



عطاءالله زرفشان^۱

محمد رضا پور محمدی^۲

اسماعیل نصیری^۳

مهندی موسی کاظمی^۴

بررسی نقش ساختار کالبدی-فضایی در عملکرد مطلوب محله‌ای (مطالعه موردی: کلان شهر تبریز)

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۴/۰۹/۲۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۳/۰۹/۲۰

چکیده

آغاز روند سریع شهرنشینی از میانه‌های قرن بیستم در کشورهای جهان سوم از جمله کشور ایران موجب از هم گسیختگی ساختار کالبدی شهرها گردید. به طوری که ساختار محله‌بندی شهرها را که بر پایه مقیاس انسانی طراحی شده بود از هم فرو پاشید. از این‌رو شهرهای امروزی با توجه به پیشینه تاریخی از ساختار کالبدی منسجمی برخوردار نیستند و در روند توسعه خود بافت‌های ناهمگونی را تجربه کردند. پژوهش حاضر با هدف ارزیابی نقش ساختار کالبدی-فضایی در عملکرد مطلوب محله‌ای در بافت‌های سنتی، مدرن و خودرو شهر تبریز و شناسایی متغیرهای تاثیرگذار کالبدی محله‌ای (۱۳۹۳) صورت گرفته است. روش تحقیق پیمایشی-تحلیلی بوده که داده‌های مورد نیاز را با استفاده از پرسشنامه جمع‌آوری و با آزمون‌هایی مورد تجزیه و تحلیل قرار داده است. بر اساس نتایج

E-mail: ata.zarafshan@gmail.com

۱- دانشجوی دکتری گروه جغرافیا، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

۲- استاد گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تبریز، ایران.

۳- استادیار گروه جغرافیا، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

۴- دانشیار گروه جغرافیا، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران.

به دست آمده، در مجموع بین ابعاد شش گانه ساختار کالبدی-فضایی و عملکرد مطلوب محله‌ای، در محلات بافت‌های سنتی نسبت به محلات بافت‌های مدرن و خودرو همبستگی بالایی وجود دارد؛ اما براساس تحلیل رگرسیونی روش همزمان (ENTER) میزان تاثیرگذاری ابعاد شش گانه ساختار کالبدی-فضایی در محلات بافت‌های سه گانه در مطلوبیت عملکردی تفاوت وجود دارد. در محلات سنتی بعد دسترس پذیری با ۰/۴۸۸، در محلات مدرن بعد فشردگی با ۰/۴۹۲ و در محلات خودرو بعد مقیاس با ۰/۴۲۴ ضریب بتا بیشترین تاثیرگذاری را در مطلوبیت عملکرد محله‌ای دارند.

کلید واژه‌ها: ساختار کالبدی-فضایی، نوشهرگرایی، عملکرد محله‌ای، کلان‌شهر تبریز.

مقدمه

انقلاب صنعتی و در پی آن اختراع خودرو در دهه‌های آخر قرن نوزدهم میلادی موجب گردید که ساختار شهرهای همسو با محیط و نیازهای اجتماعی و روحی انسان مختل شود. تحولات اجتماعی و از هم گسیختگی نهادهای جمعی از پیامدهای رشد ناهمگون و توسعه گستته شهرها در نیمه اول قرن بیستم میلادی نیز بود (سینگری و مفیدی شمیرانی، ۱۳۹۰: ۷۴). در چند دهه اخیر، شهرها تغییرات چشمگیری را تجربه کردند که ناشی از فشار تمرکز عظیم جمعیت، تسلط حرکت وسایط نقلیه و رویکردهای نامناسب برنامه‌ریزی شهری بوده است. این‌ها اثرات جانبی نامطلوب مدرنیزاسیون هستند که از یک جهت شکل شهرها را تغییر داده‌اند، بلوک‌های شهری را در واحدهای بزرگ‌تری آمیختند و تنوع آن‌ها را به طور عمده‌ای کاهش داده‌اند. از این‌رو، شهرها به مناطق ویژه تک عملکردی با وابستگی شدید به اتومبیل تبدیل شدند (سعیدی و اوکتای، ۲۰۱۲: ۴۹۶)^۵.

آنچه که مسلم است در گذشته، ساختار و استخوان‌بندی عمومی شهر، بر پایه مقیاس انسانی و واحدهای فعالیتی، حرکتی و خدماتی مبتنی بر آن، استوار بوده است. بر این اساس در شهرهای قدیمی نوعی سلسله‌مراتب و هماهنگی طبیعی میان سازمان کالبدی و سازمان اجتماعی شهر به وجود آمده بود. شالوده سازمان‌دهی کالبدی اجتماعی در شهرهای قدیم، بر نظام محله‌بندی و سلسله‌مراتب تقسیمات آن استوار بوده که هم به روابط اجتماعی و اقتصادی شهر و هم به روابط اداری، ارتباطی و خدماتی شهر، سازمان می‌داده است؛ بنابراین در شهرهای قدیم، چگونگی استفاده از زمین و نحوه تقسیم و توزیع کاربری‌های مختلف، تابعی از نظام محله‌بندی و سلسله‌مراتب کارکردی آن

بوده است (دفتر برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور، ۱۳۸۱: ۷۱). در شهرهای بزرگ، گاهی محله برای خود شهری بود نیمه‌مستقل با بازارها، مساجد و سازمان اداری که وابسته به حکومت بود (لطیفی و صفری چاک، ۱۳۹۲: ۵۹). محله به عنوان یک واحد ساخت شهری از دیر باز از عناصر مهم و موثر تشکیل دهنده حیات اجتماعی شهری بودند. نقش و کارکرد محلات، موجب می‌شد که افراد ساکن، پیوندهای اجتماعی بیشتری نسبت به امروز داشته باشند (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۲: ۸۹). البته امروزه در شهرها و سکونت‌گاههای جوامع پیشرفت‌های از اهمیت محله نسبت به گذشته کاسته شده است، زیرا روابط و پیوندهای اجتماعی بر اصول و ارکانی متفاوت از گذشته استوار گشته‌اند (زراعت دوست فرد، ۱۳۷۹: ۷۹)؛ اما به دلایل متعدد امروزه مجدداً از الگوی محله محوری حمایت می‌شود.

مهم‌ترین دلایل عبارت است از:

- ۱- فراهم کردن خدمات و تسهیلات لازم برای افرادی که از تحرک کم‌تری برخوردارند، خصوصاً سالخوردگان و مادران، بچه‌های کوچک و معلولان
 - ۲- سفرهای غیر شغلی به مغازه‌ها، مدارس، تسهیلات تفریحی و امثال‌هم حدود ۷۰ درصد از کلیه سفرها را در بر می‌گیرد، تامین دسترسی به بخش‌ها و مراکز شهری به‌وسیله حمل و نقل کارا از یک طرف و خدمات محلی قابل دسترسی از طریق پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری از طرف دیگر می‌تواند کمک بسیار مهمی در کاهش استفاده از اتومبیل و کلیه آثار آن از قبیل ازدحام و آلودگی نماید.
 - ۳- واحدهای محله‌ای به خاطر اندازه و جمعیت کم خود موجب مشارکت موثر شهروندان در شکل دادن به منطقه آن‌ها می‌شود و این امر استقلال محلی را ارتقاء می‌دهد.
 - ۴- مراکز محله‌ای باعث ایجاد تعلق مکانی و مرکزیت می‌شوند (فری، ۱۳۸۳: ۶۱).
- نظریه پردازانی همچون ابنزر هوارد با نظریه باغشهر، کلارنس پری با تئوری واحد همسایگی، کلارنس اشتاین و هنری رایت با طرح رادبرن در اوایل قرن بیستم و در دهه‌های اخیر بانیان جنبش نوشهرگرایی با ارائه الگوهای TND و TOD، نظریه دهکده شهری و رویکرد محله مبنا که همگی در قالب پارادایم شهرسازی کوچک مقیاس ارائه شده‌اند (مدنی‌پور، ۱۳۸۷: ۲۹۹)، به دنبال دستیابی به الگوی محله محوری هستند و می‌خواهند از طریق طراحی کالبدی به تقویت زندگی اجتماعی بپردازنند و پیاده محوری، تنوع و سرزندگی را به محیط‌های مسکونی شهرها برگردانند. شهر تبریز به عنوان یکی از شهرهای مهم شمال غرب کشور با تحولاتی که از آغاز سده اخیر بر خود دیده، گسترش بی‌سابقه‌ای را تجربه کرده است. در این شهر به غیر از بافت‌های سنتی که دچار تغییر شده‌اند، مناطق جدیدی نیز براساس ضوابط شهرسازی مدرن بنا گردیده‌اند. همچنین بخش‌های فقیرنشینی هم بدون داشتن هیچ

برنامه‌ای رشد کرده‌اند. تحقیق حاضر می‌کوشد با توجه به ساختار کالبدی متفاوت در بافت‌های مختلف، عملکرد محله‌ای آن‌ها را مورد ارزیابی قرار دهد.

اهداف پژوهش

بررسی تطبیقی میزان مطلوبیت عملکرد محله‌ای در بافت‌های سه‌گانه شهر تبریز.
ارزیابی میزان تأثیرگذاری ابعاد مختلف ساختار کالبدی در بافت‌های سه‌گانه تبریز.

پیشینه پژوهش

عزیزی (۱۳۸۵) در پژوهشی با عنوان محله مسکونی پایدار معتقد است، اگر قرار باشد اصول و معیارهای توسعه پایدار تحقق یابد، محله‌های شهری به عنوان هسته‌های اصلی توسعه می‌باید در کانون توجه سیاستگذاران، برنامه‌ریزان و طراحان باشد (عزیزی، ۱۳۸۵: ۴۶).

در پژوهشی موسوی (۱۳۸۷) هر نوع کالبد شکافی و تجویز سیاست‌های شهری را مستلزم بازنگری در رویکردهای سنتی اداره شهر و به کارگیری شیوه‌هایی می‌داند که در آن برنامه‌ریزی محله محور و شهروند محور در کانون طراحی و عملیات قرار می‌گیرد (موسوی، ۱۳۸۷: ۹۹). لطفی و کوهساری (۲۰۰۹) وضعیت اجتماعی و اقتصادی ساکنان محله را در نحوه دسترسی به تسهیلات تأثیرگذار می‌داند. به عنوان مثال خانوارهای فقیر معمولاً ترجیح می‌دهند از نزدیک‌ترین تسهیلات استفاده نمایند تا از هزینه حمل و نقل اجتناب کنند. در حالی که خانوارهای با درآمد بالا برای دوری از شلوغی و ازدحام مسافت‌های زیادی را طی می‌کنند (لطفی و کوهساری، ۲۰۰۹: ۲۰۰).^۶ سعیدی و اوکتای (۲۰۱۲) معتقدند با توجه به تغییرات چشم‌گیر شهرها در چند دهه اخیر و از بین رفتن تنوع کارکردی محلات شهری، باید هدف سیاست‌های برنامه‌ریزی و راه حل‌های طراحی شهری کاهش نیاز به حرکت وسایط نقلیه باشد و در توسعه محلات جدید به دسترس‌پذیری و نفوذپذیری توجه شود، به نیازهای عابرین پیاده، دوچرخه‌سواران، به افراد معلول و کم‌توان و به کسانی که از حمل و نقل عمومی استفاده می‌کنند، اولویت داده شود و تنوع کاربری‌ها در محلات افزایش یابد (سعیدی و اوکتای، ۲۰۱۲: ۴۹۶). سراق‌الدین و شلبی^۷ (۲۰۱۳) در راستای بهبود کیفیت زندگی شهری از بعد کالبدی پیشنهاد می‌کنند که: الف) محله باید فشرده، پیاده محور و دارای کاربری‌های مختلف باشد، ب)

6- Lotfi and Koohsari

7- Sarag El Din and Shalaby

دسترسی به خدمات و تسهیلاتی که مورد نیاز ساکنان است را فراهم کند و ج) از طریق طراحی ساختار کالبدی مناسب دسترسی به خیابان‌های معین و فضاهای باز فراهم گردد (سراق الدین و شلبی، ۲۰۱۳: ۹۱).

مبانی نظری

نظریه واحد همسایگی: با توجه به شروع تحولات کالبدی شهرها در پی ظهور مدرنیسم، در اوایل قرن بیستم، کلارنس پری نظریه‌ای تحت عنوان «واحد همسایگی» مطرح کرد (اوسترافسکی، ۱۳۷۸: ۱۱۱) که در حال حاضر هم به عنوان پایه‌ای برای برنامه‌ریزی شهری در قالب طرح‌های جامع شهری مورد استفاده قرار می‌گیرد (مضطربزاده و حجتی، ۱۳۹۰). بر اساس این نظریه واحد همسایگی به مرکزیت یک مدرسه ابتدایی طراحی می‌شود، جمعیتی بین ۵۰۰۰ تا ۶۰۰۰ در آن ساکن‌اند، ترافیک عبوری به آن راه ندارد و به وسیله امکانات خرید، عبادتگاه، کتابخانه و مرکز تجمعات جامعه سرویس‌دهی می‌شود (سیف‌الدینی، ۱۳۸۱: ۱۵۶) (شکل شماره ۱). نظریه پری باعث شد تا هنری رایت و کلارنس اشتاین با غهای سانی ساید را طراحی کنند و چند سال بعد شهر جدید رایتن را در اطراف نیویورک احداث کنند. شهر رادبرن برای ۲۵ هزار نفر و شامل سه واحد همسایگی با ۷۵۰۰ تا ۱۰ هزار نفر جمعیت طراحی شده بود. این نوع برنامه‌ریزی مکتب مدرنیسم را رواج داد (زیاری، ۱۳۷۸: ۲۶).

نوشهرگرایی^۸: نوشهرگرایی یک رهیافتی است که از استراتژی‌های طراحی محور طرفداری می‌کند تا با ساخت و بازسازی محله‌ها، شهرک‌ها و شهرها مانع از پراکندگی حومه‌ای و تنزل داخلی شهرها شود (وی و هسو، ۲۰۱۴: ۱۶). این جنبش در طراحی‌ها از تاریخ الهام می‌گیرد و به ارزش‌های متنوع فرهنگی و تفاوت‌های اقلیمی، اقتصادی، اجتماعی و تکنیکی توجه دارد (ابن صالح، ۲۰۰۴: ۱۰). نوشهرگرایان محله‌های شهری سرزنده را به عنوان بهترین الگو برای برنامه‌ریزی شهری می‌دانند (مکان، ۲۰۰۹: ۴۳۹). این رویکرد شامل دو الگوی طراحی یکی توسعه سنتی محله^۹ یا برنامه‌ریزی شهری سنتی جدید و دیگری توسعه حمل و نقل محور^{۱۰} می‌باشد (بوهل، ۲۰۰۰: ۷۶۲). سنتی محله (TND) و توسعه حمل و نقل محور (TOD)، همگی ویژگی‌های یکسان از محله ارائه می‌دهند (دانش و بصیری مردنه‌ی، ۱۳۸۷: ۷۶).

8- New Urbanism

9- wey and Hsu

10- Eben Saleh

11- McCann

12- Traditional neighborhood development

13- Transit oriented development

14- Bohl



شکل ۱: طرح واحد همسایگی کلارنس پری (پینگار^{۱۵}، ۲۰۱۲)

الف) توسعه محله سنتی (TND): آندرودونی و الیزابت پلاتر-زیبرک از پیشگامان توسعه محله سنتی یا TND هستند. واحد اصلی این رویکرد محله‌ای است که اندازه‌اش از ۴۰ تا ۲۰۰ ایکر و ساختاربندی اش شعاعی با بیش از یک چهارم مایل است و به گونه‌ای طراحی شده که اکثر خانه‌هایش حداقل سه دقیقه پیاده‌روی تا پارک‌های محله و پنج دقیقه پیاده‌روی تا میدان یا فضای مشترک مرکزی فاصله دارد (مدنی‌پور، ۱۳۸۷: ۳۱۲). از نظر دونانی و پلاتر-زیبرک اصول استخراجی از اندازه و سازمان فضایی پیشینیان برای یک محله عبارتند از ۱- محله باید دارای مرکز و لبه باشد، ۲- اندازه بهینه محله یک چهارم مایل از مرکز به لبه باشد، ۳- محله ترکیبی متعادل از فعالیت‌ها، سکونت، خرید، کار، تحصیل (آموزش)، عبادت و تفریح دارد. ۴- محله مکان ساختمان‌ها و ترافیک را برابر روی یک شبکه خوب از خیابان‌های پیوسته سازماندهی می‌کند. ۵- محله اولویت را به فضای عمومی و جای‌گیری مناسب ساختمان‌های شهری می‌دهد (کنگره نوشهرگرایی^{۱۶}، ۱۹۹۶: ۸۱).

ب) توسعه حمل و نقل محور (TOD): از جمله الگوهای برنامه‌ریزی نوشهرگرایی، توسعه حمل و نقل محور است که اولین بار توسط پتر کالتورپ دیگر چهره شاخص نوشهرگرایی مطرح شده است (سانگ و اوه، ۲۰۱۱: ۷۰)^{۱۷}

15- Pinnegar

16- Congress for the New Urbanism

17- Sung and Oh

یک تکنیک برنامه‌ریزی است که از اهداف آن می‌توان به کاهش استفاده از اتومبیل، ترویج استفاده از حمل و نقل عمومی و انواع حمل و نقل با نیروی انسانی از طریق تراکم بالا-کاربری مختلط، توسعه محیط‌های دوستانه در داخل نواحی با فاصله قابل پیاده‌روی از مراکز حمل و نقل اشاره کرد (وی و چی یو، ۲۰۱۳: ۱۰۶).^{۱۸} TOD فقط یک ایستگاه عبوری برای دریافت خدمات حمل و نقل عمومی نیست، بلکه آن مکان خیلی مهمی برای زندگی، خرید، تفریح و تعامل اجتماعی است (کامرزامان، ۱۴: ۵۴).^{۱۹} جدول (۱) اصول دهگانه نوشهرگرایی را نشان می‌دهد.

جدول ۱- اصول مهم نوشهرگرایی

اصول	توصیف
پیاده محوری	اکثر نیازهای ساکنان در فاصله ۱۰ دقیقه پیاده‌روی از خانه و محل کار قرار دارند - طراحی مسیرهای دوستانه پیاده‌روی - مسیرهای پیاده‌روی مستقل از اتومبیل‌ها و غیره
اتصال و پیوستگی	شبکه به هم پیوسته خیابان‌ها که ترافیک را پراکنده می‌کند و پیاده‌روی را تسهیل می‌نماید - سلسه‌مراتب خیابان‌های باریک، بلوارها و کوچه‌ها - شبکه پیاده‌روی باکیفیت بالا و قلمرو عمومی که قدم زدن را لذت‌بخش می‌کند.
کاربری‌های مختلط - متنوع	ترکیبی از مغازه‌ها، ادارات، آپارتمان‌ها در مکان، کاربری مختلط درون محله‌ها، بلوك‌ها و درون ساختمان‌ها. تنوعی از افراد، سن‌ها، سطوح درآمدی، فرهنگ و نژادها
گونه‌های مختلف مسکن	مجموعه‌ای از انواع مساکن در اندازه‌ها و قیمت‌ها مختلف در مجاورت هم
کیفیت معماری و طراحی شهری	تاكید بر زیبایی، راحتی انسان و خلق حس مکان - جایابی ویژه کاربری‌های مدنی و مکان‌هایی درون اجتماع، معماری با مقایسه انسانی، محیطی زیبا که روح انسان را تغذیه می‌دهد.
ساخت محله سنتی	مرکز و لبه قابل تشخیص - فضای عمومی در مرکز - اهمیت کیفی حوزه عمومی، فضای باز عمومی که به عنوان هنر طراحی شهری شده است - دارا بودن مجموعه‌ای از کاربری‌ها و تراکم‌ها در فاصله ۱۰ دقیقه پیاده‌روی
افزایش تراکم	زیادتر بودن ساختمان‌ها، سکونتگاه‌ها، مغازه‌ها و خدمات نزدیک به هم برای سهولت پیاده‌روی. تا استفاده موثرتر از خدمات و منابع را فراهم نماید و مکانی دلپذیرتر و راحت‌تر برای زندگی خلق کند. اصول طراحی نوشهرگرایی در حوزه کاملی از تراکم‌ها از شهرهای کوچک تا شهرهای بزرگ به کار گرفته می‌شوند.
حمل و نقل سبز	شبکه‌ای از قطارهای با کیفیت بالا که شهرها، شهرک‌ها و محله‌ها را به هم وصل می‌کند. طراحی مسیرهای دوستانه پیاده‌روی که استفاده بیشتر دوچرخه‌ها، موتورسیکلت‌های سوارها، رورک‌ها و قدم زدن را به عنوان رفت‌وآمد روزانه تشویق می‌کند.
پایداری	تأثیر محیطی حداقلی توسعه و بهره‌برداری آن، تکنولوژی‌های بومی که برای اکولوژی و سیستم‌های طبیعی احترام قابل است. کارایی انرژی، استفاده کمتر از سوختهای فناوری - تولید محلی بیشتر - پیاده‌روی بیشتر، رانندگی کمتر
کیفیت زندگی	با در نظر گرفتن این موارد می‌توان شاهد ارتقاء کیفیت زندگی خوب و خلق مکان‌هایی که روح انسانی را غنی و متعالی می‌کنند، بود.

منبع: (وی و هسو، ۲۰۱۴: ۱۶۶)^{۲۰}

18- Wey and Chiu

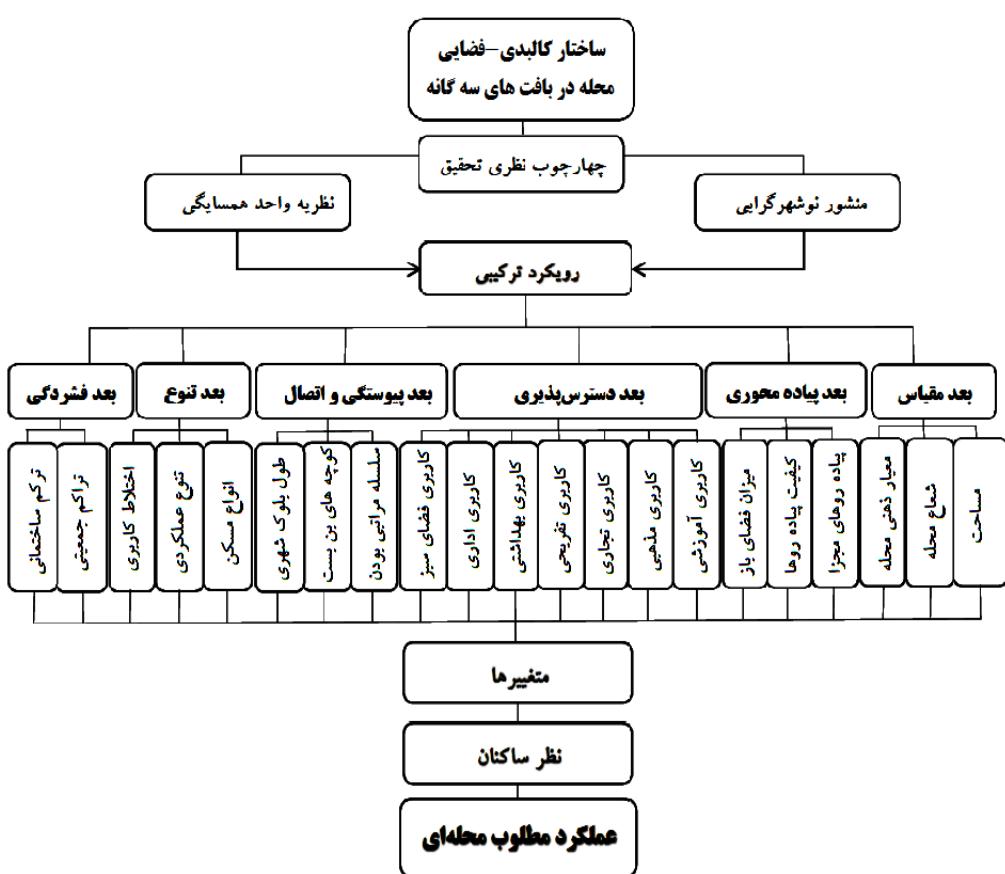
19- Kamruzzaman

20- Wey and Hsu

نشور نوشهرگرایی در ۲۷ اصل صریح خلاصه شده است. از ۲۷ اصل تعیین شده ۹ اصل آن در سطح ناحیه، ۹ اصل در سطح محله و ۹ اصل آن در سطح بلوک بیان شده است؛ اما با بازبینی اصول در کنگره نوشهرگرایی، اصول نوشهرگرایی در سطح محله از ۹ اصل به ۱۰ اصل افزایش یافته است.

مواد و روش‌ها

تحقیق حاضر تحلیلی-پیمایشی است. مواد و متغیرهای پژوهش از طریق مطالعات استنادی و پیشینه مطالعات و با تعمیق و تدقیق در نظریه‌های مختلف مربوط به توسعه محلات استخراج گردید.



شکل ۲: ابعاد و متغیرهای مربوط به ساختار کالبدی-فضایی

به منظور شناسایی، تطبیق، تحلیل و الگوسازی در ساختار کالبدی-فضایی محلات انسان محور در کلانشهر تبریز، با تکیه بر تئوری‌ها و نظریه‌های پژوهش می‌باشد مولفه‌ها (ابعاد)، متغیرها و شاخص‌ها در محلات بافت‌های سه‌گانه تدوین گردند. شاخص‌های ترکیبی مربوط به ساختار کالبدی در این پژوهش به دلیل میزان اهمیت مطلوب است این

ساختار در محلات انسانمحور و نقش اساسی پیاده‌محوری در ایجاد محلات انسانمحور در شش بعدکلی: مقیاس، پیاده‌محوری، دسترس‌پذیری، پیوستگی و اتصال، تنوع، فشردگی انتخاب گردید. شکل شماره (۲) ابعاد و متغیرهای مربوط به ساختار کالبدی -فضایی را نشان می‌دهد.

برای ارزیابی میزان مطلوبیت عملکرد محله‌ای با استفاده از فرمول کوکران اقدام به نمونه‌گیری شده است. حجم نمونه ۵۸۸ نفر برآورد گردید که برای هر بافت ۱۹۶ نفر به طور تصادفی انتخاب گردید. ابزار اندازه‌گیری یک پرسشنامه ۲۱ سوالی بوده که بر روی طیف پنج گزینه‌ای لیکرت نظر پاسخ‌دهندگان در مورد متغیرهای مختلف تحقیق را مورد بررسی قرار داده است. همچنین برای آزمون همبستگی و معادله رگرسیونی از نرم‌افزار spss استفاده شده است.

معرفی محدوده مورد مطالعه

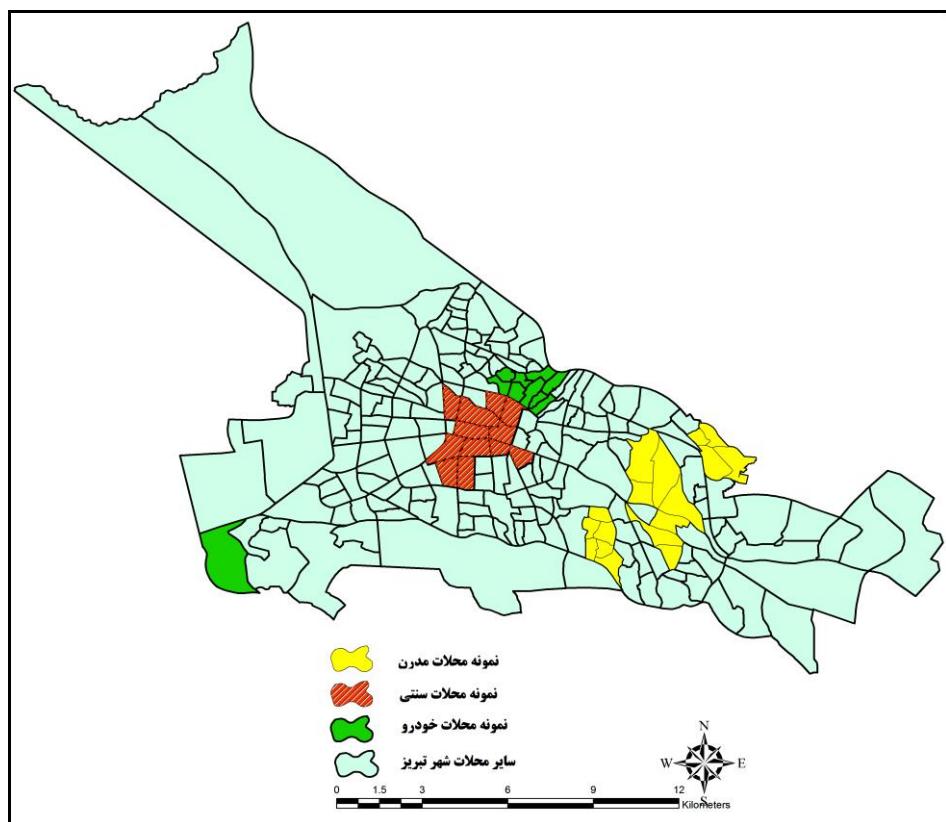
برای تعیین محدوده مورد مطالعه، ابتدا هفت نوع بافت شهری تبریز (شترنجی، شبکه‌ای، خطی، ارگانیک، شترنجی نامنظم، شتابان و پراکنده) (مهندسان مشاور نقش محیط، ۱۳۹۱)، در سه نوع ارگانیک، منظم و فاقد نظم که در اینجا به ترتیب بافت سنتی، مدرن و خودرو نامیده شده، ادغام گردید. سپس ۱۷ محله از بافت سنتی، ۱۸ محله از بافت‌های مدرن و ۱۰ محله از بافت‌های خودرو انتخاب گردید. انتخاب این محله‌ها طوری بوده که بیشترین تفاوت را از محلات سایر بافت‌های نمونه داشته باشند. محدوده محلات بافت‌های سنتی بیشتر در محدوده و هسته تاریخی شهر و محلات اطراف آن را شامل شده است. محلات بافت مدرن از محدوده شرق، جنوب‌شرقی و شمال‌شرقی شهر را در برگرفته است. البته این محلات در سه بخش مجزا پخش شدند که شامل بخش‌های ولی‌عصر، زعفرانیه و باغمیشه جدید می‌باشند؛ اما محلات بافت‌های خودرو بیشتر از پهنه شمالی شهر انتخاب گردیدند و تنها یک محله از جنوب‌غربی شهر که البته پیشینه روستایی هم دارد انتخاب شد (شکل ۳).

یافته‌ها و بحث

تبیین نوع و شدت تأثیرگذاری ابعاد مختلف ساختار کالبدی -فضایی در بافت‌های سنتی، مدرن و خودرو کلان‌شهر تبریز

با عنایت بر مطالعات میدانی و داده‌های مربوط به پرسشنامه‌ها و بر اساس نظرسنجی از شهروندان محلات مختلف مربوط به بافت‌های سه‌گانه کلان‌شهر تبریز نسبت به تحلیل نوع و شدت تأثیرگذاری عوامل، ابعاد مختلف مربوط به

ساخтар کالبدی-فضایی مربوط به بافت‌های سنتی، مدرن و خودرو کلان‌شهر تبریز اقدام گردید. با درنظرگرفتن این که توزیع آماره‌های مربوط به ساخтар کالبدی-فضایی، نرمال بودند؛ از آزمون همبستگی پیرسون در محیط نرم‌افزاری (SPSS) به منظور تبیین نوع و شدت رابطه ابعاد مختلف ساخтар کالبدی-فضایی استفاده گردید.



شکل ۳: نقشه نمونه محلات بافت‌های سنتی، مدرن و خودرو کلان‌شهر تبریز (مهندسان مشاور نقش محیط، ۱۳۹۱)

بر اساس آزمون همبستگی پیرسون و مطابق با جدول شماره (۲)، نتایج آزمون نشان داد که در سطح خطای $\alpha=0.000$ ، میزان Sig (سطح معناداری که برای وجود رابطه معنادار دو متغیر باید کمتر از 0.05 باشد)، در محلات مربوط به بافت‌های سنتی کلان‌شهر تبریز، کمتر از 0.05 بوده که این امر نشان دهنده وجود همبستگی خطی بین ابعاد مختلف ساخтар کالبدی با متغیر وابسته «عملکرد مطلوب محله‌ای» است؛ یعنی ابعاد شش گانه مربوط به ساخтар کالبدی در محلات مختلف بافت‌های سنتی، بر روی عملکرد مطلوب محله‌ای تاثیر معنادار و زیادی دارد. همچنین با توجه به سطح معناداری عدد 0.000 میزان همبستگی بین ابعاد شش گانه بافت‌های سنتی که عبارتند از «مقیاس»، «پیاده محوری»، «دسترسی پذیری»، «پیوستگی و اتصال»، «تنوع» و «فسردگی»، به ترتیب برابر اعداد $«0.876»$ ، $«0.863»$ ، $«0.897»$ ، $«0.871»$ ، $«0.852»$ و $«0.632»$ می‌باشد. این موضوع نشان دهنده وجود همبستگی بالا بین ابعاد

شش گانه مربوط به ساختار کالبدی و عملکرد مطلوب محله‌ای در محلات بافت سنتی بوده و با شدت رابطه زیادی این متغیر را تبیین می‌کند. به عبارت دیگر، از نظر شهروندان ساکن در محلات مختلف این بافت، با بهبود، ارتقاء و توسعه‌ی ابعاد مختلف مربوط به ساختار کالبدی شاهد افزایش و توسعه‌ی عملکرد مطلوب محله‌ای در محلات این بافت از کلان‌شهر تبریز خواهیم بود.

جدول ۲- نتایج آزمون همبستگی برای تبیین نوع و شدت تاثیرگذاری ابعاد مختلف ساختار کالبدی-فضایی در کارکرد مطلوب محله‌ای در بافت‌های سنتی کلان‌شهر تبریز

عملکرد مطلوب	محله	فرزه	ز	نوسنگی	اتصال	دسترسی پذیری	تغییر	مقابل	ساختار / ضریب معناداری و همبستگی
۰/۸۷۶	۰/۸۲۲	۰/۸۰۴	۰/۸۸۱	۰/۸۱۴	۰/۸۶۳	۱	ضریب همبستگی پیرسون	مقیاس	
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)		
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد		
۰/۸۶۳	۰/۸۲۲	۰/۸۱۵	۰/۷۹۸	۰/۸۰۱	۱	۰/۸۶۳	ضریب همبستگی پیرسون	پیاده محوری	
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)		
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد		
۰/۸۹۷	۰/۸۹۹	۰/۸۲۶	۰/۷۸۹	۱	۰/۸۰۱	۰/۸۱۴	ضریب همبستگی پیرسون	دسترسی پذیری	
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)		
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد		
۰/۰۵۲	۰/۰۳۷	۰/۴۳۹	۱	۰/۷۸۹	۰/۷۹۸	۰/۸۸۱	ضریب همبستگی پیرسون	پیوستگی و اتصال	
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)		
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد		
۰/۸۷۱	۰/۹۰۱	۱	۰/۴۳۹	۰/۸۲۶	۰/۸۱۵	۰/۸۰۴	ضریب همبستگی پیرسون	تنوع	
۰/۰۰۱	۰/۰۰۱	۰/۰۰۱	۰/۰۰۱	۰/۰۰۱	۰/۰۰۱	۰/۰۰۱	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)		
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد		
۰/۶۲۲	۱	۰/۹۰۱	۰/۵۳۹	۰/۸۹۹	۰/۸۲۴	۰/۸۲۲	ضریب همبستگی پیرسون	فشردگی	
۰/۰۰۱	۰/۰۰۱	۰/۰۰۱	۰/۰۰۱	۰/۰۰۱	۰/۰۰۱	۰/۰۰۱	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)		
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد		
۱	۰/۶۳۲	۰/۸۷۱	۰/۰۵۲	۰/۸۹۷	۰/۸۶۳	۰/۸۷۶	ضریب همبستگی پیرسون	عملکرد مطلوب محله‌ای	
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)		
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد		

جدول ۳- نتایج آزمون همبستگی برای تبیین نوع و شدت تاثیرگذاری ابعاد مختلف ساختار کالبدی-فضایی در کارکرد مطلوب محله‌ای در بافت‌های مدرن کلان‌شهر تبریز

عملکرد مطلوب محله‌ای	فشردگی	تنوع	پیوستگی و اتصال	دسترسی پذیری	پیاده محوری	مقیاس	ساختار/ ضریب معناداری و همبستگی
۰/۵۱۱	۰/۰۶۴	۰/۵۸۱	۰/۰۱۶	۰/۰۹۳	۰/۰۲۷	۱	ضریب همبستگی پیرسون
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد
۰/۵۶۲	۰/۰۹۱	۰/۰۲۱	۰/۰۰۷	۰/۰۱۹	۱	۰/۰۲۷	ضریب همبستگی پیرسون
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد
۰/۰۹۸	۰/۰۳۷	۰/۰۳۴	۰/۰۸۲	۱	۰/۰۱۹	۰/۰۹۳	ضریب همبستگی پیرسون
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد
۰/۰۷۲	۰/۰۳۹	۰/۰۱۹	۱	۰/۰۸۲	۰/۰۰۷	۰/۰۱۶	ضریب همبستگی پیرسون
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد
۰/۰۶۴	۰/۰۷۷	۱	۰/۰۱۹	۰/۰۳۴	۰/۰۲۱	۰/۰۸۱	ضریب همبستگی پیرسون
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد
۰/۰۸۷	۱	۰/۰۷۷	۰/۰۳۹	۰/۰۳۷	۰/۰۹۱	۰/۰۶۴	ضریب همبستگی پیرسون
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد
۰/۰۸۷	۰/۰۸۷	۰/۰۶۴	۰/۰۸۷	۰/۰۹۸	۰/۰۶۲	۰/۰۱۱	ضریب همبستگی پیرسون
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	تعداد

با عنایت بر محاسبات و یافته‌های تحقیق (جدول شماره ۳)، در سطح خطای $\alpha=0/000$ ، میزان معناداری (Sig) در محلات مربوط به بافت‌های مدرن شهر تبریز، کمتر از $0/005$ می‌باشد که این امر نشان‌دهنده وجود همبستگی خطی بین ابعاد مختلف ساختار کالبدی با تغییر وابسته «عملکرد مطلوب محله‌ای» است؛ یعنی ابعاد شش گانه مربوط به ساختار کالبدی در محلات مختلف بافت‌های مدرن، بر روی عملکرد مطلوب محله‌ای تاثیر معناداری دارد. همچنین میزان همبستگی بین ابعاد شش گانه بافت‌های سنتی که عبارتند از «مقیاس»، «پیاده محوری»، «دسترسی پذیری»، «پیوستگی و اتصال»، «تنوع» و «فشردگی»، به ترتیب برابر اعداد «۰/۰۱۱»، «۰/۰۶۲»، «۰/۰۹۸»، «۰/۰۸۷۲»، «۰/۰۶۴» و «۰/۰۸۷»

((۸۸۷/۰)) می‌باشد. این موضوع نشان‌دهنده وجود همبستگی متوسط بین ابعاد شش گانه مربوط به ساختار کالبدی و عملکرد مطلوب محله‌ای در تبریز بوده و با شدت رابطه متوسطی این متغیر را تبیین می‌کند.

جدول ۴- نتایج آزمون همبستگی برای تبیین نوع و شدت تأثیرگذاری ابعاد مختلف ساختار کالبدی-فضایی در کارکرد مطلوب محله‌ای در بافت‌های خودرو کلان‌شهر تبریز

عملکرد مطلوب	محله	فرزند	لذت	گوشه‌گویی و انصال	دشمنی پزشی	نموداری	مقیاس	ساختار/ ضریب معناداری و همبستگی	
								ضریب همبستگی پرسون	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۰/۶۷۱	۰/۶۴۳	۰/۶۸۹	۰/۵۵۸	۰/۶۲۳	۰/۶۷۱	۱	مقیاس	ضریب همبستگی پرسون	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰		ضریب همبستگی پرسون	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	پیاده محوری	تعداد	تعداد
۰/۶۵۱	۰/۷۰۱	۰/۶۵۴	۰/۶۹۹	۰/۶۱۳	۱	۰/۶۷۱		ضریب همبستگی پرسون	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	دسترسی پذیری	تعداد	تعداد
۰/۵۱۳	۰/۵۸۷	۰/۵۴۴	۰/۵۸۶	۱	۰/۷۱۳	۰/۶۲۳		ضریب همبستگی پرسون	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۰/۰۰۲	۰/۰۰۲	۰/۰۰۲	۰/۰۰۲	۰/۰۰۲	۰/۰۰۲	۰/۰۰۲	پیوستگی و اتصال	تعداد	تعداد
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶		ضریب همبستگی پرسون	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۰/۶۲۲	۰/۶۳۹	۰/۶۰۴	۱	۰/۵۸۶	۰/۶۹۹	۰/۵۵۸	تنوع	تعداد	تعداد
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰		ضریب همبستگی پرسون	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	فسرده‌گی	تعداد	تعداد
۰/۴۹۴	۰/۵۰۲	۱	۰/۶۰۴	۰/۵۴۴	۰/۶۵۴	۰/۶۸۹		ضریب همبستگی پرسون	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	عملکرد مطلوب محله‌ای	تعداد	تعداد
۰/۴۸۹	۱	۰/۵۰۲	۰/۶۳۹	۰/۵۸۷	۰/۷۰۱	۰/۶۴۳		ضریب همبستگی پرسون	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰		ضریب همبستگی پرسون	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶		تعداد	تعداد
۱	۰/۴۸۹	۰/۴۹۴	۰/۶۲۲	۰/۵۱۳	۰/۶۵۱	۰/۶۷۱		ضریب همبستگی پرسون	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۰	۰	۰	۰	۰	۰	۰		ضریب همبستگی پرسون	سطح معناداری ۲ طرفه (sig)
۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶	۱۹۶		تعداد	تعداد

از آنجا که ساختار کالبدی بافت سنتی محلات در گذر زمان دچار تغییر و تحول شده و شبکه‌های عابر باعث تغییر و تحولات گسترشده‌ای را در این بافت موجب شدند اما در پشت این خیابان‌های اصلی و در عمق محلات همچنان ساختار سنتی حاکم است. مقیاس و اندازه محلات بافت سنتی نسبت به محلات بافت‌های مدرن و خودرو حالت

متداول‌تری دارد. تعداد زیاد کوچه‌های بن‌بست و طول بلوک‌های ساختمانی که هم در اندازه و هم در شکل بسیار وسیع هستند که این با الگوهای جدید همچون نوشهر گرایی در تضاد است؛ اما به دلیل تنوع زیاد کاربری‌ها و عملکردهای گوناگون در بافت این محلات موجب مطلوبیت بیش‌تر شده به علت دسترسی‌های آسان به خدمات مختلف از عملکرد مطلوب محله‌ای برخوردار هستند.

بر اساس آزمون همبستگی پیرسون و مطابق با جدول شماره (۴) نتایج آزمون نشان داد که در سطح خطای $\alpha=0.000$ ، میزان Sig ، در محلات مربوط به بافت‌های خودروی کلان‌شهر تبریز، کمتر از 0.05 بوده که این امر نشان‌دهنده وجود همبستگی خطی بین ابعاد مختلف ساختار کالبدی با متغیر وابسته «عملکرد مطلوب محله‌ای» است؛ همچنین با توجه به سطح معناداری عدد 0.000 ، میزان همبستگی بین ابعاد شش‌گانه بافت‌های خودرو که عبارتند از «مقیاس»، «پیاده‌محوری»، «دسترسی‌پذیری»، «پیوستگی و اتصال»، «تنوع» و «فسرده‌گی»، به ترتیب برابر اعداد « 0.671 »، « 0.513 »، « 0.510 »، « 0.622 »، « 0.494 » و « 0.489 » می‌باشد.

این موضوع نشان‌دهنده وجود همبستگی کم بین ابعاد شش‌گانه مربوط به ساختار کالبدی و عملکرد مطلوب محله‌ای در تبریز بوده و با شدت رابطه کمتری این متغیر را تبیین می‌کند. مقیاس محلات بافت‌های خودرو نسبت به محلات بافت‌های سنتی و مدرن کوچک‌تر است. محلات خودرو که در پهنه شمالی شهر تبریز شکل گرفته‌اند غالباً داری عرض کمتر و طول بیش‌تری هستند و شکل خطی دارند. طول بلوک‌های شهری و نسبت معابر بن‌بست آن‌ها نسبت به محلات مدرن بیش‌تر و نسبت به محلات سنتی کمتر است. میزان اختلاط کاربری‌ها نسبت به محلات سنتی و مدرن کمتر است؛ و همچنین میزان تراکم جمعیت به علت فشرده‌گی مساکن، بالا بودن بعد خانوار تسلط کاربری مسکونی و کوچک بودن قطعات مسکونی بسیار بالاتر از محلات بافت‌های دیگر است؛ اما با توجه به برخی کاربری‌های خدماتی که در این محلات توزیع شده‌اند، به عنوان نمونه کاربری‌های آموزشی و مذهبی، به علت سکونت اقسام طبقه پایین، نرخ پایین مالکیت خودرو تمایل به پیاده‌روی و استفاده از خدمات با پای پیاده در این محلات بیش‌تر است. از این‌رو با وجود ساختار کالبدی ضعیف محلات خودرو تناظراتی در ساختار و عملکرد محلات این بافت دیده می‌شود.

بررسی میزان تاثیر ابعاد مختلف ساختار کالبدی-فضایی محلات سه‌گانه در عملکرد مطلوب محله‌ای پس از بررسی رابطه‌مندی ابعاد مختلف مربوط به ساختار کالبدی-فضایی محلات مختلف تبریز، با استفاده از تکنیک رگرسیونی چند معیاره به تبیین شدت تاثیرگذاری پرداخته شد. در گام نخست ابعاد شش‌گانه مربوط به عملکرد ابعاد شش‌گانه ساختار کالبدی-فضایی محلات بافت‌های سنتی (متغیرهای مستقل) که بر روی عملکرد مطلوب محله‌ای

تاثیرگذارند، وارد معادله می‌شود. در این پژوهش نظریه‌ای قاطع و تبیین‌کننده‌ی جامع در خصوص تقدم زمانی و همچنین ترتیب و توالی تاثیر ابعاد مختلف ساختار کالبدی-فضایی، وجود ندارد؛ که بتوان بر اساس آن تقدم و تاخر تاثیرگذاری همه عوامل را بیان سازد و از سویی تعداد ابعاد متعدد می‌باشد. لذا روشی که از آن در وارد ساختن ابعاد مختلف ساختار کالبدی-فضایی محلات بافت سنتی در معادله رگرسیونی، استفاده گردید، روش همزمان (Enter) می‌باشد. پس از ورود ابعاد شش‌گانه به معنی‌دار بودن مدل متغیرهای پژوهش پرداخته می‌شود.

چنانچه در جدول شماره (۵) نیز مشخص می‌باشد، به دلیل این‌که (Sig.) کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد لذا کل مدل را می‌توان معنی‌دار دانست. همچنین می‌توان ضرایب بتای استاندارد و سهم تاثیرگذاری هر یک از ابعاد شش‌گانه را در تغییرات عملکرد مطلوب محله‌ای مشاهده نمود.

جدول ۵- نتایج تحلیلی واریانس همبستگی چندگانه در مدل رگرسیون (بافت‌های سنتی)

مدل	جمع مجددرات	df	آماره	میانگین مجددرات	F آماره	Sig.
۱ رگرسیون باقیمانده مجموع	۹/۹۳۰	۷		۱/۲۶۶	۳/۴۵۸	۰/۰۰۱
	۳۸/۷۵۵	۱۲۲		۰/۳۷۲		
	۴۸/۸۶۶	۱۳۴				

براساس جدول شماره (۶)، بعد «دسترس پذیری» مربوط به ساختار کالبدی-فضایی محلات بافت سنتی کلان‌شهر تبریز با ضریب بتای ۰/۴۸۸ در تغییرات رگرسیونی مدل پژوهش نقش آفرینی کرده و نقش تاثیرگذاری بیش‌تر این بعد را اثبات می‌کند، همچنین ابعاد «مقیاس»، «تنوع»، «پیاده محوری»، «فسردگی» و «پیوستگی» و اتصال شبکه ارتباطی» با ضریب بتای ۰/۴۶۸، ۰/۲۵۸، ۰/۰۹۸، ۰/۰۳۹ و ۰/۰۳۳ در مرحله دوم، سوم، چهارم، پنجم و ششم تغییرات عملکرد مطلوب محله‌ای را در فرآیند ارائه محلات الگو در محلات مربوط به بافت سنتی تبیین می‌سازد. با لحاظ ضریب بتای محاسبه شده برای ابعاد مختلف مدل رگرسیون چند معیاره پژوهش به شرح ذیل خواهد بود:

$$Y = 1/822 + 0/488X_1 + 0/468X_2 + 0/258X_3 + 0/098X_4 + 0/039X_5 + 0/033X_6$$

به‌منظور بررسی شدت تاثیر ابعاد مختلف کالبدی-فضایی محلات مربوط به بافت‌های مدرن کلان‌شهر تبریز نیز نخست ابعاد شش‌گانه مربوط ساختار کالبدی-فضایی محلات بافت‌های مدرن (متغیرهای مستقلی)، از طریق روش همزمانی، وارد معادله شد. پس از ورود ابعاد شش‌گانه به معنی‌دار بودن مدل متغیرهای پژوهش پرداخته می‌شود.

جدول ۶- مدل رگرسیون چند متغیره ساختار کالبدی-فضایی بافت‌های سنتی و تعیین ضریب تاثیر ابعاد مختلف

مدل	ضرایب غیر استاندارد		ضرایب استاندارد شده	t	Sig.	آمار خطی	
	B	Std. Error				Beta	Tolerance
۱ (عدد ثابت)	۱/۸۲۲	۰/۵۰۴	-	۳/۰۵۰	۰/۰۰۳	-	-
مقیاس	۰/۱۲۸	۰/۲۲۱	۰/۴۶۸	۲/۳۹۵	۰/۰۰۰	۰/۲۰۹	۴/۹۰۶
پیاده محوری	۰/۰۳۲	۰/۲۳۴	۰/۰۹۸	۰/۵۴۸	۰/۰۰۰	۰/۲۰۵	۳/۶۶۵
دسترس پذیری بافت	۰/۰۳۹	۰/۲۱۲	۰/۴۸۸	۲/۷۸۸	۰/۰۰۰	۰/۱۹۶	۴/۹۹۸
پیوستگی و اتصال	۰/۰۴۱	۰/۱۵۱	۰/۰۳۳	۰/۲۹۹	۰/۰۰۱	۰/۵۱۲	۱/۸۵۶
تنوع	۰/۰۵۰۲	۰/۲۰۷	۰/۲۵۸	۱/۶۴۴	۰/۰۰۱	۰/۳۷۱	۲/۷۰۱
فشردگی	۰/۰۳۱	۰/۱۰۱	۰/۰۳۹	۰/۳۰۱	۰/۰۰۰	۰/۲۳۱	۳/۱۴۱

چنانچه در جدول شماره (۷) نیز مشخص می‌باشد، به دلیل این‌که (Sig.) کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد، لذا کل مدل را می‌توان معنی‌دار دانست. همچنین می‌توان ضرایب بتای استاندارد و سهم تاثیرگذاری هریک از ابعاد شش‌گانه ساختار کالبدی-فضایی محلات مدرن کلان‌شهر تبریز را در تغییرات عملکرد مطلوب محله‌ای مشاهده نمود.

جدول ۷- نتایج تحلیلی واریانس همبستگی چندگانه در مدل رگرسیون (بافت‌های مدرن)

مدل	جمع مجذورات	df	آماره	میانگین مجذورات	F آماره	Sig.
رگرسیون	۸/۳۶۵	۶	۱/۱۲۲	۳/۱۲۶	۰/۰۰۰	
باقیمانده	۳۱/۱۲۴	۱۱۴	۰/۳۱۴	-	-	-
مجموع	۳۹/۴۸۹	۱۳۴	-	-	-	-

بر اساس جدول شماره (۸)، بعد «فشردگی» مربوط به ساختار کالبدی-فضایی محلات بافت مدرن کلان‌شهر تبریز با ضریب بتای ۰/۰۴۹۲ در تغییرات رگرسیونی مدل پژوهش بیشترین تاثیر را در کارکرد مطلوب محله‌ای نشان

می‌دهد؛ همچنین ابعاد «بیوستگی» و اتصال شبکه ارتباطی، «تنوع»، «پیاده محوری»، «مقیاس» و «دسترس پذیری» با ضریب بتای $0/481$, $0/201$, $0/074$, $0/036$ و $0/031$ در مرحله دوم، سوم، چهارم، پنجم و ششم تغییرات عملکرد مطلوب محله‌ای را در فرآیند ارائه محلات الگو در محلات مربوط به بافت مدرن تبیین می‌سازد. با لحاظ ضریب بتای محاسبه شده برای ابعاد مختلف مدل رگرسیون چند معیاره پژوهش به شرح ذیل خواهد بود:

$$Y = 1/901 + 0/492X_1 + 0/481X_2 + 0/201X_3 + 0/074X_4 + 0/036X_5 + 0/031X_6$$

جدول ۸- مدل رگرسیون چند متغیره ساختار کالبدی-فضایی بافت‌های مدرن و تعیین ضریب تاثیر ابعاد مختلف

مدل	ضرایب غیر استاندارد		ضرایب استاندارد شده	t	Sig.	آمار خطی	
	B	Std. Error				Tolerance	VIF
۱ (عدد ثابت)	1/901	0/511	–	3/201	0/001	–	–
	مقیاس	0/034	0/122	0/354	0/000	0/246	3/266
	پیاده محوری	0/022	0/203	0/074	0/002	0/261	3/448
	دسترس پذیری بافت	0/039	0/130	0/031	0/299	0/002	0/398
	بیوستگی و اتصال	0/128	0/221	0/481	2/245	0/000	0/244
	تنوع	0/071	0/209	0/201	1/221	0/000	0/281
	فشردگی	0/041	0/216	0/492	2/022	0/000	0/172

در نهایت بهمنظور تبیین شدت تأثیرگذاری ابعاد مختلف ساختار کالبدی-فضایی محلات خودرو در کلان شهر تبریز بر عملکرد مطلوب محله‌ای در این کلان شهر نیز از رگرسیون چند معیاره و روش همزمانی بهره‌گیری شد.

جدول ۹- نتایج تحلیلی واریانس همبستگی چندگانه در مدل رگرسیون (بافت‌های خودرو)

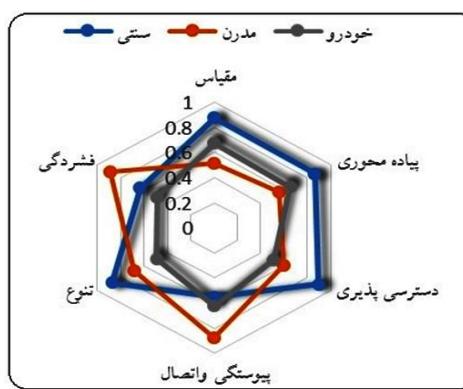
مدل	جمع مجذورات	df	آماره	میانگین مجذورات	F آماره	Sig.
۱ رگرسیون باقیمانده مجموع	8/355	۶	1/122	1/126	0/000	
	31/124	114	0/314			
	39/485	134	–			

چنانچه در جدول شماره (۹) نیز مشخص می‌باشد، به دلیل این‌که (Sig.) کمتر از ۰/۰۵ می‌باشد، لذا کل مدل را می‌توان معنی‌دار دانست. همچنین می‌توان ضرایب بتای استاندارد و سهم تأثیرگذاری هریک از ابعاد شش‌گانه ساختار کالبدی-فضایی محلات خودرو کلانشهر تبریز را در تغییرات عملکرد مطلوب محله‌ای مشاهده نمود. بر اساس جدول شماره (۱۰)، بعد «مقیاس» مربوط به ساختار کالبدی-فضایی محلات بافت خودرو کلانشهر تبریز با ضریب بتای ۰/۴۲۴ در تغییرات رگرسیونی مدل پژوهش بیشترین تاثیر را در کارکرد مطلوب محله‌ای نشان می‌دهد؛ همچنین ابعاد «پیاده محوری»، «پیوستگی و اتصال شبکه ارتباطی»، «دسترسی پذیری»، «فسرددگی» و «تنوع» با ضریب بتای ۰/۱۱۸، ۰/۰۶۵، ۰/۰۳۵ و ۰/۰۲۸ در مرحله دوم، سوم، چهارم، پنجم و ششم تغییرات عملکرد مطلوب محله‌ای را در فرآیند ارائه محلات الگو در محلات مربوط به بافت خودرو تبیین می‌سازد. با لحاظ ضریب بتای محاسبه شده برای ابعاد مختلف مدل رگرسیون چند معیاره پژوهش به شرح ذیل خواهد بود:

$$Y = ۱/۰۱۸ + ۰/۴۲۴X_۱ + ۰/۱۱۸X_۲ + ۰/۰۶۵X_۳ + ۰/۰۳۵X_۴ + ۰/۰۲۸X_۷$$

جدول ۱۰- مدل رگرسیون چند متغیره ساختار کالبدی-فضایی بافت‌های خودرو و تعیین ضریب تاثیر ابعاد مختلف

مدل	ضرایب غیر استاندارد		ضرایب استاندارد شده	t	Sig.	آمار خطی	
	B	Std. Error				Tolerance	VIF
۱ (عدد ثابت)	۱/۰۱۸	۰/۴۲۳	–	۲/۹۸۷	۰/۰۰۰	–	–
مقیاس	۰/۰۳۹	۰/۲۵۱	۰/۴۲۴	۲/۰۲۲	۰/۰۰۰	۰/۱۷۲	۳/۸۰۷
پیاده محوری	۰/۰۲۵	۰/۳۴۵	۰/۴۱۱	۲/۶۵۲	۰/۰۰۰	۰/۳۵۴	۳/۸۲۳
دسترسی پذیری بافت	۰/۰۳۱	۰/۲۴۴	۰/۰۶۵	۰/۵۰۲	۰/۰۰۰	۰/۲۹۸	۳/۶۵۴
پیوستگی و اتصال	۰/۰۰۲	۰/۲۷۷	۰/۱۸۸	۰/۲۸۷	۰/۰۰۰	۰/۲۸۱	۱/۹۰۸
تنوع	۰/۰۱۳	۰/۱۴۲	۰/۰۲۸	۲/۲۹۹	۰/۰۰۱	۰/۳۱۱	۲/۸۴۵
فسرددگی	۰/۰۰۹	۰/۱۴۸	۰/۰۳۵	۰/۳۰۲	۰/۰۰۰	۰/۲۸۷	۲/۳۶۵



شکل ۴: بررسی تطبیقی میزان تأثیرگذاری ابعاد مختلف ساختار کالبدی در مطابقت محله‌ای بافت‌های سه‌گانه تبریز

بحث و نتیجه‌گیری

یکی از راهکارهای دست‌یابی به توسعه پایدار شهری بازگشت به الگوی محله محوری در شهرهاست. برنامه‌ریزی محله محوری نوعی برنامه‌ریزی از پایین به بالا و شهروند محور محسوب می‌شود که موجب افزایش کارایی طرح‌های شهری می‌شود. با توجه به اینکه بافت شهرها در گذر زمان شکل می‌گیرند، در نتیجه محلات شهری هم خصوصیات متفاوتی به خود می‌گیرند؛ بنابراین با ارزیابی ساختارکالبدی محلات در بافت‌های مختلف می‌توان میزان مطلوبیت عملکردی هر یک از محلات شهری را با توجه به ویژگی‌های کالبدی خود آن‌ها سنجید و جهت بازسازی محلات شهری راهکارهای مناسبی را به کار بست.

آنچه که این پژوهش را از بقیه پژوهش‌های پیشین متمایز می‌کند، نگاهی واقع‌گرایانه به محلات بافت‌های مختلف شهری از دید ساکنان محلات است که منجر به یافتن عوامل مطلوبیت بخش در هریک از محلات می‌شود. همچنین عواملی که موجب ناکارآمدی عملکرد محله‌ای می‌شود را شناسایی می‌کند.

از آنجا که شهر تبریز به عنوان یکی از مادر شهرهای کشور از دهه چهل شمسی به بعد گسترش فضایی سریعی را تجربه کرده، باعث شکل‌گیری بافت‌های ناهمگون زیادی در خود شده است. در این تحقیق این بافت‌ها، در سه نوع بافت (ستنی، مدرن و خودرو) ادغام شده است تا میزان مطلوبیت عملکردی محلات بر اساس ساختار کالبدی‌فضایی آن‌ها مورد ارزیابی قرار گیرد. در مجموع بین ابعاد شش گانه (مقیاس، پیاده محوری، دسترس‌پذیری، پیوستگی و اتصال، تنوع، فشردگی) ساختارکالبدی‌فضایی و عملکرد مطلوب محله‌ای، در محلات بافت ستی نسبت به محلات بافت‌های مدرن و خودرو همبستگی بالایی وجود دارد. مقیاس و اندازه محلات بافت ستی نسبت به محلات بافت‌های مدرن و خودرو حالت متعادل‌تری دارند. تعداد زیاد کوچه‌های بن‌بست و طول بلوک‌های ساختمانی که هم در اندازه و هم در شکل بسیار زیاد هستند (این با الگوهای جدید همچون نوشهرگرایی در تضاد است)، اما به دلیل تنوع زیاد کاربری‌ها و عملکردهای گوناگون در محلات این بافت موجب مطلوبیت بیشتر شده است. همچنین به علت دسترسی‌های آسان به خدمات مختلف، مطلوبیت عملکرد محله‌ای در محلات ستی بیشتر است.

اما بر اساس تحلیل رگرسیونی میزان تاثیرگذاری ابعاد شش گانه ساختار کالبدی‌فضایی در محلات بافت‌های سه‌گانه در مطلوبیت عملکردی متفاوت است. در محلات بافت ستی بعد دسترس‌پذیری و بعد مقیاس، به ترتیب با ضریب بتای $0/488$ و $0/468$ ، در محلات بافت مدرن بعد فشردگی و بعد پیوستگی و اتصال شبکه ارتباطی، به ترتیب با ضریب بتای $0/492$ و $0/481$ و در محلات بافت خودرو بعد مقیاس و بعد پیاده محوری به ترتیب با ضریب بتای

۰/۴۲۴ و ۰/۴۱۱ بیشترین میزان تاثیرگذاری را در مطلوبیت محلات دارند. یافته‌های پژوهش حاضر با نتایج پژوهش لطفی و کوهساری (۲۰۰۹) در خصوص وجود تفاوت در میزان تاثیر عوامل مختلف بخصوص شرایط اجتماعی و اقتصادی در مطلوبیت محله‌ای، بخشی از نتایج سعیدی و اوکتائی (۲۰۱۲) در خصوص برخی از ابعاد محلان انسان محور مانند دسترس‌پذیری، نفوذپذیری و تنوع کاربری‌ها و... همسویی دارد. همچنین با نتایج سراق الدین و شلبی (۲۰۱۳) در خصوص لزوم توجه به اصول کیفی سازی زیست محله‌ای همسویی دارد.

در مجموع بر اساس نظریه واحد همسایگی و الگوهای برنامه‌ریزی نوشهرگرایی (TND and TOD)، هیچ‌کدام از محلات بافت‌های سنتی، مدرن و خودرو در تمامی ابعاد از مطلوبیت عملکردی بهره‌مند نبودند. آنچه که در محلات سنتی، مزیت محسوب شده و به محلات مطلوبیت بخشیده (بعد دسترس‌پذیری)، عدم آن در محلات خودرو و مدرن موجب نامطلوب بودن عملکرد محله‌ای شده است و آنچه که در محلات بافت مدرن به‌واسطه طراحی ساختارکالبدی منظم و تراکم ساختمانی بیشتر موجب پیوستگی و اتصال شبکه ارتباطی و فشردگی بیشتر شده است در محلات بافت‌های سنتی و خودرو دیده نمی‌شود.

منابع

- اوستروفسکی، واتسلاف (۱۳۷۸)، «*شهرسازی معاصر*»، (ترجمه لادن اعتضادی)، تهران، مرکز نشر دانشگاهی تهران.
- دفتر برنامه‌ریزی عمرانی وزارت کشور (۱۳۸۰)، «*سرانه کاربری‌های خدمات شهری*»، جلد اول، مطالعات نظری و تجربی، تهران، انتشارات سازمان شهرداری‌ها.
- رفیعیان، مجتبی؛ داداش‌پور، هاشم؛ فروزنده، محسن (۱۳۹۲)، «تحقیق‌پذیری برنامه‌ریزی محله محور در بافت‌های فرسوده شهری مطالعه موردنی محله سنگلچ تهران»، *فصلنامه مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای*، شماره ۱۸، صص ۸۹-۱۰۶.
- زراعت‌دوست‌فرد، مهتاب (۱۳۷۹)، «*طراحی یک مرکز محله با توجه به تاثیر معماری بر رفتار*»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد معماری، دانشکده معماری و شهرسازی، دانشگاه شهید بهشتی.
- زیاری، کرامت‌الله (۱۳۷۸)، «*برنامه‌ریزی شهرهای جدید*»، تهران، انتشارات سمت.
- سیف‌الدینی، فرانک (۱۳۸۱)، «*مبانی برنامه‌ریزی شهری*»، تهران، انتشارات آیز.
- سینگری، مریم؛ مفیدی شمیرانی، مجید (۱۳۹۰)، «بررسی الگوهای اولیه تاثیرگذار در طراحی محله‌های معاصر با رویکردی بر مفاهیم پایداری»، *نشریه هویت شهر*، شماره ۸، صص ۷۳-۸۲.
- عزیزی، محمد‌مهدی (۱۳۸۵) « *محله مسکونی پایدار: مطالعه موردنی تارمک تهران*»، *نشریه هنرهای زیبا*، شماره ۲۷، صص ۴۶-۳۵.
- فری، هیلدر براند (۱۳۸۳)، «*طراحی شهری: بهسوی یک شکل پایدار شهری*»، (ترجمه حسین بحرینی)، تهران، انتشارات پردازش.
- لطیفی، غلامرضا؛ صفری‌چاک، ندا (۱۳۹۲)، «*بازآفرینی مفهوم محله در شهرهای ایرانی-اسلامی* برپایه اصول نوشهرگرایی»، *فصلنامه مطالعات شهری*، شماره ۸، صص ۶۶-۵۸.
- محمدی، جمال؛ دوستی‌یرانی، لیلا (۱۳۸۹)، «*تحلیلی بر ساختار کالبدی-فضایی بافت قدیم شهرکرد*»، *مجله پژوهش و برنامه‌ریزی شهری*، شماره ۳، صص ۸۲-۵۹.
- مدنی‌پور، علی (۱۳۸۷)، «*طراحی فضای شهری، ترجمه فرهاد مرتضایی*»، تهران، انتشارات پردازش.

- مضطربزاده، حامد؛ حجتی، وحیده (۱۳۹۲)، «تبیین مفهوم محله و عناصر شکل دهنده آن در بافت محلات سنتی ایران»، نشریه اطلاع رسانی و کتابداری کتاب ماه هنر، شماره ۳۶، صص ۷۲-۸۱.
- Bohl, Charles.C., (2000), "New urbanism and the city: Potential applications and Implications for distressed inner-city neighborhoods", *Housing Policy Debate*, 11 (4): 761-801.
 - Congress for the New Urbanism, (1996), "The Charter of New Urbanism", Charleston, South Carolina [on line]: <http://www.cnu.org/charter>.
 - Eben, S., (2004), "Mohammed Abdullah, Learning from tradition: the planning of residential neighborhoods in a changing world", *Habitat International*, 28: 625-639
 - Furuseth, Owen. J., (1997), "Neotraditional planning: a new strategy for building neighborhoods", *Land Use Policy*, 14 (3): 201-213.
 - Kamruzzaman, Md., Baker, D., Washington, S., Turrell, G., (2014), "Advance transit oriented development typology: case study in Brisbane, Australia", *Journal of Transport Geography*, 34: 54-70.
 - Lotfi, S., Koohsari, M.J., (2009), "Measuring objective accessibility to neighborhood facilities in the city", *Cities*, 26: 133-140.
 - McCann, E. J., (2009), "New Urbanism", Simon Fraser University, Burnaby, BC, Canada, *Elsevier Ltd*.
 - Pinnegar, S., (2012), "Neighbourhood Planning", University of New South Wales, Sydney, *NSW*.
 - Saeidi,S., Oktay, D., (2012), "Diversity for Better Quality of Community Life:Evaluations in Famagusta Neighbourhoods", *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 35: 495-504.
 - Serag, El., Din, H. Sh., (2013), "A Principles of urban quality of life for a neighborhood", *HBRC Journal*, 9: 86-92.
 - Sung, H., Oh, J. T., (2011), "Transit-oriented development in a high-density city: Identifying its association with transit ridership in Seoul, Korea", *Cities*, 28: 70-82.
 - Wey, M., Chiu, Y.H., (2013), "Assessing the walkability of pedestrian environment under the transit-oriented development", *Habitat International*, 38: 106-118.
 - Wey, W.M., Hsu, J., (2014), "New Urbanism and Smart Growth: Toward achieving a smart National Taipei University District", *Habitat International*, 42: 164-174.