

ارزیابی آثار اقتصادی اصلاح طرح هندسی ورودی و خروجی شهر آشنانه

رمضانعلی نادری مایوان^۱، فاطمه محمودی^{۲*}

۱-استادیار گروه جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه کوثر بجنورد، بجنورد، ایران

۲-دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه آزاد واحد شیروان، شیروان، ایران

fatemeh.mahmoudi524@gmail.com

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۴/۱۴

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۱۶

چکیده

امروزه حمل و نقل کارآمد یکی از بخش های مهم اقتصادی است که در افزایش توسعه و رفاه مردم نقش زیادی دارد و در کاهش هزینه های اقتصادی تاثیر به سزایی دارد. شهرنشینی یکی از علت های تعیین کننده یکی از نتایج پیشرفت اقتصادی است. این مورد نتیجه طبیعی تغییر و تحول اقتصادی است که در جریان پیشرفت در یک کشور ایجاد می شود. و از طرفی می تواند از عوامل دگرگونی و رشد اقتصادی باشد. طراحی هندسی معابر جنبه معماری و فیزیکی ندارد طراحی دقیق و درست باعث کاهش تصادفات، جذابیت فضای شهری و همچنین در بالا بردن سطح امنیت و سلامت شهروندان می تواند مؤثر باشد. پژوهش حاضر به آثار اقتصادی اصلاح طرح هندسی ورودی و خروجی شهر آشنانه می پردازد. روش انجام این پژوهش کمی- پیمایشی و اسنادی است. جامعه آماری پژوهش ما کسبه اطراف ورودی و خروجی شهر آشنانه که ۱۰۰ نفر از آنها از طریق پرسشنامه مورد پرسشگری قرار گرفته اند. نتایج پژوهش این را نشان می دهد که، اصلاح طرح هندسی تاثیر زیادی در افزایش قیمت زمین های اطراف شده و این طرح در افزایش درآمد شهرداری و همچنین افزایش توقف مسافر تاثیر گذار بوده است و در افزایش تعداد دست فروش ها تاثیر کمی گذاشته است و در سایر مولفه های اقتصادی تاثیر چشمگیری دیده نمی شود و در حد متوسط می باشند.

واژگان کلیدی: آثار اقتصادی، طرح هندسی، معبر ورودی و خروجی، آشنانه

مقدمه

توسعه زیرساخت ها ازالزامات مهم رشد اقتصادی و افزایش رفاه عمومی به شمار می رود . سرمایه گذاری مستقیم بر زیر ساخت ها موجب فراهم شدن امکانات تولیدی می شود و فعالیت های اقتصادی را تحریک می کند وبا کاهش هزینه های تجارت وانتقالات ، سبب بهبودی رقابت پذیری میشود. ودر نهایت به رشد اقتصادی ایران کمک می کند . نقش زیرساخت ها در توسعه اقتصادی در مطالعات بسیاری به اثبات رسیده است ودر بیشتر مطالعات ، بیان شده است . که عرصه مناسب خدمات زیرساخت ها ، جزء ضروری برای بهره وری ورشد اقتصادی است . توسعه زیر ساخت ها اجتماعی واقتصادی یکی از عوامل تعیین کننده رشد اقتصادی به ویژه در کشورهای در حال توسعه است . همچنین در این کشورها زیرساخت ها برای رسیدن به اهداف اصلی توسعه ازجمله شهرنشینی ، صنعتی شدن ، توسعه صادرات ، توزیع درآمد وتوسعه اقتصادی پایدار ضروری هستند. (قربانی ودیگران ، ۱۳۹۳: ۴۹)

رفاه مردم یک جامعه این پتانسیل را دارد که بر رفاه وبهره وری یک جامعه به عنوان یک کل تاثیر بگذارد (لیوینگستون^۱ ودیگران ، ۲۰۲۲: ۱۱۸۳) . امروزه با گسترش زندگی ماشینی، افزایش روز افزون ترافیک درشهر ها وجاده ها در مقابل فرایند اقتصادی ورفاهی ناشی از گسترش ارتباطات وسرعت جابه جایی کالا ومسافر به یک معطل ومشکل بزرگ برای سلامت عمومی وتوسعه تبدیل گشته است (شرافتی ودیگران ، ۱۳۹۲: ۳۳) . سیستم حمل ونقل ، اسکلت ساختار فضایی توسعه اقتصادی شهری ، پلی ضروری برای ارتباط وتوسعه بین شهرها است . توسعه اقتصادی شهری وحمل ونقل به یکدیگر وابسته ونزدیک هستند.(هو^۲ ودیگران ۲۰۲۲: ۳۰۳۸) . علاوه بر اثرات ناشی از برنامه ریزی حمل ونقل پایدار بر روی کیفیت زندگی عوامل دیگری بر مقبولیت سیاست های حمل ونقل پایدار مؤ ثرنند . نخست سیاست هایی که شهروندان از مشکلات کنونی .آتی وهمچنین راه حل های احتمالی آگاهی داشته باشند درجه پذیرش بالاتری خواهند داشت دوم آگاهی استفاده کنندگان خودروها ازنقش ومسئولیت خود در قبال جامعه مهم است سوم تمایلات وهنجارهای اجتماعی در پذیرش طرح های حمل ونقل مؤثر هستند چهارم ، فراهم بودن گزینه های جایگزین ، مهم است پنجم ، طرح های حمل ونقل در صورتی مقبول همگان خواهد بود که به نظر برسد در حل مشکلات شهری مؤثر هستند . بنیستر معتقد است شهرهای جهان سوم به دلیل برخورداری از شکل فشرده ، تراکم بالای جمعیت وفعالیت وداشتن محله های سکونتی خودکفا دارای پتانسیل لازم برای دست یابی به توسعه پایدار شهری هستند (Banister, 2005,p.205) بررسی رشد شهرها در دهه های مختلف نشان می دهد که ترکیبی اذتکنولوژی ها ورفتارهای فرهنگی - اجتماعی نوین ازیک سووشیفتگی برنامه ریزان در اتکاء به حرکت سواره وپاسخگویی به

¹ - Livingston

² - Hou

نیازهای برآمده از آن ازسوی دیگر موجب فراموشی فضاها به ویژه حرکت پیاده ها در شهرها شده و سفرهای درون شهری را متعدد و طولانی نموده است. (صرافی مظفر، محمدیان مصمم، حسن، ۱۳۹۱: ۱۱۱)

بیان مساله

نقش جاده آسیایی در توسعه اقتصادی شهرآشخانه باتوجه به جایگاه ونحوه قرارگیری آن بین دو قطب گردشگری شمال کشور و زیارتی مشهد مقدس وموقعیت استراتژیک آن در زمینه های مختلف در راستای جذب وماندگاری مسافران اهمیت فراوان دارد. مقدمات کاراصلاح طرح هندسی شهر اشخانه درسال ۱۳۹۳ صورت گرفت ودرسال ۱۳۹۴ وارد فازعملیاتی شد وهمچنان ادامه دارد متولیان امر در این طرح پیشنهاد شورا ودرخواست مردم ازسال های قبل، شهرداری، راهداری، شهرسازی، استانداری، راهور وپلیس راه، فرمانداری بودند. این طرح با هدف برخورداری اذطرفیت مسافروگردشگر عبوری از مسیر، جذب وماندگاری بیشتر مسافران، تاثیر اقتصادی برشهر، کاهش تصادف، زیبا سازی ورودی وخروجی در شهر اشخانه صورت گرفته است.

طرح هندسی فعلی شهر آشخانه که شهررا به دوقسمت تقسیم کرده است چالش هایی نظیر موارد زیر برای ما ایجاد نموده است: شکل گیری مغازه ها مرتبط با رفع نیازمسافران است؟ باعث جذب وماندگاری مسافران، در دوطرف ورودی وخروجی شهر می شود؟ منجر به کاهش تصادفات شده است؟ تاثیر مثبت اقتصادی برشهر آشخانه داشته است؟

پژوهش پیش رو با هدف ارائه توصیفی وارزیابی عوامل اقتصادی اصلاح طرح هندسی ورودی وخروجی شهرآشخانه تنظیم شده است که در این پژوهش سعی شده است میزان دستیابی به اهداف مورد نظر بررسی شود. در پژوهش حاضر تلاش کردیم که با در نظر گرفتن شاخصهای اقتصادی طرح هندسی معابر ورودی وخروجی وبه تصویر کشاندن آنها درچارچوب داده ها وآمارهای گویا چگونگی تاثیر گذاری آن را بر اقتصاد شهروندان دو معبر ورودی وخروجی شهر آشخانه از دیدگاه کاسبان محدوده مورد مطالعه با فرضیه های زیر سنجیده شود:

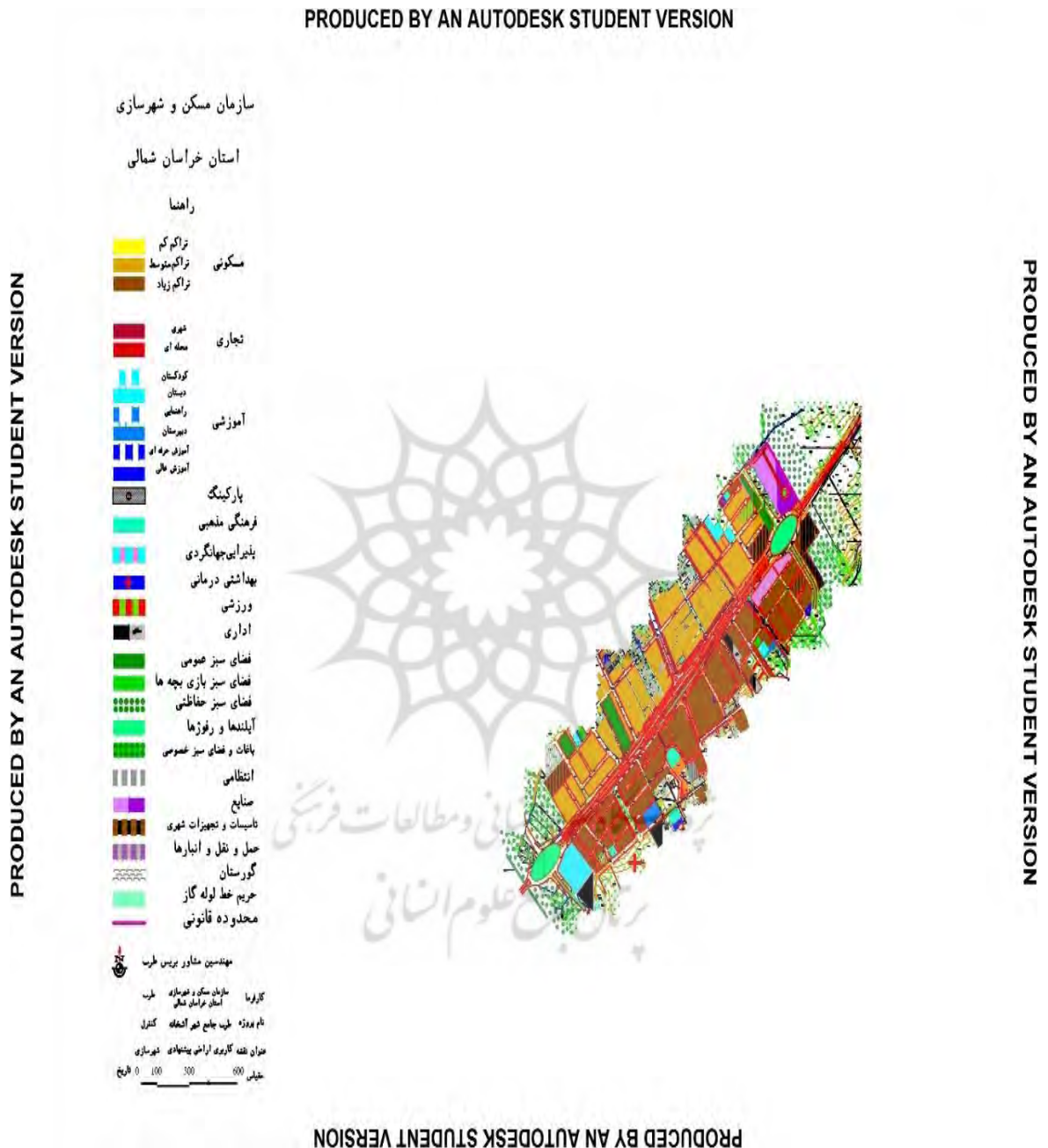
فرضیه های تحقیق

۱- به نظر می رسد اصلاح طرح هندسی ورودی وخروجی شهر به رشد مشاغل مرتبط با رفع نیازهای مسافران تاثیر گذاربوده است.

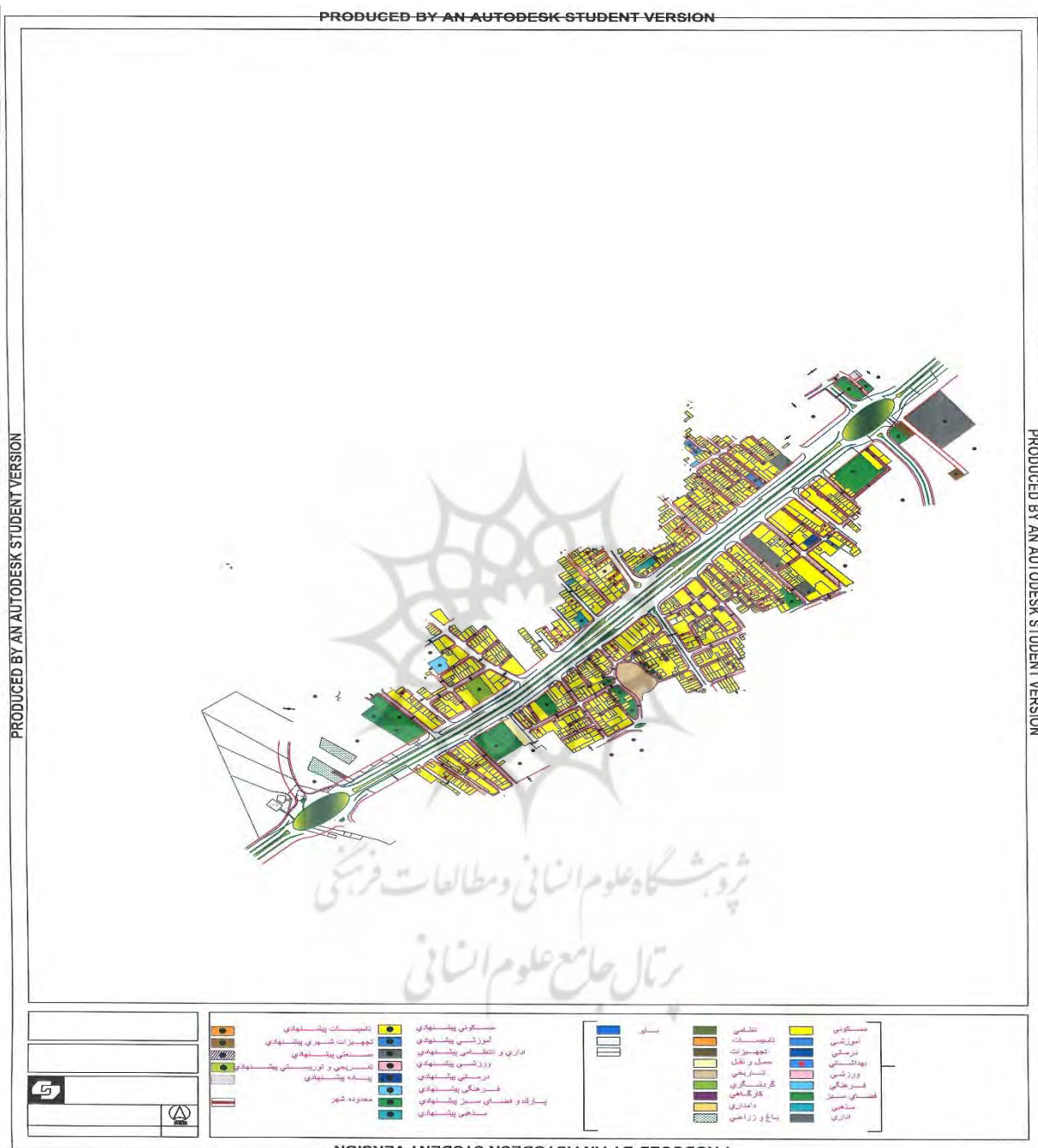
۲- به نظر می رسد اصلاح طرح هندسی ورودی وخروجی شهر باعث جذب مسافران گردیده است.

۳- به نظرمی رسد اصلاح طرح هندسی ورودی و خروجی شهر باعث افزایش ایمنی رانندگی شده است .

شکل ۱- طرح قدیم هندسی شهر آشنانه



شکل ۲- طرح جدید هندسی شهر آشنانه



پیشینه تحقیق

احدی وبشیری در سال ۱۳۹۳، مقاله ای را به عنوان "طراحی و سازماندهی پیاده راه شهری در جهت ارتقای ایمنی عابران پیاده با استفاده از بازرسی ایمنی پیاده راه ها درونشهری" انجام داده اند هدف از ارائه این مقاله شناسایی مشکلات تهدید کننده ایمنی عابران پیاده راه ها در شهر قزوین افزایش آسایش و ایمنی بیشتر عابران پیاده در هنگام

رفت و آمد در شب و روز و کمک به طراحی، اجرا و بهره برداری پروژه ها به امن ترین حالات و در نهایت با تعریف سیاست و راهبردهایی در جهت امنیت عابران پیاده، بهترین مورد ایمنی عابران پیاده ارائه شده است.

اکبریان و دیگران (۱۳۹۰)، در مقاله ای "سرمایه گذاری در زیر ساخت های اقتصادی و تاثیر اقتصادی آن بر

رشد اقتصادی" به بررسی سرمایه گذاری در زیر ساخت های اقتصادی می پردازند و اعتقاد دارند که یکی از

اصلی ترین اهداف اقتصادی کشورها ایجاد موقعیت های ضروری جهت افزایش تولید ناخالص داخلی و رشد

اقتصادی می باشد در این پژوهش از مدل خود توضیحی برای سال های (۱۳۸۵-۱۳۴۰) استفاده شده است

نتیجه تحقیق نشان می دهد که در بلند مدت اثر سرمایه گذاری سرانه نیروی کار در زیر ساخت های اقتصادی

روی تولید ناخالص داخلی بدون نفت سرانه نیروی کار مثبت می باشد.

حامد قادر مرزی (۱۳۹۴)، در مقاله خود به عنوان تحلیل شبکه کلان منطقه جنوب غرب با تاکید بر بعد اقتصادی

(موردی: استان های خوزستان و کهگیلویه و بویر احمد) نشان داد که نظام شهری کلان منطقه ی خوزستان از قانون

رتبه اندازی اطاعت نمی کند تعادل فضایی نسبتاً خوبی بین تعداد جمعیت و تعداد شهرهای در سطح کلان منطقه

وجود دارد. پراکنندگی جمعیت شهرها و گروه های شهری نیمه متعادل است و در نتیجه در سطح کلان منطقه

شهری (اهواز) آن چنان شدید است که منجر به تشکیل پدیده ماکروسفالی در سطح کلان منطقه شده است اما جهت

جلوگیری از شکل گیری شهری در سطح کلان منطقه باید از مهاجرت های درون استانی جلوگیری کرده و تمرکز

زدایی شهرهای کوچک و میانی را تقویت کرد.

مهری اذانی و دیگران (۱۳۹۰)، در مقاله ساماندهی، اصلاح حریم شهر اصفهان (نمونه موردی: منطقه رهنان) با

توجه به شناخت و تجزیه و تحلیل وضعیت موجود به ارزیابی همه عوامل درونی و بیرونی و توانهای پنهان تاثیر

گذار در توسعه پایدار حریم رهنان پرداخته شد و نقاط قوت و ضعف، تهدید و فرصت های موجود در قالب تکنیک

برنامه ریزی استراتژیک (swot) آورده شده است. موضوع انتخاب شده به دنبال شناخت ماهیت و روابط بین

عوامل جغرافیایی و اقتصادی و اجتماعی، جمعیتی و توسعه عناصر کالبدی شهر و پیامدهای به وجود آمده از آن

موجب می شود که از مشکلات بعدی جلوگیری نموده و برای برنامه ریزان شهری راهکارهای بهینه ای را پیشنهاد

دهد.

بارنت و دیگران (۲۰۱۱)، در پژوهشی دیگر اشاره می کنند که در بررسی ارتباط دوطرفه حمل و نقل و کاربری زمین به

موارد زیر توجه نمود: مدلسازی یکپارچه کاربری و حمل و نقل، برای بررسی توسعه زمین و حمل و نقل و ارتباط دو

طرفه این دو به ارزیابی در این مورد کمک می کنند. در ارزیابی ارتباط دوطرفه حمل و نقل و کاربری زمین به جنبه های اقتصادی و اجتماعی نیز توجه شود.

جان گل^۱ (۲۰۱۰)، در پژوهش خود "شهرها برای مردم" می گوید مهندسين ترافیک همیشه تلاش می کنند تا با بالا بردن گنجایش جاده ها از تصادفات خودروها با پیاده ها جلوگیری کنند و پیشنهاد مختلفی از جمله زیر گذر و پل های هوایی را ارائه می دهند اما زود متوجه می شوند که مورد استقبال مردم قرار نمی گیرند و عابران پیاده احساس امنیت و آسایش نمی کنند. به طور کلی می توان گفت که بخش زیادی از مشکلات مربوط به ترافیک شهری (سواره و پیاده) ریشه در سنت شهر سازی یعنی در ساختار شبکه ارتباطی و فرهنگ شهر نشینی و نحوه اداره شهری یعنی عاداتها، رفتار، قوانین مربوط به رفت و آمد و حمل و نقل دارد.

گو^۲ (۲۰۰۱) در نتیجه پژوهش خود نشان داد که در انتخاب مکان کاربری تجاری معیار هم پیوندی یک معیار مهمی تلقی می شود در حالی که در توسعه آینده کاربری تجاری معیارهای اتصال و هم پیوندی بسیار اهمیت دارد.

استفان مارشال^۳ (۲۰۰۰) ابعاد کالبدی باعث می شود حمل و نقل تحت تاثیر قرار گیرد مواردی مانند تعیین مکان قرار گرفتن کاربری ها با توجه به دسترسیها توسعه کاربری مختلط، ساختار شهر و الگوی خیابان ها، پیشرفت حمل و نقل عمومی، تمرکز شهری، موقعیت استقرار تقاطع و وجود مناطق بدون اتومبیل ها (پیاده راه) می داند.

مبانی نظری

آثار اقتصادی در شهر

حمل و نقل پایدار مجموعه ای از سیاست ها و دستور العمل های یکپارچه، پویا، پیوسته و در بردارنده اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی است که توزیع عادلانه و استفاده موثر از منابع جهت رفع نیازهای حمل و نقل جامعه و نسل های آتی به همراه دارد. (استادی جعفری و رصافی، ۱۳۹۲، ۲۸۲)

حمل و نقل به عنوان یک بخش تسهیل کننده و زیر ساختی هم نقش کلیدی بر رشد اقتصادی پایدار در بلند مدت ایفا می کند. بهبود زیرساخت های حمل و نقل با افزایش به کارگیری منابع موجود و افزایش بهره وری این منابع ظرفیت تولید را گسترش می دهد. (حاضری، هاشمی دیزج و اخی جانی، ۱۴۰۲، ۴۳۵).

¹Gelh

²Gu

³Marshall

علت با اهمیت بودن مبحث حمل و نقل شهری در رویکرد توسعه پایدار ، مسئله ساز بودن نظام حمل و نقل شهری امروزی با توجه به مسائل اقتصادی ، اجتماعی و محیط زیستی آن می باشد چرا که امروزه مشکلات و نارساییهای عمده ای در حمل و نقل شهری گریبان گیر اقتصاد اجتماع و محیط زیست شهری به عنوان شاخص های اصلی پایدار ی می باشد که توجه به مبحث پایداری در این حوزه را پیش ازپیش ضروری جلوه داده است . ازجمله این چالش ها در بعد اقتصادی می توان به استفاده بیرویه از منابع انرژی به خصوص در زمینه سوخت های فسیلی ، هزینه های ناشی از اتکا و گرایش به حمل و نقل شخصی به جای حمل و نقل عمومی، هزینه های مربوط به ساخت و زیرساخت ها و منابع نگهدارنده در رابطه با فرسودگی آن ها اشاره کرد . (ارجمند زیارتی ، ۱۳۹۵ ، ۳۶۸).

بررسی رشد شهرها در دهه های مختلف نشان می دهد که ترکیبی از تکنولوژی ها و رفتارهای فرهنگی - اجتماعی نوین از یک سو شیفتگی برنامه ریزان در اتکاء به حرکت سواره و پاسخگویی به نیازهای برآمده از آن ازسوی دیگر موجب فراموشی فضاها به ویژه حرکت پیاده در شهرها شده و سفرهای درون شهری را متعدد و طولانی نموده است (صرافی و محمدیان مصمم ۱۳۹۱: ۱۱۱).

کیبل^۱ (۱۹۶۹)، نقش اساسی کاربری زمین در برنامه ریزی شهری را مورد تاکید قرار داده و چنین اظهار نظر می کند که برنامه ریزی شهری عبارت است ازپیش بینی مقدار درست زمین برای هر کاربری در مکان درست و مقرهایی که از نظر کالبدی مناسب برای هر کاربری باشد . همچنین کاربری اراضی یکی از فاکتورهای اساسی در تولید و جذب ترافیک است ، نوع خدمات و میزان سرویس دهی همه کاربری ها یکسان نیست مراکز تجاری ، بازار های روز، مراکز صنعتی و پایانه های شهری و برون شهری ، مراکز تفریحی و ادارات در میزان جذب سفر نقش های متفاوتی دارند بعضی از کاربری های خدماتی ، بیشتر از سایر خدمات مورد استفاده قرار میگیرند (گروه مولفان مهندسان مشاور طرح و راهبرد پویا ، ۱۳۹۱، ۹۵).

ازسوی دیگر کاملاً آشکار است که شرط موفقیت هر اقدام توسعه ای، درآمد زا بودن آن است . سطح درآمد زایی باید به گونه ای باشد که گذران زندگی و سرمایه گذاری برای تضمین رشد اقتصادی و هزینه کردن برای مقولاتی نظیر نگهداری و تعمیرات تاسیسات و بهبود تاسیسات به کارگیری تکنولوژی جدید و انجام اقداماتی برای نوآوری و دوام در بازار رقابتی امکان پذیر باشد (فاضلی ، ۱۴۰۰، ۴۵).

¹ Keeble

مشارکت شهروندان در طرح هندسی

مفهوم سرمایه اجتماعی و آثار آن در دودهمه اخیر، به عنوان یکی از مفاهیم کلیدی اساسی، با سرعت بسیاری مورد توجه جوامع علمی قرار گرفته است. «سرمایه اجتماعی دارای سه بعد مهم اساسی آگاهی، مشارکت و اعتماد است که در یک تعامل چند سویه و داده و ستانده به یکدیگر، سرمایه اجتماعی را شکل می دهند» (صمیمی، ۱۳۸۶: ۱۶۸)

مردم، منابع و مشارکت، سه رکن اساسی توسعه انسانی پایدار را تشکیل می دهند؛ با این تفاوت که مشارکت به دلیل اینکه هدف توسعه و نیز وسیله رسیدن به آن است. ضمن آنکه نقش ترکیب کننده دوعامل دیگر را دارد. برآیند آن دونیز به شمار می آید؛ به همین لحاظ از آن به عنوان حلقه گم شده فرایند توسعه یاد می شود (شوریابی، ۱۳۸۶: ۳۴)

تمرکززدایی مدیریتی، واگذاری مسئولیت های برنامه ریزی از سطوح دولتی به نهادهای محلی و بلاخره مشارکت دادن مردم در فرایند های توسعه شهری از طریق تدوین قوانین و فرایندهای رسمی برای اخذ نظرات مردم در امر برنامه ریزی و مدیریت شهری در کشورهای توسعه یافته و یا در حال توسعه به طور جدی مطرح است. (حکمت نیا و همکار، ۱۳۸۳: ۱۳۴)

مشارکت شهروندی از سال ۱۹۵۰ موضوع دامنه داری در حوزه برنامه ریزی بود و برنامه ریزان شهری تلاش نمودند که در تصمیم گیریهای شهری از نظر شهروندان مطلع شده و با همکاری آنان برنامه های خود را عملی نمایند. برنامه ریزان شهری معتقدند که مشارکت باعث می شود شهروندان نسبت به تصمیم گیری های صورت گرفته در شهر مسئولیت پذیر گردند، یعنی حمایت های عمومی از تصمیم گیریهای اتخاذی از سوی مسئولین، باعث میشود مسئولین امر به راحتی برنامه های خود را عملی نمایند (مالون، ۲۰۰۲: ۱۲۴)

رشد شهرنشینی و شکل گیری مقیاس جدیدی از رشد شهری در طی دهه های اخیر موجب شده که شهر و شهر سازی معاصر با چالش های نوینی مواجه گردد. به دلیل گستردگی ابعاد و تغییر در ماهیت مسائل شهری و پیچیدگی این مسائل و جنبه های مختلف مسئله به منظور حل پایدار آن ها را گریزناپذیر ساخته است. یکی از موضوعات مهم و حیاتی امروز شهرهای کشور، گسترش نقش مردم در فرایند توسعه شهری است مقوله مشارکت در جامعه ما نیز با مسائل آشکار و پنهانی روبروست که در حال حاضر تبدیل به یکی از موضوعات مهم مدیریت شهری خاصه در فرایند تحقق توسعه شهری شده است. (ادریسی و شجاعی، ۱۳۹۱: ۲)

سهم مردم به عنوان مخاطبان اصلی تصمیم گیری، به درستی تبیین و مشخص نشده است و بیشتر اوقات تصمیمات بدون توجه به ویژگی ها، توان و خواسته های مخاطبان اتخاذ شده است. روند تصمیم گیری از بالا به پایین و فاقد

شناخت کافی ازبستر وابعاد واهمیت موضوع بوده است؛ به طوری که در نهایت نتایج غیر قابل انتظاررا درپی داشته و مشارکت مردمی دراین طرح بیشتربه بعد کمک های مالی مردم به شهرداری ویا سازمانهای مرتبط محدود میشود. تدوین نحوه و میزان حضور مردم وبه خصوص ساکنان بافتها وفضاهای شهری در روند تهیه و اجرای طرح های شهری یک ضرورت است که مستلزم داشتن رویکردی نوین به این مقوله است. همچنین بایستی باتوجه به مطالعات انجام شده توسط محقق اذعان نمود که غالب مطالعات انجام گرفته درشهرسازی مشارکتی درحوزه برنامه ریزی و مدیریت شهری است وکمتر پژوهشی در راستای عملیاتی نمودن مشارکت مردمی در طراحی شهری صورت گرفته است. (رزاقی اصل، صمدی حسین آباد وحیدری، ۱۳۹۶، ۶۲)

طراحی شهری در ورودی و خروجی

مقوله منظرشهر از مهم ترین مباحث ومسایل مورد توجه معماران، طراحان شهری، برنامه ریزان شهری، معماران منظر، طراحان محیط وروانشناسان محیط به شمار می رود. منظر شهری چیزی فراتر ازیک موضوع برنامه ریزی و طراحی شهری بوده ودر حال حاضر جهت گیری طراحی وبرنامه ریزی شهری در حوزه های مختلف ازجمله منظرشهری در راستای رسیدن به توسعه پایدار است. (کیانی وسالاری سردری، ۱۳۹۰: ۲۷)

میدان ها در شهر باید به گونه ای طراحی شوند که علاوه بر نشان دادن هویت شهر، کالبد وجودی سالیان دراز شهرها را نیز به نمایش بگذارند. از این روشهر خوب باید دارای ساختارهای مطلوب باشد آلدروسی عقیده دارد: کیفیت شهر به کیفیت کوچه ومیدان بستگی دارد وشهر مطلوب، اجتماع ساختمان های مطلوب است نه میادین بی روح و بی هویت که زیبایی شهر را به شکل صوری تضمین می کند. (شاه علی، ۱۳۸۹، ۱۳۰-۱۴۴)

طراحی شهری به جای اینکه از خیابان ها روبرگرداند، برای افزایش هویت وفعالیت پذیری پیاده روی خیابان ها گام بر می دارد ورودی ساختمان ها، بالکن ها، فروشگاه های در کنج، رستوران ها وفضای نشستن در کنار خیابان ها همگی در امنیت خیابان ها وزندگی بخشیدن به خیابان ها نقش دارند. همین تاکید های ساده وکوچک هستند که محلات را به یکدیگر پیوند می دهند و در نهایت باعث پیوستگی شهر میشوند (کالتروپ^۱، ۱۳۸۰: ۲۰۱۱)

نحوه ورود به فضا یا به عبارتی ورودی هر فضا در ذهن افراد جایگاه ویژه ای دارد. ورودی هر فضا اولین مکانی که با حضوردر آن خصوصیات کلی فضا، آداب ورسوم، حد خصوصی وعمومی بودن وسایر ویژگی های فضا

¹ Caltrop

کشف می شود. به واقع با تمهید ورودی برای یک فضا (خواه یک شهر خواه یک محله یا یک بنا) آن فضا برای ساکنانش هویت می یابد تقویت میشود، نشانه گذاری شده وزنده تر نمایان می گردد. (الکساندر^۱، ۱۳۸۷: ۲۷۷)

حال امروزه با وجود اینکه نخستین فضای برخورد مسافر با شهر، ورودی آن است و نخستین تصویر ذهنی و پیش داوری وی براین اساس صورت می گیرد اما همچنان با عدم آرایه تصویرمناصبی از ورودی ها روبه رو هستیم.

فضاهای ورودی امروز فضاهایی فاقد ساختار مشخص، فاقد هویت، مملو از اغتشاشات بصری و سیمای نامطلوب عدم خوانایی و هدایت درست مسافر فاقد جذابیت بصری و ایجاد انگیزه در ناظر، نبود ساختار مشخص برای القای حس ورود، پائین بودن کیفیت محیطی و از بین رفتن عملکرد تفرجگاهی آن و..... می باشد که علاوه بر سیمای طبیعی چیز دیگری برای تمایز میان آنها وجود ندارد. (ابلقی، پور جوهری ۱۳۸۵: ۳۳) زشتی و زیبای شهر از دیدگاه تازه وارد می تواند تا حد زیادی تحت تأثیر ویژگی های کالبدی و کارکردی و زیبا شناسی مبادی ورودی و خروجی شهر قرار می گیرد. (Dixon et al 2007:77)

مفهوم خروجی یک حوزه شهری نیز بالتبع، ما حاصل تعامل سه مفهوم خروجی روانی، خروجی بصری و خروجی فیزیکی می باشد. حس خروج روانی در حوزه ای از مبادی خروجی است که در مخاطب انتظار خروج از شهر ایجاد می شود در تداوم حرکت و با تقویت نشانه های بصری برون شهری مخاطب از نظر تصویری نیز خود را در خارج از شهر می بیند. تغییر نسبت میان فضاهای مصنوع و طبیعی، در تقویت این حس مؤثر می باشد. این حس تا بدانجا پررنگ می گردد که مخاطب را به صورت کامل خارج از حوزه شهری می بیند. این بخش مفهوم خروج فیزیکی را تداعی می کند (آرمانشهر ۱۳۸۳: ۴۳)

روش شناسی تحقیق

روش تحقیق در این پژوهش براساس هدف، کاربردی و ازلحاظ دستیابی از نوع تحقیقات توصیفی - پیمایشی و برای چارچوب نظری آن از دیدگاه ها و مفاهیم مرتبط با موضوع تحقیق استفاده شده برای گردآوری داده ها از روش اسنادی و پیمایشی (میدانی) شامل پرسشنامه و مشاهده استفاده گردید. جامعه مورد مطالعه شامل کاسبان ورودی و خروجی ساکن شهر آشنانه می باشد. باتوجه به نظر متخصصان و کارشناسان حجم نمونه ۱۰۰ نفر به صورت تصادفی ساده انتخاب شده است ۴ گویه اطلاعات فردی و ۲۰ گویه در بعد اقتصادی مورد پرسشگری قرار گرفته است. متغیرها باطیف لیکریت ۵ تایی در پرسشنامه قرار گرفته اند. روایی پرسشنامه با تایید چند تن از اساتید مربوطه و انجام پیش آزمون به اثبات رسیده است. پایایی پرسشنامه ۲۰ گویه ای پژوهش با استفاده از آزمون آلفای کرونباخ ۰.۸۳۲ به دست

¹Alexsander

آمده که نشان دهنده پایایی ابزار سنجش است. داده های جمع آوری شده به کمک نرم افزار spss و آزمون تی تک نمونه ای و اطمینان ۹۵٪ مورد تجزیه و تحلیل و استنتاج نهایی قرار گرفته است.

جدول ۱: آلفای کرونباخ جهت نشان دادن پایداری درونی گویه ها

مقدار آلفا	گویه ها
۰/۸۳۰	اصلاح طرح هندسی باعث افزایش قیمت زمین های اطراف شده
۰/۸۱۹	اصلاح طرح هندسی موجب افزایش کسب و کار و تجارت برای کسبه ها
۰/۸۱۶	اصلاح طرح هندسی باعث افزایش در آمد کسبه های اطراف
۰/۸۱۷	اصلاح طرح هندسی موجب تنوع اشتغال
۰/۸۱۸	اصلاح طرح هندسی موجب گردش مالی
۰/۸۲۴	اصلاح طرح هندسی باعث افزایش درآمد شهرداری
۰/۸۳۷	اصلاح طرح هندسی موجب افزایش تعداد دست فروش ها
۰/۸۳۱	اصلاح طرح هندسی موجب افزایش تعداد سوخت گیری خودروها
۰/۸۱۸	اصلاح طرح هندسی موجب افزایش نیروی کار در شهر
۰/۸۲۸	اصلاح طرح هندسی موجب افزایش بودجه مالیاتی شهر
۰/۸۱۸	اصلاح طرح هندسی باعث افزایش میزان ساکنان اطراف ورودی و خروجی
۰/۸۲۰	اصلاح طرح هندسی باعث افزایش ایمنی وسایل نقلیه عبوری
۰/۸۴۵	اصلاح طرح هندسی موجب افزایش خطر تصادف برای عابران پیاده
۰/۸۲۲	اصلاح طرح هندسی موجب جابه جایی مسافر
۰/۸۲۲	اصلاح طرح هندسی موجب بهبود دید و منظر شهر در محدوده طرح
۰/۸۲۰	اصلاح طرح هندسی باعث افزایش توقف مسافر
۰/۸۲۴	اصلاح طرح هندسی باعث افزایش فضای سبز جهت جذب مسافر
۰/۸۲۰	اصلاح طرح هندسی باعث افزایش سطح رضایت مسافران از خدمات عمومی
۰/۸۴۳	اصلاح طرح هندسی باعث افزایش هزینه های شهرداری
۰/۸۲۶	اصلاح طرح هندسی باعث افزایش فروش وسوغات و صنایع دستی به مسافران

معرفی اجمالی منطقه مورد مطالعه

استان خراسان شمالی با وسعتی بیش از ۲۸ هزار کیلومتر مربع در شمال شرق کشور واقع است. شهر آشنانه با وسعت ۳۱۳ هکتار، در شهرستان مانه و سملقان و در استان خراسان شمالی قرار گرفته و از نظر موقعیت جغرافیایی در عرض شمالی ۳۷ و ۳۴ و در طول شرقی ۵۵ و ۵۶ واقع است. و ارتفاع این شهر از سطح دریا ۷۶۰ متر می باشد. این شهر از شمال و شرق به بجنورد و از جنوب به شهر شوقان و از غرب به شهرهای استان گلستان محدود است

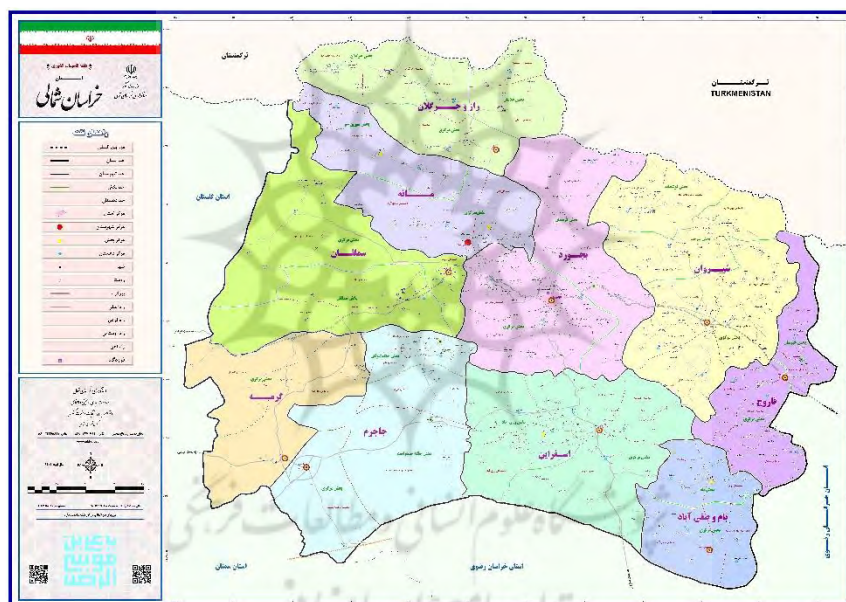
شهرستان مانه و سملقان با جمعیت ۱۰۱/۷۲۷ که ۵۱/۴۰۹ نفر مرد و ۵۰/۳۱۸ نفر زن، ۲۹/۶۲۴ خانوار دارد.

جدول ۲- جمعیت ساکن در شهرستان مانه و سملقان

جمعیت	مرد	زن	خانوار	
ساکن در نقاط شهری	۱۶/۹۳۳	۱۶/۵۹۳	۹/۹۴۱	
ساکن در نقاط روستایی	۳۳/۸۹۲	۳۳/۱۵۲	۱۹/۳۶۵	
غیر ساکن	۵۸۴	۵۷۳	۳۱۸	

در تاریخ ۱۴۰۲/۳/۳۱ در تصویب هیئت دولت شهرستان مانه و سملقان، به دو شهرستان مانه و شهرستان سملقان تقسیم شدند در تاریخ ۱۴۰۲/۷/۵ شروع به کار و معارفه رسمی فرماندار بود چون تقسیمات جدید می باشد فعلا از نظر جمعیتی طبق سرشماری قبلی می باشد

شکل ۳- نقشه سیاسی موقعیت جغرافیایی شهرستان مانه و سملقان

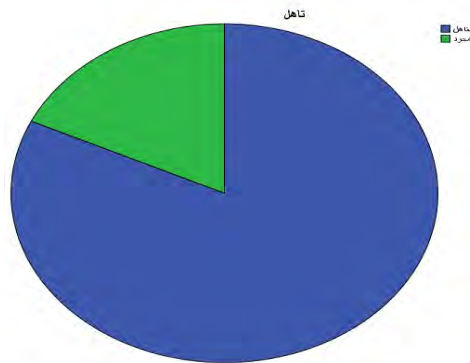


یافته های پژوهش

بخش اول : آمار توصیفی

در این بخش به توصیف داده های جمع آوری شده در ورودی و خروجی شهر آشخانه پرداخته می شود. یافته ها بیانگر آن است که از نظر توصیفی از افراد مورد بررسی طبق نمودار زیر ۸۲ نفر متاهل و ۱۸ نفر مجرد بوده اند.

نمودار ۱- وضعیت تاهل پرسش شوندگان جامعه مورد مطالعه



جدول زیر نشان دهنده این است که در جامعه آماری مورد نظر، بیشترین افرادی که مورد پرسشگری قرار گرفته اند به ترتیب در رده سنی ۳۶-۴۵، ۲۶-۳۵، و سپس ۱۵-۲۵ سال هستند. تعداد پرسش شوندگان مرد بیشتر از زنان است. بیشترین پرسش شوندگان دارای تحصیلات زیر دیپلم و دیپلم، فوق دیپلم و لیسانس می باشند.

جدول شماره ۳- آمار توصیفی ورودی و خروجی شهر

جنسیت		سن											تحصیلات		تاهل	
مرد	زن	۱۵-۲۵	۲۶-۳۵	۳۶-۴۵	۴۶-۵۵	۵۶-۶۵	بالا تر از ۶۵	دیپلم - زیر دیپلم	فوق دیپلم	لیسانس	فوق لیسانس	دکتری	متاهل	مجرد		
۹۴٪	۶٪	۱۴٪	۲۳٪	۵۱٪	۸٪	۳٪	۱٪	۳۴٪	۲۵٪	۲۴٪	۱۵٪	۲٪	۸۲٪	۱۸٪		

آمار استنباطی

پس از بررسی داده های آماری با آزمون کولموگروف - اسمیرنف متوجه این شدیم که توزیع داده ها معنی دار نبوده و sig زیر ۰.۰۵ است و باید از آزمون های پارامتریک استفاده کنیم و ما آزمون تی تک نمونه ای را انتخاب کرده ایم.

جدول شماره ۴- نتایج آزمون t تک نمونه ای در ابعاد مختلف مورد بررسی در جامعه آماری مورد مطالعه

ابعاد	میانگین	اختلاف میانگین	سطح معنا دار دو سویه	درجه آزادی	آماره t
۱-اصلاح طرح هندسی باعث افزایش قیمت زمینهای اطراف شده	۴/۳۵	۱/۳۵۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۱۶/۹۵۷
۲-اصلاح طرح هندسی موجب افزایش کسب و کار و تجارت برای کسبه ها	۴/۰۶	۱/۰۶۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۹/۸۹۴
۳-اصلاح طرح هندسی باعث افزایش درآمد کسبه های اطراف	۳/۹۶	۰/۹۶۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۹/۰۳۲
۴-اصلاح طرح هندسی موجب تنوع اشتغال	۳/۷۰	۰/۷۰۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۶/۱۸۰
۵-اصلاح طرح هندسی موجب گردش مالی شهر	۳/۷۷	۰/۷۷۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۷/۷۵۱
۶-اصلاح طرح هندسی باعث افزایش درآمد شهرداری	۴/۲۱	۱/۲۱۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۱۱/۷۷۲
۷-اصلاح طرح هندسی باعث افزایش تعداد دست فروش ها	۲/۹۷	-۰/۳۰۰۰	۰/۸۱۴	۹۹	-۰/۲۳۵
۸-اصلاح طرح هندسی موجب افزایش تعداد سوخت گیری خودروها	۳/۱۱	۰/۱۱۰۰۰	۰/۳۰۷	۹۹	۱/۰۲۶
۹-اصلاح طرح هندسی باعث افزایش نیروی کار در شهر	۳/۱۴	۰/۱۴۰۰۰	۰/۱۸۳	۹۹	۱/۳۴۰
۱۰-اصلاح طرح هندسی موجب افزایش بودجه مالیاتی شهر	۳/۹۱	۰/۹۱۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۷/۷۰۲
۱۱-اصلاح طرح هندسی باعث افزایش میزان ساکنان اطراف ورودی و خروجی	۳/۷۷	۰/۷۷۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۶/۸۳۳
۱۲-اصلاح طرح هندسی باعث افزایش ایمنی وسایل نقلیه عبوری	۳/۶۶	۰/۶۶۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۵/۰۶۰
۱۳-اصلاح طرح هندسی موجب افزایش خطر تصادف برای عابران پیاده	۳/۲۱	۰/۲۱۰۰۰	۰/۱۰۲	۹۹	۱/۶۴۹
۱۴-اصلاح طرح هندسی موجب جابه جایی مسافر	۳/۶۴	۰/۶۴۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۶/۷۴۸
۱۵-اصلاح طرح هندسی موجب بهبود دید و منظر شهر در محدوده طرح	۴/۱۲	۱/۱۲۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۱۱/۵۸۳
۱۶-اصلاح طرح هندسی باعث افزایش توقف مسافر	۴/۲۰	۱/۲۰۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۱۳/۳۴۹
۱۷-اصلاح طرح هندسی باعث افزایش فضای سبز جهت جذب مسافر	۴/۰۷	۱/۰۷۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۱۱/۱۹۱
۱۸-اصلاح طرح هندسی باعث افزایش سطح رضایت مسافران از خدمات عمومی	۳/۶۹	۰/۶۹۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۶/۴۴۷
۱۹-اصلاح طرح هندسی باعث افزایش هزینه های شهرداری	۳/۵۷	۰/۵۷۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۴/۷۵۱
۲۰-اصلاح طرح هندسی باعث افزایش فروش سوغات و صنایع دستی به مسافران	۳/۴۷	۰/۴۷۰۰۰	۰/۰۰۰	۹۹	۳/۷۱۰

تحلیل آزمون

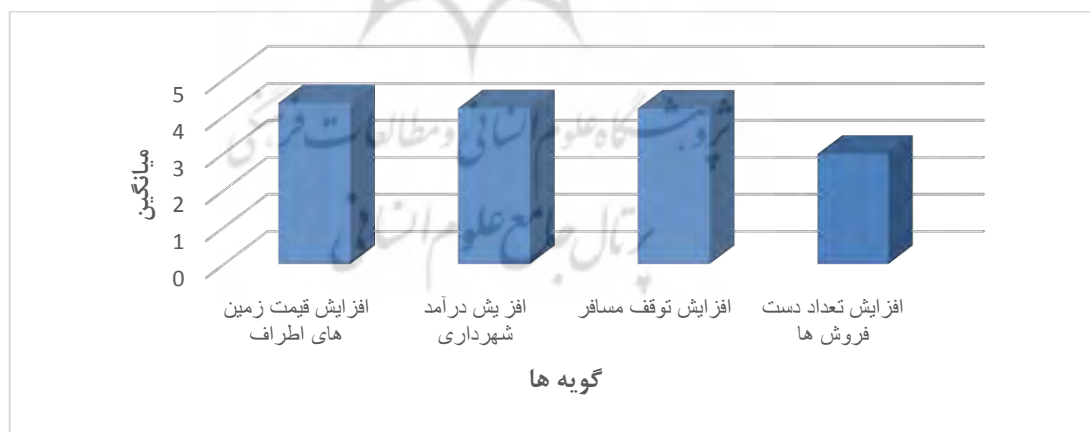
در پژوهش حاضر با استفاده از تکنیک آماری آزمون t تک نمونه ای به تحلیل داده ها پرداخته شده است. پرسش اصلی در این تحقیق که در ۲۰ گویه در بعد اقتصادی مورد ارزیابی قرار گرفته است.

جدول شماره ۲، نتایج حاصل آزمون t تک نمونه ای، برای مقایسه میانگین ارزیابی آثار اقتصادی اصلاح طرح هندسی ورودی و خروجی شهر آشنخانه انجام گرفته است. در این آزمون با سطح متوسط مقایسه شده اند که نتایج آن به این صورت است که با توجه به فرضیه H_0 مبنی بر عدم تفاوت بین میانگین ($\mu = 3$) با میانگین داده ها همان طور که مشاهده می شود سطح معنی داری آزمون t، برای هر کدام از ابزارها به طور کلی کمتر از ۰/۰۵ است و فرضیه H_0

تایید می شود و با توجه به اختلاف میانگین های آزمون مشهود است. که از دید ساکنان منطقه پرسشگری شهر آشنخانه، اصلاح طرح هندسی باعث افزایش قیمت زمین های اطراف شده با میانگین $4/35$ بالاترین تاثیر و سپس در مرتبه بعد اصلاح طرح هندسی باعث افزایش درآمد شهرداری با میانگین $4/21$ و همچنین اصلاح هندسی باعث افزایش توقف مسافر با میانگین $4/20$ دارای وضعیت مناسب تری هستند. که باتوجه به سطح معنی داری می توان گفت که گویه اصلاح طرح هندسی باعث افزایش تعداد دست فروش ها با میانگین $2/97$ کمترین تاثیر ($\mu=3$) دارای اختلاف معنادار آماری می باشد. در واقع عملکرد آن کم تر از حد متوسط می باشد و سایر گویه ها دارای تفاوت معنادار آماری نمی باشد در واقع عملکرد آنها بالاتر از حد متوسط است.

درمجموع پیاده سازی اصلاح طرح هندسی ورودی و خروجی شهرآشنخانه تاثیر زیادی بر اقتصاد این شهر داشته است. بنابراین نیازمند برنامه ریزی و مدیریت مدیران شهری را می طلبد که از این موقعیت نهایت استفاده را ببرند. باتوجه به اینکه میانگین ارزیابی آثار اقتصادی اصلاح طرح هندسی ورودی و خروجی شهر آشنخانه $3/72$ می باشد نشان دهنده این است که سطح وضعیت رضایت اقتصادی کاسبان دو معبر از اصلاح طرح هندسی آشنخانه در حد بالاتر از متوسط میباشد.

نمودار ۲- گویه های تاثیر گذار در تغییر اصلاح طرح هندسی شهر آشنخانه



منبع : نگارنده

نتیجه گیری

همانطور که مطرح شد تحقیق حاضر به بررسی آثار اقتصادی اصلاح طرح هندسی ورودی و خروجی شهر آشنه پرداخته است این آثار از طریق پیمایشی از کسبه ورودی و خروجی شهر آشنه استخراج شده است با توجه به اینکه میانگین ارزیابی آثار اقتصادی اصلاح طرح هندسی ورودی و خروجی شهر آشنه ۳/۷۲ می باشد که نشان دهنده رضایت اقتصادی کسبه در حد بالاتر از متوسط می باشد. از آنجاکه ورودی و خروجی (شرقی) به خاطر اینکه مسافر قصد دارد سریع از مبدا بنا به دلایلی از جمله رزو هتل، مسافر خانه، شوق زیارت و.... سریع به مقصد برسد تمایل زیادی به توقف در این سمت ندارد، و همچنین در این سمت عدم وجود خدمات از جمله مسجد یا نمازخانه، پارک، سرویس بهداشتی و وجود تعمیرگاه های خودرو.... باعث شده نسبت به سمت دیگر، از لحاظ در آمد کاسبان و همچنین کرایه مغازه پایین باشد. اما ورودی و خروجی (غربی) به خاطر اینکه مسافر با خیال راحت وبدون دغدغه به محل زندگی خود برمی گردد. میزان توقف مسافر در این سمت زیاد است. همچنین در آمد کسبه بیشتر و کرایه مغازه بالاتر می باشد و مهمتر اینکه در این سمت وجود خدمات، رونق را دوچندان کرده است. پس لازم است مدیران شهری تعادل لازم در زمینه کرایه مغازه و ارائه خدمات در دو سمت ایجاد کنند و در میزان جذب و توقف مسافر و کسب در آمد بکوشند.

منابع

- ابلقی، علیرضا، و پورجوهری، امیرحسین. (۱۳۸۵). مبادی ورودی شهرها و تدوین اصول و معیارهای ساماندهی برای بازیابی یک فضای شهری فراموش شده. آبادی، دوره جدید (۱۸) (پیاپی ۵۳)، ۰-۰. SID. <https://sid.ir/paper/488376/fa>
- احمدی، محمدرضا، و بشیری، پریسا. (۱۳۹۳). طراحی و ساماندهی پیاده راه شهری در جهت ارتقای ایمنی عابران پیاده با استفاده از بازرسی ایمنی پیاده راه های درون شهری. فصلنامه علمی راهور، ۱(۹)، ۷۳-۹۰. SID. <https://sid.ir/paper/521450/fa>
- ادریسی، افسانه، و شجاعی، مرجان. (۱۳۹۱). بررسی عوامل موثر بر مشارکت اجتماعی ساکنین در تحقق طرح های توسعه شهری "نمونه موردی: پیاده راه سازی حوزه تاریخی شهر تهران منطقه ۱۲". برنامه ریزی رفاه و توسعه اجتماعی، ۴(۱۳)، ۱۱۵-۱۵۸. SID. <https://sid.ir/paper/157753/fa>

اذانی، مهری، مومنی، مهدی، و سلطانی، آناهیتا. (۱۳۹۰). ساماندهی و اصلاح حریم شهر اصفهان نمونه موردی:

منطقه رهنان. برنامه ریزی فضایی، ۱(۲)، ۶۶-۴۱. SID. <https://sid.ir/paper/514118/fa>

ارجمند زیارتی، معراج، صالحی، محمد جواد (۱۳۹۵). بررسی اقتصاد زیرساخت های حمل و نقل شهری. اولین همایش بین المللی اقتصاد شهری (با رویکرد اقتصاد مقاومتی، اقدام و عمل)، اردیبهشت ۱۳۹۵.

استادی جعفری، مهدی، و رصافی، امیرعباس. (۱۳۹۲). ارزیابی سیاست های توسعه پایدار در بخش حمل و نقل شهری با استفاده از مدل های سیستم پویایی؛ مطالعه موردی: شهر مشهد. مدیریت شهری، ۱۱(۳۱)، ۲۹۴-۲۸۱.

SID. <https://sid.ir/paper/92076/fa>

اکبریان، رضا، و قائدی، علی. (۱۳۹۰). سرمایه گذاری در زیرساخت های اقتصادی و بررسی تاثیر آن بر رشد اقتصادی. پژوهش های رشد و توسعه اقتصادی، ۱(۳)، ۴۸-۱۱. SID. <https://sid.ir/paper/192315/fa>

حاضری، هاتف، هاشمی، عبدالرحیم، و اخی جانی، رضا. (۱۴۰۲). تاثیر بخش حمل و نقل در رابطه مبادلات انرژی و انتشار CO₂ جغرافیا و روابط انسانی. *doi: 10.22034/gahr.2023.379313.1789*, 434-452, 6(1),

حکمت نیا، ح و موسوی، م. (۱۳۸۵). کاربرد مدل جغرافیا با تاکید بر برنامه ریزی شهری و ناحیه ای. یزد: انتشارات علم نوین.

رزاقی اصل، سینا، صمدی حسین آباد، سمیرا، و حیدری، تیمور. (۱۳۹۶). امکان سنجی استفاده از تکنیک های متناسب طراحی شهری مشارکتی مبتنی بر بستر و ظرفیت های اجتماعی-مکانی (نمونه ی موردی بازار نوغان شهر مشهد). مدیریت شهری، ۱۶(۴۷)، ۶۱-۷۴. SID. <https://sid.ir/paper/92349/fa>

شاه علی، جعفر، سنایی، مجید (۱۳۸۹). بررسی شبکه معابر شهری در ارتباط با مورفولوژی شهری. نگرش های نو در جغرافیای انسانی، ۲(۳)، ۱۴۴-۱۳۰. <https://www.sid.ir/paper/177064/fa>

شرافتی، ایوب، کسینی، سعید و مهماندار، محمد رضا، (۱۳۹۲)، بررسی عوامل موثر بر مدیریت تصادفات جاده ای استان لرستان، فصلنامه راهور، سال دهم، شماره ۳۳، ۱۳۹۲. magiran.com/p2114559

شوریایی، حسین (۱۳۸۶). ارزیابی الگوی مشارکت شهروندان تهرانی در طرحهای توسعه شهری ارائه الگوی بهینه (مورد: کوی ۱۳ آبان). پایان نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس

صرافی، مظفر، و محمدیان مصمم، حسن. (۱۳۹۲). امکان سنجی پیاده راه سازی خیابان های مرکز شهر همدان.

آمایش محیط، ۶(۲۱)، ۱۳۸-۱۱۱. SID. <https://sid.ir/paper/130499/fa>

- صمیمی، احمد (۱۳۸۶). سرمایه اجتماعی و توسعه اجتماعی و توسعه، مجموعه مقالات همایش سرمایه اجتماعی و توسعه در ایران (۱۶۷-۱۶۸). تهران: مؤسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه ریزی
- فاضلی، محمد (۱۴۰۰). ارزیابی تأثیرات اجتماعی سیاستها، برنامه ها و طرح ها، چاپ سوم، تهران: نشر تپاسا ساغر مهر.
- قادرمرزی، حامد، (۱۳۹۴). تحلیل شبکه شهری کلان منطقه جنوبغرب با تأکید بر بعد اقتصادی (مورد: استانهای خوزستان و کهگیلویه و بویراحمد).
- کالتروپ، پیت (۱۳۹۴). شهرنشینی در عصر تغییر آب و هوا، ترجمه سید حسین بحرینی و معین همتی، چاپ اول، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- کیانی، اکبر، و سالاری سردری، فرضعلی. (۱۳۹۰). بررسی و ارزیابی اولویت های منظر فضاهای عمومی شهر عسلویه با استفاده از مدل ANP. باغ نظر، ۸(۱۸)، ۳۸-۲۵. [SID. https://sid.ir/paper/125378/fa](https://sid.ir/paper/125378/fa)
- گروه مولفان مهندسان مشاور طرح و راهبرد پویا (۱۳۹۱). مرجع شهرسازی. تهران: انتشارات آذرخش.
- مهندسین مشاور آرمانشهر، (۱۳۸۳). ساماندهی ورودی شهر قزوین با تکیه بر طراحی شهری ورودی، مطالعات پایه، شهرداری قزوین.

Banister, David. (2005). *Unsustainable Transport: City transport in the new century*. London: Routledge: Taylor & Francis Group.

Boarnet, M., & Crane, R. (2011). The influence of land use on travel behavior: specification and estimation strategies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Vol 35, No 9, pp 823-845. <https://ideas.repec.org/a/eee/transporta/v35y2001i9p823-845.html>

Dixon K.Karen & Wolf L.Kathleen. (2007). *Benefits and Risks of Urban Roadside Landscape : Finding a Livable Balanced Response*. 3rd Urban street Symposium: Uptown, Downtown, or Small Town: Designing Urban Streets That Work, June 24-27, 2007, Seattle, Washington.

Gehl, Jan. (2010). *Life Between Buildings: Using Public Space*. Translated by J.Koch. Indiana: Danish Architectural Press.

Germann-Chiari, C. and K.Seeland. (2004). Are urban green spaces optimally distributed to act as places for social integration? Results of a geographical information system (GIS) approach for urban forestry research. *Forest Policy and Economics*. Vol 6, No 1, pp 3-13. [https://doi.org/10.1016/S1389-9341\(02\)00067-9](https://doi.org/10.1016/S1389-9341(02)00067-9)

- Gu, B. O. (2001). A Study on the Birth & Growth of Building Program in the Context of Street Layout (Doctoral dissertation, MA, Thesis, Seoul National University).
- Hou, K.; Wen, J. (2020). Quantitative analysis of the relationship between land use and urbanization development in typical arid areas. *Environ Sci Pollut. Res* 27, pp 38758–38768.
<https://doi.org/10.1007/s11356-020-08577-8>
- Livingston, V., Jackson-Nevels, B., & Reddy, V. V. (2022). Social, Cultural, and Economic Determinants of Well-Being. *Encyclopedia*. Vol 2, No 3, pp 1183-1199.
<https://doi.org/10.3390/encyclopedia2030079>
- Malone, T.F. and Yohe, G.W. (2002), "Knowledge partnerships for a sustainable, equitable and stable society", *Journal of Knowledge Management*, Vol 6, No 4, pp 368-378.
<https://doi.org/10.1108/13673270210440875>
- Marshall, S. (2000). The potential contribution of land use policies towards sustainable mobility through activation of travel reduction mechanisms. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, Vol 13, No 1, pp 63-79.
<https://doi.org/10.1080/135116100111667>

