard Hill Book, London,



19- Woolley, Helen, (2003), "*Urban Open Space*": Spon Press. New York.

20- [www.PPS.org](http://www.PPS.org)

Archive of SID