



جغرافیا و روابط انسانی، تابستان ۱۳۹۸، دوره ۲، شماره ۱، پیاپی ۵

## ارزیابی نقش اثرات بلند مرتبه سازی بر کاربری های شهری (مطالعه موردی: شهرستان تنکابن)

اسفندیار الهی چورن\*<sup>۱</sup>، محمد علی الهی چورن<sup>۲</sup>

۱-دانش آموخته کارشناسی ارشد مدیریت و برنامه ریزی درسی دانشگاه آزاد تنکابن

۲-دانش آموخته کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی گردشگری دانشگاه زنجان

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۴/۱۷

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۴/۲۵

### چکیده

یکی از طرح های که برای تامین مسکن و جلوگیری از عوارض ناشی از توسعه افقی ارائه شده است، توسعه عمودی شهرها و ساخت مسکن به صورت بلند مرتبه می باشد و به این منظور جامعه آماری تحقیق خیابان فردوسی غربی و خیابان زنگیشتا محله در شهرستان تنکابن، با استفاده از فرمول نوع دوم کوکران تعداد ۲۱۴ نفر به عنوان نمونه انتخاب شده است. نوع تحقیق توصیفی- تحلیلی است و داده های مورد نیاز به صورت میدانی با استفاده از پرسشنامه جمع آوری شده است نوع تحقیق توصیفی- تحلیلی است و داده های مورد نیاز به صورت میدانی با استفاده از پرسشنامه جمع آوری شده است. روایی گویه های پرسشنامه با نظر تعدادی از محققان بررسی شده و پایایی آن با استفاده از آزمون آلفای کرونباخ به میزان ۰,۷۴ محاسبه شده است. برای تجزیه و تحلیل داده ها از آزمون های آماری  $t$  تک نمونه ای استفاده شده است. به طوری که، از بین مولفه های مورد بررسی به ترتیب مولفه های میزان خدمات آموزشی با ۳/۹۰ با لاترین میانگین و میزان رضایت از خدمات بهداشتی با ۳/۱۸ کم ترین میانگین را دارا می باشد..

واژگان کلیدی: پراکنده رویی، فشرده سازی، بلند مرتبه سازی، آزمون  $t$ ، شهرستان تنکابن

## طرح مسئله

گسترش روز افزون شهرها، کاهش منابع طبیعی، انبوهی و ازدحام ترافیک تنها برخی از اثرات مخربی است که رشد بی رویه جمعیت و پراکندگی نامعقول آن بر روی محیط های طبیعی و فرهنگی جوامه بر جای می گذارد (قربانی و همکاران ۱۳۹۶: ۳۹). به طوری که، رشد و توسعه بی رویه جوامع شهری و افزایش جمعیت آنها به دلایل متعددی، از جمله افزایش طبیعی جمعیت، افزایش مهاجرت های روستایی به شهرها، تغییر در نظام اجتماعی خانوارها، تمرکز فعالیت های تجاری، خدماتی و سرمایه ای در شهرها در دهه های گذشته اتفاق افتاده باعث شده است که شهرها به سوی اراضی اطراف و پیرامون خود که اغلب اراضی مرغوب کشاورزی هستند، گسترش یابند و مشکلاتی از قبیل: تخریب اراضی کشاورزی و ناهمگونی سیما منظر شهرها، تمرکز و تراکم جمعیت در نواحی مرکزی شهری، ترافیک سنگین، تقاضا برای مسکن، افزایش قیمت زمین و اجاره بهای واحد مسکونی را به وجود آورده است (سرایبی و جمشیدی ۱۳۹۶: ۲۶۶). یکی از طرح های که برای تامین مسکن و جلوگیری از عوارض ناشی از توسعه افقی ارائه شده است، توسعه عمودی شهرها و ساخت مسکن به صورت بلند مرتبه می باشد (سرایبی و گورانی ۱۳۹۲: ۵۱). ایجاد ساختمان های بلند مرتبه با عملکرد سکونتی و تجاری به عنوان یکی از راه حل های برون رفت از این بحران در بسیاری از کشور های توسعه یافته و در حال توسعه پیشنهاد شده است (رزاقی اصل ۱۳۸۹: ۴). بنابراین ساخت ساختمان های بلند مرتبه در شهرها با کاربری های مختلط مسکونی، تجاری، اداری، و غیره در طبقات مختلف آن توجیه می شود. منظور از کاربری مختلط ساختمانی است که حداقل مساحت کاربری تجاری یا اداری آن درصد کل زیر بنا باشد (رهنما ۱۳۹۶: ۴۶). با توجه به این طی سالهای اخیر در منطقه مورد مطالعه احداث ساختمان های بلند مرتبه افزایش یافته باعث بروز مشکلاتی از قبیل افزایش تراکم انسانی و ساختمان، کاهش سرانه خدماتی (فضای سبز، بازی، آموزشی و ...) افزایش حجم ترافیک، فشار بیش از حد بر روی شبکه های مختلف شهر از قبیل آب، برق، گاز و عدم وجود فاضلاب شهری در بعضی نقاط و ... شده است. لذا در این تحقیق تلاش خواهیم کرد تا ضمن مطالعه ضرورتها و چالش های بلند مرتبه سازی شهر تنکابن، به بررسی تأثیر احداث ساختمان های بلند مرتبه در این شهر از نظر کاربری شهری بپردازیم.

آیا کاربری خدمات آموزشی بر بلند مرتبه سازی تاثیر گذاشته است؟

آیا بلند مرتبه سازی بر کاربری خدمات بهداشتی بر بلند مرتبه سازی تاثیر گذاشته است؟

آیا بلند مرتبه سازی بر تعامل اجتماعی تاثیر گذاشته است؟

آیا بلند مرتبه سازی بر خدمات تفریحی تاثیر گذاشته است؟

### مبانی نظری

توسعه شهری به مفهوم فضایی، تغییرات در کاربری زمین و سطوح متراکم برای رفع نیازهای ساکنان شهر زمینه مسکن، حمل و نقل، اوقات فراغت و غذا را در بر می گیرد. شهر زمانی دارای توسعه پایدار و مطلوب خواهد بود که در طول زمان از نظر زیست محیطی قابل سکونت و زندگی، از نظر اقتصادی با دوام و بهینه از نظر اجتماعی همبسته و پایدار باشد و شهروندان بتوانند درآمدی عادلانه، مسکنی مناسب و زندگی سالم و احتی داشته باشند (شمس و همکاران ۱۳۹۴: ۴۸). توسعه شهری از جمله پدیدهای مهم عصر نوین زندگی اجتماعی تلقی می شود. شهرها به تدریج واقعیاتی همچون فزونی جمعیت و تراکم و فعالیت را به عنوان بخشی از حیات کنونی خود تجربه می کنند (سرابی و جمشیدی ۱۳۹۶: ۲۶۸) می توان گفت الگوی سنتی طرح توسعه شهری در ایران، به دلیل نداشتن نگرش سیستمی و بی توجهی به نفاذ ضعف و قوت، پتانسیل های طبیعی و انسانی شهر ناموفق بوده، بنابراین گسترش شهرها در اغلب کشورهای جهان ناشی از بی برنامه گی بوده و بی بهره برداری اصولی از زمین شهری است. درکل توسعه بافت شهری می توانند به دو صورت پیوسته و گسسته باشد. این معیار نشان دهنده فشردگی و انسجام بافت شهری می باشد. و نحوه استفاده از زمین را در شهر نشان می دهد. این معیار بیانگر آن است تاچه حد از زمین های شهر به خوبی استفاده شده است و چه اندازه از زمین های بایر در داخل بافت شهر وجود دارد در این معیار توسعه جدا افتاده از کالبد بافت اصلی شهر به عنوان توسعه گسسته نام می گیرد از طرف دیگر در بررسی فرایند توسعه کالبدی - فیزیکی تقسیمات مختلفی از انواع توسعه شهری ارائه شده است؛ در این میان دو نوع از تقسیم بندی توسعه شهر بیش تر مورد توجه صاحب نظران است؛ ۱- رشد شهر مطابق منشا ۲- رشد شهر مطابق جهت از این نظر رشد شهر بر



اساس جهت و مسیر گسترش نیز به دو صورت گسترش افقی و رشد عمودی صورت می گیرد (شمس و همکاران ۱۳۹۲: ۴۸).

#### شهر فشرده

ساختار فضایی در حقیقت ترتیب قرار گرفتن عناصر شهر و نحوه ارتباطات آن ها در چارچوب محور ارتباطی، عرصه یا حوزه معین جغرافیایی در رابطه با یکدیگر است، به عبارت دیگر ساختار فضایی به مجموعه ای از ارتباطات ناشی از فرم شهری و تجمع مردم، حمل و نقل و جریان کالا و اطلاعات اشاره دارد (لطیفی ۱۳۹۱: ۹). در سال ۱۹۷۰، برنامه ریزان شهری و حمل و نقل، شروع به ترویج ایده جوامع و شهرهای فشرده کردند؛ پس از آن، ایده ی پیتر کالتورپ، با عنوان روستا شهرها که بر پایه حمل و نقل عمومی، پیاده روی و دوچرخه سواری به جای استفاده از اتومبیل بود با اقبال عمومی، روبرو شد. از این رو ایده شهر فشرده اولین بار توسط جورج دمتزیگ و توماس ال ساعتی در سال ۱۹۷۳ به عنوان راهکاری جهت توسعه افقی شهرها و محافظت از فضا های باز روستایی مطرح شد. این ایده معتقد به محدود بودن گسترش مراکز شهری به منظور کاهش ترافیک، بهبود دسترسی ها و در نهایت بهبود کیفیت زندگی شهروندان است (لطیفی و همکاران ۱۳۹۶: ۲۴). معمار دیگر به نام آندرز دوانی ایده تغییر قوانین طراحی برای ارتقا مفهوم اجتماع و کاهش استفاده از اتومبیل را مطرح نمود. مشکل تهیه زمین و هزینه ی بالا آن جهت احداث ساختمان و تعریض بزرگراهها (به ویژه تخریب زمینهای با ارزش تاریخی و حفاظت شده) باعث شد برخی سازمان ها ایده های دیگری را برای متمایل ساختن طرحهای حمل و نقل به سوی استفاده از وسایط نقلیه عمومی مطرح سازند. سازمان حفاظت محیط زیست آمریکا رشد رشد هوشمند را به عنوان راهی برای کاهش آلودگی هوا پیشنهاد کرد. این رشد به نوعی از برنامه ریزی است که با استفاده از فاکتورهای اجتماعی، اقتصادی و زیست-محیطی توسعه را به نواحی بایر و مجهز به زیر ساخت های لازم و یا نواحی که میتوانند به تاسیسات مورد نیاز مجهز تجهیز شوند، هدایت می نماید (رهنما ۱۳۹۳: ۹۰). به عقیده (مثنوی ۱۳۸۲ ک ۹۲-۱۰۸) شهر فشرده شهری است با فرم مناسب برای پیاده روی، دوچرخه سواری و حمل و نقل عمومی همراه با تراکمی که سبب تشویق تعاملات اجتماعی می گردد. مشخصه اصلی آن، تراکم و ترکیب کاربری اراضی و استفاده از آن می تواند تا ۷۰ درصد طول فاصله های طی شده ی داخل شهری را کاهش دهد. در

مطالعه (Tasi, 2005:43) شناخت الگوهای متفاوت فشرده از پراکنده با بررسی شاخص های از جمله اندازه مصرف زمین بیش تر، سرانه ی زمین بالاتر، توزیع نامناسب تر کاربری ها در شهر گسترده و در مقابل پیوستگی و اتصال و استمرار بافت در شهر فشرده قابل بررسی است (زیاری و همکاران ۱۳۹۱: ۲۲۱). از دیدگاه ونس و هدل تراکم های بالا با ترکیب کاربری اراضی ها و برنامه ریزی بهینه کاربری زمین، سفر با اتومبیل را کاهش می دهد مطالعات اخیر نشان می دهد که اختلاط کاربری ها بهترین نقطه نظر است به طوری که، امروزه شکل فشرده باتوسعه و تولید حمل نقل عمومی به عنوان یک ابزار کاهش شلوغی و تامین دسترسی راحت باید در انجمن برنامه ریزی مورد توجه باشد (لطیفی ۱۳۹۱: ۹). به عقیده (الیکن ۱۹۹۱) شهرهای فشرده شامل ویژگی های؛ افزایش استفاده از فضا در شهر، تراکم بالای مسکونی، تمرکز زدایی، فشردگی، تلفیق و ترکیب کاربری ها و نوعی خود بسندگی را دارا می باشد. از دیدگاه (Nioman, 1989) خواستار تراکم زیاد، کاربری های مختلط و رشدی هستند که در درون مرزهای کنونی مناطق شهری صورت گرفته و هیچگونه توسعه ای ورای محدوده ی شهری صورت نگیرد (شکوهی ۱۳۷۸: ۵۶) از دیدگاه (کمیسیون اروپا ۱۹۹۰) محدودیت بسیار زیاد توسعه شهری، استفاده مجدد از زیر ساخت ها و اراضی توسعه یافته قبلی، تجدید حیات مناطق موجود شهری نتیجتاً زندگی شهری، محدودیت و تراکم بالای جمعیت و بلند مرتبه سازی موجب شکل شهری فشرده و حفظ اراضی کشاورزی و باغات می شود (رهنما ۱۳۸۹: ۴۶). از دیدگاه (Far, 2008) به طور گسترده ای پراکنده جمعیت در توسعه چگالی کم؛ استفاده مجدد از زمین های مسکونی، تجاری و کار اشتغال جدی شبکه ای از جاده ها که بلوک های عظیم و زیرزمین را ایجاد می کند که دسترسی به آنها را محدود می کند. و فقدان مراکز شهر یا گره های مهم فعالیت مطالعات نشان داده است که هزینه های قابل توجهی در ارتباط با گسترش فضای شهری وجود دارد که شامل هزینه های انرژی بالاتر، به خصوص مصرف بنزین، میزان بالای ترافیک، افزایش مصرف آب و نیاز به تامین زیرساخت های اضافی (حمل و نقل، برق، آب، سیستم های فاضلاب) و امکانات عمومی (مدارس، آتش، پلیس، کتابخانه ها) به مناطق تازه توسعه یافته (Far, 2008). همچنین هزینه های زیست محیطی قابل توجهی در ارتباط با توسعه گسترده وجود دارد از جمله افزایش انتشار گازهای گلخانه ای، آلودگی هوا، آلودگی آب، سیل، سر و صدا، فرسایش، از دست دادن زمین های اولیه کشاورزی، از دست دادن فضای باز و تالاب، از دست دادن منظره معماران و گروه های حمایت از شهروندان در پاسخ به تحقق هزینه های گسترش

فضای شهری و جایگزینی محدود به توسعه ی حومه شهر، رویکرد "رشد هوشمندانه" را به شهرنشینی تحمیل کرده اند. با تکیه بر مفاهیم مانند شهرسازی جدید، توسعه انبوه، مسکن ارزان قیمت، حفاظت تاریخی، توسعه ترانزیت گرا و مرزهای رشد شهری، محور اصلی جنبش رشد هوشمند، تشویق توسعه بیشتر با تراکم بالا در مناطقی که در حال حاضر دارای شهرت هستند و حاوی یک ترکیبی از زمین با هم به اندازه کافی نزدیک به تشویق پیاده روی، دوچرخه سواری و استفاده از حمل و نقل عمومی در رشد هوشمندانه شهری است (Goetz, 2013: 2181). از دیدگاه (فردوسی ۱۳۹۴: ۲۱) هوشمند شهری در نهایت منجر به توسعه شهری با الگوی عمودی و فشردگی می شود که سطح زمین کم تری را اشغال نموده، به ارتقای کیفیت زندگی جامعه، تنوع طراحی، توانمندسازی اقتصاد و ترقی مسائل زیست محیطی، افزایش سلامتی عمومی، تنوع و گوناگونی مسکن و فراهم کردن شیوه های مختلف حمل و نقل می انجامد و با افزایش دسترسی، به کاهش سفرها و در نتیجه کاهش انتشار آلاینده ها و مصرف انرژی منجر می شود به طوری که، شهرسازی جدید رشد هوشمند و توسعه پایدار، همگی در راستای مدیریت رشد عمل می کنند. از دیدگاه (موحد ۱۳۹۳: ۵۹) شهر فشرده ساخت انعطاف پذیر دارد که در آن بخش ها به یکدیگر مرتبط هستند به طور که، در فرم شهر فشرده تاکید بر رشد مراکز شهری موجود و زمین های بازیافتی و در عین حال دوری از گسترش و پخش شدن در حاشیه هاست این فرم به دلیل ایجاد حمل و نقل پایدار، کاهش گسترگی و استفاده پایدار از زمین همبستگی اجتماعی و توسعه ی فرهنگی، صرفه جویی اقتصادی در ارائه زیر ساخت ها و حمایت از خدمات کسب و کار محلی مورد توجه است.

ساختمان های بلندمرتبه

برای ساختمان های بلند از دیدگاههای مختلف تعاریف متفاوتی ارائه شده است که هر یک از منظر خود به تعریف بلند مرتبه سازی پرداخته اند. در طول زمان و در مکان های مختلف نیز به تعاریف ساختمان های بلند مرتبه متفاوت بوده است. فرهنگ جدید انگلیسی آکسفورد می گوید، ساختمان های که طبقه بلند داشته باشد. از دیدگاه مهندسان ساختمان، هنگامی می توان بنایی را بلندمرتبه یا مرتفع نامید که ارتفاع آن باعث شود نیروهای جانبی ناشی از زلزله و باد بر طراحی آن تاثیر قابل توجهی بگذارد و بر این مبنا از لحاظ ارتفاع، ساختمان های بیش تر از ۱۰ طبقه را بلند مرتبه به شمار

می آورند (کشمیری ۱۳۹۵: ۳۲۰). از دیدگاه جامعه اجتماعی بلندی ساختمان در محوطه و فعالیت در هوای آزاد و نظارت بر کودکان با زیاد شدن ارتفاع مشکل ساز می شود مخصوصا در ارتفاع بیش تر از ۳۲ متر به طوری که، در کنفرانس بین المللی ایمنی حریق در ساختمان های بلند گفته شد که خارج کردن مردم در هر ارتفاعی از ساختمان بر کار آن ها به طور جدی اثر می گذارد. قوانین عمومی ماساچوست ارتفاع بیش از ۳۳ متر را به طور کلی بلند می خواند، اکثر مهندسان ساختمان، بازرسان، معماران و سایر صاحب نظران ارتفاع بیش از ۲۵ متر را بلند می دانند ([WWW.civil808.com](http://WWW.civil808.com)). از دیدگاه هندسی ساختمان های منفرد مرتفع که ارتفاع آن بلندتر از قطر دایره محاطی پلان باشد بلند مرتبه خواهند بود. از دیدگاه مهندسی ساختمان هنگامی که ارتفاع ساختمان باعث شود نیروهای جانبی ناشی از زلزله باد بر طراحی آن تاثیر بگذارد بر این مبنای لحاظ ارتفاع ساختمان های بیش تر از ۱۰ طبقه بلند مرتبه به شمار می آید. از دیدگاه مهندسی تاسیسات ساختمان کوتاه عمدتاً ۳ تا ۵ طبقه، ساختمان میان مرتبه ۸ تا ۱۰ طبقه، ساختمان بلندمرتبه ۱۵ تا ۱۶ طبقه و ساختمان های بسیار بلند ۳۰ تا ۴۰ طبقه هستند. از دیدگاه برنامه ریزان و طراحان شهری به آپارتمان های بلند مرتبه بیش از ۱۰ طبقه اصطلاحاً برج می گویند. از دیدگاه اجتماعی فاصله ای که نظارت بر فعالیت کودکان و نوجوانان در فضای باز و صدا کردن آن ها براحتی امکان پذیر است. تعیین کننده ساختمان بلند مرتبه است و این مقدار حدود ۳۰ الی ۵۰ متر می باشد و حد ارتفاع جهت بلند مرتبه بودن ساختمان مسکونی ۳۲ متر می باشد (رهنا ۱۳۹۲: ۴۲).

اصطلاح پست مدرن اولین بار توسط یک فیلسوف آلمانی در سال ۱۹۵۷ به کار گرفته شد پیشگامان پست مدرنیسم در حقیقت منمنتقدان مدرنیسم بودند. فردریش دنیچه از اولین کسانی بود که به بن بست های مدرنیسم پی برد او در نقد فلسفه مدرنیسم بیش تر به نقد عقل گرایی کانت پرداخت دستاوردهای اساسی آن را مورد حمله قرار داد او در حقیقت به عنوان اولین منتقد مدرنیته اصول و مبانی آن ها را مورد پرسش می کشد به طوری که پارادایم پست مدرنیسم برای حل مشکل انسان مدرن به دنبال راه حل هایی است که صرفاً تکیه بر عقل و ساختار قدرت نباشد لذا مباحث اخلاقی جدید مثل دفاع اخلاقی از فرهنگ غیر غربی را مطرح می کند و اینها مقدمه مباحث پیدایش جنبش های صلح، محیط گرایی و فمینیستی می گردد. بنابراین بارادایم پست مدرنیسم به دنبال بررسی شاخص های اقتصادی

در جوامع بسا صنعتی نشان می دهد که حجم و شتاب پیشرفت ها به نحوی است که می توان به عنوان شاکله جدید اقتصادی و گسست از اقتصاد مدرن معتقد شد چراکه در این اقتصاد سرمایه نه مکان مشخصی دارد نه سرمایه گذار، بلکه کارخانجات مختلف با سرمایه های مختلف در قالب گروه صنعتی و از کشورها و ملت ها مختلف احداث و راه اغندازی می شوند. بنابراین سرمایه گذار غیر متمرکز می شود (پارسی پور ۱۳۹۲: ۶۳).

مکتب مدرنیسم

بیش از سایر جنبش های فکری در شکل گیری و رشد عمودی شهرهای قرن بیستم نقش ایفا کرده است. این مکتب به دنبال به کار گیری هنرهای تجسمی، معماری و فن استوار است و به شهر به صورت قطع با گذشته، تاریخ و زمان نگاه می کند از بزرگان این مکتب می توان لوکوبوزیه دگروپیوس و میس واندرا نام برد.

مکتب شیکاگو

در سال ۱۹۱۶ مطالعه محیط انسان ساخت و محیط اجتماعی برای اولین بار بوسیله رابرت پارک و ویلیام توماسن جامعه شناس شیکاگو صورت گرفت. این مکتب بعدها با عنوان اکولوژی انسانی شیکاگو، زمینه را برای شکل یابی بوم شناسی اجتماعی شهر فراهم کرد. این مکتب رویکردی عمدتاً محیط شناسی داشت و به همین دلیل با نام محیط شناس شهری نیز مطرح گشت. نگاه مکتب شیکاگو به شهر که از آن بعنوان محیط شناس شهری نیز یاد می کنند. نگاهی انتقادی و بحث برانگیز می باشد این دیدگاه با قیاس انداموارگی، شهر را همچون بهنه ای جغرافیایی در نظر می گیرد (محمدی)

مکتب آمایش انسانی

با گسترش تجارب شهرسازی مدرنیسم و نقد آنها ضرورت محو قرار گرفتن انسان و روابط اجتماعی او در فرآیند برنامه ریزی مورد توجه قرار گرفت و به ظهور نگرشی انجامید که به انسان گرایی یا مکتب آمایش انسانی معروف است. در دیدگاه طرفداران این مکتب، برنامه ریزی شهری و رای معماری دو فعالیتی میان رشته ای است. مامفورد از پیشگامان این مکتب بر محدود کردن اندازه شهر و تراکم



جمعیت جهت بهبود روابط اجتماعی تاکید کرده است همچنین او سازمان دهی حومه های برانکنده را به صورت اجتماعی متعادل و کاهش تراکم کلان شهر را از طریق تخلیه بخشی از جمعیت و اختصاصی مکان آن به کاربری خدماتی، دو حرکت ضروری در نظم بخشیدن به کلانشهر امروزی می داند (پورمحمدی)

مکتب کتر کتیوسم

از شاخه های مکتب نوگرایی در روسیه شوروی بعد از انقلاب اکتبر و همزمان با پایان جنگ جهانی اول و مشخصه بترز سال های پس از جنگ جهانی اول است. مشخصه بارز سال های بعد از جنگ جهانی اول در شوروی، فعالیت های پرشوری بود که در زمینه شهرسازی و معماری، در ابعاد نظری و علمی صورت گرفت. از سویی به علت متوقف شدن عملیات ساختمانی در طول جنگ کمبود مسکن در شهرها احساس شد از سویی دیگر به علت صدماتی که در جنگ در بسیاری از شهرها وارد آمده بود، این کمبود شدت گرفت؛ بنابر این لازم بود تا به عملیات ساختمانی در مقیاس وسیع اقدام گردد (پاستور ۱۳۸۲: ۱۰۲).

روش شناسی تحقیق

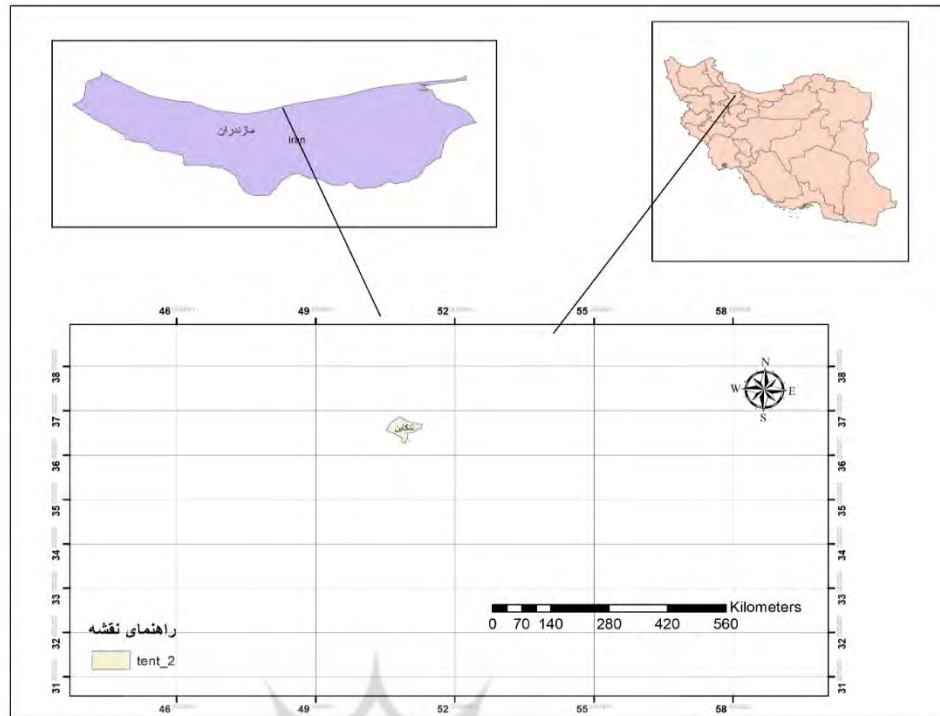
پژوهش حاضر یک پژوهش کاربردی است برای تبیین موضوع و نتایج آن از روش های توصیفی - تحلیلی مبتنی بر مطالعات میدانی (پرسشنامه و مشاهده) استفاده شده است. قلمرو مکانی پژوهش شهر تنکابن می باشد جامعه آماری تحقیق ۵۱۲ نفر می باشد که بر اساس جدول مورگان ۲۱۲ نفر به عنوان حجم نمونه انتخاب شده است. روایی گویه های پرسشنامه با نظر تعدادی از محققان دانشگاهی تایید شده و پایایی آن نیز با استفاده از آزمون آلفای کرونباخ به میزان ۰,۷۴ محاسبه شده است. برای برای تجزیه و تحلیل داده ها از آزمون  $t$  تک نمونه ای استفاده شده است.

منطقه مورد مطالعه

شهرستان تنکابن یکی از شهرستان های استان مازندران و در موقعیت جغرافیایی ۳۶ درجه و ۴۸ دقیقه عرض شرقی و ۵۰ درجه و ۵۲ دقیقه طول شمالی و ۲۰ متر پایین تر از سطح دریای آزاد قرار دارد.



شهرستان تنکابن چهارمین شهرستان بزرگ مازندران و پرجمعیت‌ترین شهرستان غرب مازندران است. و از شمال به دریاچه خزر، از جنوب به رشته‌کوه البرز مرکزی، از شرق به شهرستان چالوس و از غرب به شهرستان رامسر محدود می‌شود. این شهرستان مشتمل بر سه بخش و هفت دهستان است و دهستان‌های آن به ترتیب عبارت‌اند از: میر شمس‌الدین، گلیجان، تمشکل، کترا، بلده، دو هزار، سه هزار (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۰). بر اساس آخرین تقسیمات کشوری در سال ۱۳۹۱ مساحت این شهرستان بالغ بر ۲۱۴۰ کیلومتر مربع است (سایت فرمانداری تنکابن، ۱۳۹۳). در این تحقیق تمرکز بر روی بخش مرکزی شهرستان تنکابن است. بخش مرکزی تنکابن یکی از بخش‌های سه‌گانه شهرستان ساحلی تنکابن از توابع استان مازندران است که با توجه به اینکه مرکز شهرستان تنکابن نیز در آن قرار می‌گیرد از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. این بخش در ۱۳۷۸ تأسیس شده و تا سال ۱۳۸۲ شامل بخش مرکزی و بخش خرم‌آباد بود که در این سال بخش خرم‌آباد از آن جدا و به صورت یک بخش مجزا درآمد. بخش مرکزی از شمال به دریای زیبای خزر، از جنوب به دامنه‌های پوشیده از جنگل و مراتع سرسبز و شهر خرم‌آباد، از سمت شرق به رودخانه ولی‌آباد که مرز بخش مرکزی و بخش نشنا دیگر بخش شهرستان و از غرب به پل چالکروود که مرز شهرستان تنکابن و رامسر می‌باشد محدود است. وسعت این بخش ۵۰۸ کیلومتر مربع است و دارای دو شهر به نام‌های تنکابن (مرکز شهرستان) و شهر شیروود است. بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال ۱۳۹۰، جمعیت کل بخش ۸۶۶۹۲ نفر است که از این تعداد ۵۵۷۶۷ نفر شهری و تعداد ۳۲۸۵۰ نفر روستایی است که در قالب ۸۲۵۳ خانوار شهری و ۱۰۲۸۴ خانوار روستایی زندگی می‌کنند (سایت بخش مرکزی تنکابن، ۱۳۹۴).



شکل ۱- منطقه مورد مطالعه

## یافته‌ها و بحث

### الف- یافته‌های توصیفی

یافته‌های توصیفی نشان می‌دهد که از میان ۲۱۴ پاسخگو، ۴۴ درصد در گروه سنی ۴۰-۳۱ و ۷۲/۹۰ تا ۷۳/۲ درصد از پاسنگویان مردان بوده‌اند. از نظر وضعیت سواد ۷۶ درصد دانشگاهی بوده‌اند. همچنین ۷۳/۲ درصد از پاسنگویان

جدول ۱-ویژگی های جامعه آماری

| ویژگی پاسخگویان | های | بیشترین تعداد  | درصد |
|-----------------|-----|----------------|------|
| سن              |     | گروه سنی ۳۱-۴۰ | ۴۴   |
| سواد            |     | دانشگاهی       | ۷۶   |
| تاهل            | ۱۴۸ |                | ۷۰/۱ |
| جنسیت           | ۱۵۷ |                | ۷۶   |

#### یافته های استنباطی

برای تجزیه و تحلیل داده‌های بدست آمده از پرسشنامه از آزمون  $t$  تک نمونه‌ای استفاده شده است. نتایج تجزیه و تحلیل داده‌های پرسشنامه‌ای با استفاده از آزمون  $t$  تک نمونه‌ای با در نظر گرفتن مطلوبیت عددی مورد آزمون مساوی با (۳ به عنوان میانگین طیف پنج گزینه‌ای لیکرت)، نشان می‌دهد که مقادیر میانگین عددی محاسبه شده برای همه مولفه‌های مرتبط با بلند مرتبه سازی در منطقه مورد مطالعه بالاتر از مطلوبیت عددی مورد نظر می‌باشند. به عبارت دیگر، با احتساب دامنه طیفی مولفه‌ها که بین ۱ تا ۵ بر اساس طیف لیکرت در نوسان است، مقادیر تفاوت از حد مطلوب در همه موارد دارای جهت مثبت می‌باشد و تفاوت معناداری مولفه‌ها در سطح ۹۵ درصد معنادار گزارش شده است. علاوه بر این، تحلیل یافته‌ها بیانگر این واقعیت است. خدمات آموزشی با  $۳/۹۰$  با لاترین میانگین و میزان رضایت از خدمات بهداشتی با  $۳/۱۸$  کم ترین میانگین را دارا می باشد.

جدول ۲- یافته های استنباطی

| مطلوبیت عددی مورد آزمون = ۳ |                   |              |            |               |         |                              | مؤلفه ها |
|-----------------------------|-------------------|--------------|------------|---------------|---------|------------------------------|----------|
| فاصله اطمینان ۹۵ درصد       | تفاوت از حد مطلوب | سطح معناداری | درجه آزادی | آماره آزمون t | میانگین |                              |          |
|                             |                   |              |            |               |         |                              | پایین تر |
| -۰/۱۷۸۰                     | -۰/۱۰۹۵           | ۰,۰۰۰        | ۲۱۳        | ۳/۱۵۱         | ۳/۹۰    | رضایت از خدمات آموزشی        |          |
| -۰/۲۵۴۴                     | -/۲۴۳۴            | ۰,۰۰۰        | ۲۱۳        | ۱۱/۰۲۸        | ۳/۲۴    | میزان رضایت از خدمات تفریحی  |          |
| -۰/۱۱۲۳۴                    | -/۲۲۵۱            | ۰,۰۰۰        | ۲۱۳        | ۱۱/۰۱۲        | ۳/۱۸    | میزان رضایت از خدمات بهداشتی |          |
| -۰/۱۲۳۱                     | -/۱۸۱۲            | ۰,۰۰۰        | ۲۱۳        | ۱۵/۵۶         | ۳/۷۸    | تعامل اجتماعی                |          |

نتیجه گیری

یکی از پدیده هایی که شهر های امروز جهان و به ویژه شهرهای بزرگ با آن مواجه اند بلند مرتبه سازی است. ایده ی بلند مرتبه سازی نخست به منظور بهره برداری از زمین های مرکز شهر و در پی توجه به اقتصاد شهر مطرح گردید. زیرا از سویی گرایش به تراکم و تمرکز واحد های اقتصادی، تقاضا برای زمین در مرکز شهر را به شدت افزایش داده بود و از سوی دیگر عرضه زمین در این منطقه شهر محدود بود. در نتیجه افزایش تراکم ساختمانی به عنوان راه حلی برای افزایش سطح زیربنای مورد بهره برداری ارائه شد. استفاده فراگیر از این روش، به تدریج افزون بر کاربریهای اقتصادی مانند کاربری های صنعتی، اداری و تجاری دامن گیر کاربری های مسکونی نیز گشت و به مناطق پیرامونی شهر نیز گسترش یافت، لیکن به مانند هر راه حل دیگری، این راه حل دارای تبعات و آثار منفی نیز بوده و مشکلات نوینی را برای شهروندان پدید آورد که از آن جمله می توان به افزایش ازدحام و تراکم، افزایش

آلودگی های زیست محیطی، کاهش دسترسی شهروندان به هوای آزاد و نور خورشید و غیره اشاره کرد (منعم و ضرابیان، ۱۳۸۶: ۱۰۲). برای تجزیه و تحلیل داده‌های بدست آمده از پرسشنامه از آزمون  $t$  تک نمونه‌ای استفاده شده است. یافته‌های تحقیق حاکی از آن می‌باشد که مقادیر میانگین عددی محاسبه شده برای همه مولفه‌های مرتبط با بلند مرتبه سازی در منطقه مورد مطالعه بالاتر از مطلوبیت عددی مورد نظر می‌باشند. به عبارت دیگر، با احتساب دامنه طیفی مولفه‌ها که بین ۱ تا ۵ بر اساس طیف لیکرت در نوسان است، مقادیر تفاوت از حد مطلوب در همه موارد دارای جهت مثبت می‌باشد و تفاوت معناداری مولفه‌ها در سطح ۹۵ درصد معنادار گزارش شده است. علاوه بر این، تحلیل یافته‌ها بیانگر این واقعیت است. خدمات آموزشی با ۳/۹۰ بالاترین میانگین و میزان رضایت از خدمات بهداشتی با ۳/۱۸ کم‌ترین میانگین را دارا می‌باشد.

#### منابع و مأخذ

- سرایبی محمدحسین، بیرانوندزاده مریم، & رستم گورانی ابراهیم ۱۳۹۳. بررسی و تحلیل عوامل موثر بر گسترش آپارتمان نشینی در شهر خرم آباد با استفاده از تکنیک های *AHP* و *TOPSIS*.
- سرایبی، & جمشیدی. (۱۳۹۶). بررسی الگوهای رشد کالبدی شهر ارومیه و ارائه یک الگوی بهینه به منظور افزایش فشردگی. پژوهش های جغرافیایی برنامه ریزی شهری، ۵(۲)، ۲۸۷-۲۶۵
- رهنما، محمدرحیم، & حجازی جوشقانی. (۱۳۹۶). استفاده از دانش مدیریت ریسک پروژه برای تدوین راهبردهای بهبود مشارکت در پروژه‌های عمومی-خصوصی شهری (نمونه موردی: پروژه‌های مشارکتی شهرداری مشهد). فصلنامه علمی-پژوهشی پژوهش و برنامه ریزی شهری، ۱(۲۹)، ۱-۲۲
- شمس مجید، رحمانی بیژن، & رحمانی امیر. تحلیلی بر گسترش کالبدی-فضایی شهر و تعیین الگوی بهینه و پایدار رشد کالبدی شهر صالح آباد با بهره گیری از مدل های کمی.
- شمس مجید، رحمانی بیژن، & رحمانی امیر. تحلیلی بر گسترش کالبدی-فضایی شهر و تعیین الگوی بهینه و پایدار رشد کالبدی شهر صالح آباد با بهره گیری از مدل های کمی.
- لطفی صدیقه، مهدیان بهنمیری معصومه، & مهدی علی ۱۳۹۱. تحلیلی بر روند گسترش کالبدی شهر و اثرات آن بر کیفیت محیط زیست شهری، مورد پژوهش: شهر بابلسر

شاکری، اقبال و امید صمدی واقفی ۱۳۸۵. بلند مرتبه سازی؛ پاسخی برای کاهش مناطق متراکم و فرسوده شهری

اجزاء شکوهی، رهنماء، محمدرحیم، & امیدوار. (۲۰۱۰). نقش بلند مرتبه سازی در هماهنگی عملکرد های شهری با استفاده از شبکه ی عصبی محتمل (نمونه ی موردی: مجتمع بلندمرتبه فیروزه ی بانک ملی مشهد). مشهد پژوهی، ۳

رهنماء، محمدرحیم، رزاقیان، & فرزانه. (۲۰۱۳). مکان یابی ساختمانهای بلندمرتبه با تاکید بر نظریه رشد هوشمند شهری در منطقه ۹ شهرداری مشهد. آمایش جغرافیایی فضا، ۳.

رزاقی اصل، سینا، مهدوی نیا، فیضی، دانشپور، & عبدالهادی. (۲۰۱۰). طراحی شهری عمودی، مفاهیم و الزامات تحقق آن در کلان شهر تهران. ماهنامه علمی پژوهشی باغ نظر، ۷(۱۳)، ۱۶-۳.

موحد، *et al* ۲۰۱۴. تبیین الگوی گسترش فضایی-کالبدی شهر سقز با رویکرد فرم شهری پایدار. فصلنامه مطالعات ساختار و کارکرد شهری ۲، ۵(۲۰۱۴): ۷۵-۵۵.

فردوسی سجادی، & شکری فیروزجاه پری. تحلیل فضایی-کالبدی نواحی شهری بر اساس شاخص های رشد هوشمند.

Goetz, A. (2013). Suburban sprawl or urban centres: Tensions and contradictions of smart growth approaches in Denver, Colorado. *Urban Studies*, 50(11), 2178-2195

Craighead, G. (2009). High-rise building definition, development, and use. *High-Rise Security and Fire Life Safety*. 3rd ed. Elsevier Inc, 1-26