تأثیر پروژه‌های عمرانی چهار سال اخیر بر تحـول مـدیریت اقتصـاد شهری و رضایتمندی شهروندان (مطالعه موردی: شهروندان قزوینی)

راشد صفوی*
استادیار دانشکده اقتصاد، دانشگاه پیام‌نور، تهران، ایران

سید محمد رضازاده
دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشـگاه شـهید بهشـتی، تهران، ایران

دریافت: ۹۳/۱۰/۲۱ **پذیرش: ۹۴/۰۵/۱۳**

چکیده: امروزه فضاهای عمومی شهری، ضرورتی اساسی در برنامه‌های توسعه شهری یافته اند که این امر، حکایت از نقش این فضاها در تقویـت وجهـه فرهنگـی- اجتمـاعی شـهر دارد. بـه عبارتی، فرهنگ، الگوهای رفتاری را به وجـود مـی آورد و الگوهـایی رفتـاری، تعیـین‌کننـده و بیان‌کننده چگونگی استفاده مردم از فضاها می‌باشند؛ پس طبیعی است کـه نحـوه اسـتفاده از این فضاهای عمومی در فرهنگ‌های مختلف، متفاوت باشد. ماهیت و چگونگی فعالیت‌هایی که در فضاهای شـهری صـورت مـی‌گیرنـد را مـی‌تـوان بـه دو عامـل اساسـی فرهنـگ و محـیط (خصوصیات فضایی- مکانی) نسبت داد. جامعه آماری تحقیـق نیـز تمـامی شـهروندان سـاکن شهر قزوین می‌باشند که از مزایای این پروژه‌ها در چند سال اخیر بهره برده‌انـد و نمونـه‌هـای آماری، از طریق مصاحبه و گزارش از ۴۲۵ شهروند قزوینی به‌دست آمده است. این پژوهش از لحاظ هدف، کاربردی- توسعه‌ای و از لحاظ روش پژوهش، توصیفی- تحلیلی و پیمایشی است. روش تجزیه‌وتحلیـل اطلاعـات نیـز بـا اسـتفاده از روش‌هـای کیفـی بـه خصـوص معیارهـا و زیرمعیارهای رضایتمندی از شهروندان می‌باشد. هدف این مقاله، بررسـی پـروژه‌هـای عمرانـی چهار سال اخیر و تـأثیر آن بـر مـدیریت و تحـول اقتصـاد شـهری و رضـایتمندی شـهروندان می‌باشد. نتایج تحقیق نشان دادند که سیاست‌های کلان، رضایت شهروندان و هویت‌بخشی بـه شهر، سه متغیر اساسی در احداث پروژه‌های عمرانی هستند.

واژگان کلیدی: فضاهای عمومی، پروژه‌های عمرانی، مدیریت، اقتصـاد شـهری، رضـایتمندی

طبقه‌بندی JEL: R۱۰, M۰۰, H۴۳, R۱۲

*مسئول مکاتبات: r.safavi@yahoo.com

فصلنامه علمی- پژوهشی
اقتصاد و مدیریت شهری
شاپا: ۲۸۷۰-۲۳۴۵
نمایه در ISC، SID، Noormags، Magiran، Ensani، RICeST
www.Iueam.ir
سال چهارم، شماره سیزدهم، صفحات ۶۶ -۱
زمستان ۱۳۹۴

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

۱- مقدمه

یکی از مهم‌ترین دلایل ایجاد پروژه‌های عمرانی، تحول اقتصاد شهری و جلب رضایت شهروندان است. شهر قزوین با برنامه‌ریزی و اجرای پروژه‌های عمرانی شاخص، باعث تحول و انقلاب عمرانی ملموسی شده است. گوردن چایلد[۱] برای اولین‌بار، از مفهوم انقلاب شهری استفاده کرد (فلامکی، ۱۳۸۶)؛ به‌گونه‌ای که شهروندان، تغییرات حاصل از آن را در زندگی روزمره و آمدوشد خود در شهر احساس کردند و در هر منطقه از شهر، می‌توان تغییرات عمرانی را به وضوح مشاهده کرد. رضایت شهروندان از پروژه‌های عمرانی، به‌ویژه برای برخی از فعالیت‌ها، به درجه برداشت و ادراک نیازهای فرد استفاده‌کننده، بستگی دارد. همواره جغرافی‌دانان، در پی بهینه کردن رابطه متقابل انسان و محیط در راستای مطلوبیت بخشیدن به زندگی انسان بوده‌اند. رونالد جانستون[۲]، جغرافی‌دان سرشناس می‌گوید: در زمان ما، هدف بسیاری از جغرافی‌دانان در سراسر جهان این است که با حذف نابرابری‌های شدید اجتماعی و اقتصادی، همه خانواده‌ها بتوانند به شغل دائمی، مسکن سالم، بهداشت و درمان، آموزش و امنیت و به طور کلی، به حدی از رضایت نسبت به کیفیت زندگی، دست یابند (شکویی، ۱۳۹۰).

یکی از مباحثی که در سال‌های اخیر در ادبیات برنامه‌ریزی شهری، وارد شده و فقدان توجه به آن، در مداخلات صورت‌گرفته در بافت‌های ناکارآمد شهری، احساس می‌شود، کیفیت محیط و میزان رضایتمندی شهروندان از محیط‌های شهری است. کیفیت محیط، بر دو موضوع، تمرکز دارد: رفاه شخصی و کیفیت زندگی شهری که رفاه شخصی، به فرد و زندگی شهری، به محیط مرتبط است. واژه محیط که ریشه آن به قرن هفدهم بازمی‌گردد، از واژه فرانسوی Enyiron گرفته شده است (شکویی، ۱۳۸۷). زمانی می‌توان محیط و مکان را مدنظر قرار داد که خاصیت پاسخ‌دهندگی داشته باشد (عبدالله‌پور، ۱۳۹۱). میزان پاسخ‌دهندگی محیط، به توانایی‌های آن بستگی دارد. کیفیت محیط شهری عبارت است از: شرایط زیست‌محیطی، اجتماعی، فرهنگی، اقتصادی و کالبدی- فضایی محیط شهری که نشان‌دهنده میزان رضایت یا عدم‌رضایت از محیط شهری است (حکمت‌نیا و موسوی، ۱۳۸۸). لنسینگ و مارانز[۳] در سال ۱۹۸۹ بیان کردند محیطی با کیفیت بالا، رفاه و رضایتمندی را به جمعیتی که در آن ساکن هستند، به واسطه ویژگی‌هایی که ممکن است فیزیکی، اجتماعی یا نمادین باشد، منتقل می‌کند. چهارده مقوله از مشکلات شهری و درصد شدت آنها که شهرداران اعلام کرده‌اند، به ترتیب عبارتند از: بیکاری، دفع ناکافی زباله، فقر شهری، کمبود مسکن، جمع‌آوری ناکافی زباله، کمبود آب و امکانات بهداشتی، کمبود وسایل تردد عمومی، تراکم ترافیک، سرویس درمانی ضعیف، عدم‌مشارکت کافی شهروندان، کمبود سرویس‌های آموزشی، آلودگی هوا، خشونت شهری، عدم‌امنیت فردی و تبعیض‌ها (رضویان، ۱۳۹۱).

هدف از این مقاله، بررسی پروژه‌های عمرانی چهار سال اخیر شهر قزوین و تأثیر آن بر مدیریت و تحول اقتصاد شهری و رضایت‌مندی شهروندان این شهر می‌باشد. بنابراین در این پژوهش، سعی شده است به دو سؤال زیر پاسخ داده شود:

- آیا شهروندان قزوینی، از پروژه‌های عمرانی در چهار سال اخیر، رضایت داشته‌اند؟

- آیا بخش خصوصی می‌تواند در احداث پروژه‌های عمرانی، رضایت اکثریت جامعه را برآورده کند؟

۱- Gordon Childe
۲- Ronald Johnston
۳- Lansing and Marans

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

۲- پیشینه تحقیق

الف) پژوهش‌های خارجی

فلئوری باهی[۱] و همکارانش (۲۰۰۸) به بررسی عوامل تأثیرگذار بر میزان رضایت از محیط پرداخته‌اند. در این تحقیق، چهار دسته از عوامل؛ شامل تصور از محیط اجتماعی، دسترسی به خدمات، فضای سبز و روابط اجتماعی، مورد سنجش قرار گرفته‌اند. هر یک از این عوامل، به شاخص‌هایی تقسیم شده‌اند که شاخص فضای سبز عمومی با ۰/۷۸۵ و کیفیت فضای سبز محیط با ۰/۷۳۴، به ترتیب بیشترین همبستگی را با میزان رضایت از محیط داشتند.

بونز[۲] و همکارانش (۱۹۹۱) در مطالعه‌ای متفاوت، عواملی را که بر میزان رضایت از محیط، تأثیر منفی دارند؛ از جمله تراکم اجتماعی در یکی از محلات شهر رم را بررسی کرده‌اند. استنباط ساکنان از مفهوم تراکم، منوط به عوامل زیر می‌باشد: ۱- الگوهای ارزیابی رضایتمندی از محیط در هر محله ۲- ویژگی‌های فضایی- کالبدی مکان مورد مطالعه ۳- ویژگی‌های اجتماعی–جمعیتی ساکنان. در این تحقیق، سه دسته از عوامل؛ شامل تراکم فضایی- اجتماعی، امنیت اجتماعی محیط و تسهیلات اجتماعی، بررسی شده‌اند.

تحقیقات اشاره شده، بیشتر به نواحی سکونتی یا فضاهای عمومی که در سال‌های بسیار دور احداث شده‌اند و صرفاً به تأثیر این نواحی در تحول اقتصادی و رضایتمندی شهروندان پرداخته‌اند. تحقیق حاضر علاوه‌بر موارد فوق، به تجزیه‌وتحلیل پروژه‌های عمرانی چهار سال اخیر پرداخته و مواردی که در رضایتمندی شهروندان می‌تواند مثبت یا منفی واقع شود را بررسی کرده است. بنابراین به دو سؤال زیر پاسخ داده شده است: آیا شهروندان قزوینی، از پروژه‌های عمرانی چهار سال اخیر، رضایت داشته‌اند؟ آیا بخش خصوصی می‌تواند در احداث پروژه‌های عمرانی، رضایت اکثریت جامعه را برآورده کند؟ فرضیه‌های اثبات‌شده و نتایج، نشان دادند که اطلاع‌رسانی در بین شهروندان در سطح شهر، بسیار ضعیف بوده و شهروندان، هیچ اطلاعی در مورد پروژه‌های عمرانی اجرا شده در سطح شهر ندارند و این امر موجب نارضایتی شهروندان شده است، همچنین واگذاری برخی از پروژه‌های عمرانی به بخش خصوصی، موفقیت‌آمیز بوده و توانسته علاوه‌بر رضایت شهروندان، به کیفیت و زیبایی شهر و بالا رفتن استاندارد مسکن مناسب بیفزاید.

ب) پژوهش‌های داخلی

تحقیقاتی در مورد تأثیر پروژه‌های انجام شده در شهرها در زمینه تحول اقتصادی و رضایتمندی شهروندان از محیط مسکونی و همچنین، فضاهای عمومی شهری انجام شده‌اند که عبارتند از:

رفیعیان و خدایی (۱۳۸۸) به بررسی شاخص‌ها و معیارهای مؤثر بر رضایتمندی شهروندان از فضاهای عمومی شهری پرداخته‌اند. در این مقاله سعی شده است تا با شناسایی متغیرهای تأثیرگذار بر رضایتمندی شهروندان از فضاهای عمومی شهری، شاخص‌ها و معیارهای مؤثر بر آن، مورد ارزیابی و واکاوی قرار گیرد. همچنین با استفاده از روش اسنادی، به بررسی تعاریف و مفاهیم فضاهای عمومی شهری، عوامل مؤثر بر محتوای فضای شهری و کارکرد فضاهای عمومی شهری پرداخته شده است. نتایج، نشان دادند که سه متغیر: دستیابی به خدمات، امنیت اجتماعی و هویت مکانی، از مؤثرترین عوامل رضایتمندی شهروندان از فضای عمومی شهری هستند. همچنین قابلیت دسترسی در شهرسازی، به فاصله و زمان، مربوط می‌شود. مدیریت فرهنگی شهر، ارتقای نظام اطلاع‌رسانی و استفاده از مبلمان شهری مناسب، از راهکارهای پیشنهادی این تحقیق هستند.

رفیعیان و همکارانش (۱۳۸۸) در تحقیقی، برای بررسی رضایتمندی شهروندان از محیط‌های سکونتی

۱- Fleury - Bahi
۲- Bonnes

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

شهری، به تحلیل شاخص‌ها و معیارهای محیط‌های سکونتی شهری پرداخته‌اند. روش بررسی، براساس طراحی پرسشنامه مصاحبه و در نهایت، تحلیل آماری داده‌ها بوده است. سنجش رضایتمندی شهروندان از محیط‌های سکونتی شهری و تقویت مشارکت‌های اجتماعی؛ از جمله موارد مورد بررسی در این مقاله می‌باشند. نتایج پژوهش حاکی از آن بودند که رضایتمندی شهروندان، اجتماع‌پذیر بودن فضاها و نظارت اجتماعی بیشتر در سکونت ساکنان، بیشترین ارتباط را با میزان مطلوبیت فضاهای عمومی شهری دارند.

حاجی اسماعیلی و خلیلیان (۱۳۸۷) در بررسی نقش مشارکت‌های شهروندی در ارتقای مدیریت شهری و سطح رضایتمندی شهروندان، به ارائه پیشنهادها و راهکارهایی به مسئولین در راستای مشارکت شهروندان پرداخته‌اند. این تحقیق با استفاده از نظریه‌های مرتبط با مشارکت در امر شهرسازی، به مسئله پرداخته و سطح رضایتمندی شهروندان را با متغیرها و شاخص‌های مورد نظر؛ از جمله فرهنگ شهری بررسی کرده است. نتایج این تحقیق نشان دادند که در ارتقای مدیریت شهری، نقش مردم در سطح رضایتمندی، بسیار مؤثر است و یکی از شاخص‌های مؤثر بر سنجش سطح رضایتمندی شهروندان، نقش مردم در مدیریت شهری می‌باشد.

روشن و شکیبایی (۱۳۹۰) در تحقیقی، دیدگاه شهرسازان و شهروندان را از لحاظ معیارهای رضایتمندی، مورد بررسی قرار داده‌اند. این تحقیق در جستجوی نوعی ارزش‌گذاری و تعیین چگونگی و میزان تطبیق‌پذیری نگاه شهروند و شهرساز، به مفهوم رضایتمندی از فضای سکونتی است و از نوع تحقیقات کیفی و کاربردی می‌باشد. به اعتقاد روشن و شکیبایی، به لحاظ نظری، مقوله‌های هویت، بر پایه سه عامل اساسی انسان، محیط و فرهنگ در فضای سکونتی، مطالعه و مصادیق آن نیز در قالب سه عنصر متشکله حس مکان، معنی و ویژگی‌های کالبدی برای رضایتمندی، ارزیابی و تحلیل شده‌اند.

۳- مبانی نظری

تحقیقات نشان داده‌اند که در مدیترانه شرقی و خاورمیانه، شهرهایی مثل دمشق (جمعیت ۱۲۵۱۰۲۸) در سوریه و نیکوزیا (جمعیت ۱۶۸۸۰۰) در قبرس، ناکافی بودن امکانات حمل‌ونقل عمومی، جدی‌ترین مشکل است. در شهرهای رفه و غزه (جمعیت ۱۱۸۳۰۰) در فلسطین، زیرساخت‌ها به عنوان جدی‌ترین مشکل شهرهای این کشور می‌باشد و شهرداران این شهرها بر کمبود جاده صاف و آماده، به عنوان یک مشکل جدی اشاره کرده‌اند. در شهر پوسان (جمعیت ۳۵۱۴۷۹۸) در کره، ازدحام ترافیک، مهم‌ترین مشکل شهر است (رضویان، ۱۳۹۱). در بیشتر شهرهای اروپایی؛ مثل بولونیا، ورشو و پراگ، مهم‌ترین مشکل شهر، ترافیک می‌باشد. با وجود این مشکلات در سراسر دنیا، پروژه‌های عمرانی می‌توانند مؤثرترین نقش را در از بین بردن این مشکلات داشته باشند و همچنین شهرها، معمولاً جاذبه‌های متنوع و بزرگی شامل: موزه‌ها، بناهای یادبود، تئاترها، استادیوم‌های ورزشی، پارک‌ها، شهربازی، مراکز خرید، مناطقی با معماری تاریخی و مکان‌هایی مربوط به حوادث مهم با افراد مشهور را دارند که باعث جذب گردشگران بسیاری می‌شوند (Timothy, ۱۹۹۵). بنابراین در تعیین استراتژی‌های توسعه و سیاست‌های شهری باید در موارد بیان شده بالا، بررسی‌های بیشتری انجام شود. در آغاز هر نوع برنامه‌ریزی شهری در استراتژی توسعه، لازم است عوامل زیر به طور اساسی تحلیل شوند و تعاریف مختلفی، بررسی شوند:

۱) استراتژی انتخابی، تا چه حد می‌تواند رضایت اکثریت مردم شهری را فراهم کند؟

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

۲) اکثریت مردم، چگونه می‌توانند نیازهای اساسی خود را برطرف کنند؟

از یک طرف، همگام با این دگرگونی‌ها، توجه و تأکید برنامه‌ریزان و مدیریت شهرها، بیش از هر زمان دیگر بر سطوح پایین‌تر و ابعاد ملموس زندگی شهری، معطوف شده است (Fridman, ۱۹۹۳). پیچیدگی مسائل و اهمیت آن، نه تنها برنامه‌ریزان را با واقعیت وجودی این پدیده روبه‌رو کرده، بلکه آنها را وا می‌دارد روش‌های پیشین مدیریت و اقتصاد شهری را رها کنند و با افکار نو و روش‌های نوین، به مقابله با این مسائل بپردازند. امروزه، تحول در مدیریت اقتصاد شهری و اتخاذ مدیریت نوین، عبارت است از: اداره امور شهری به منظور رشد پایدار مناطق شهری در سطح محلی (با در نظر داشتن و تبعیت از اهداف سیاست‌های ملی اقتصادی و اجتماعی). این روش نوین مدیریت اقتصاد شهری با تأکید بر اجتماعات محلی را می‌توان بخش ناگسستنی از مسأله تمرکززدایی در سال‌های اخیر دانست (فنی و صارمی، ۱۳۹۲). از طرف دیگر، پایداری در مقیاس محله‌ای، بدین معناست که هر شهروندی، از حقوق و مزایای زندگی در آن محله برخوردار است و در مقابل عملکردها و تصمیم‌گیری‌هایی که بر سرنوشت اجتماع محلی‌اش تأثیرگذار است، مسئول می‌باشد. این حقوق می‌تواند از گسترده‌ترین موارد تا جزئی‌ترین؛ از جمله امنیت در واحد مسکونی، تا مدیریت در سطح واحدهای همسایگی[۱] را نیز شامل شود (Barton, ۲۰۰۳).

رضایت همگانی[۲]، زمانی می‌تواند در میان شهروندان همه‌گیر شود که رفاه اجتماع را در پی داشته باشد. شادکامی، تأمین امنیت، اشتغال، مسکن، نیازها و ضرورت‌ها، برترین‌ها و ارجحیت‌ها و عدالت، اجزای اصلی چشم‌انداز رفاه اجتماعی را تشکیل می‌دهند (صفری، ۱۳۸۷). در لغت‌نامه دهخدا، رضایتمندی؛ به معنای خوشنودی و برآورده شدن تمایلات، تعریف شده است و به طور کلی، می‌تواند به عنوان حالتی مطرح شود که در آن، توقعات یک فرد، در حد مطلوبی برآورده می‌شود. یکی از مهم‌ترین مفاهیمی که با کلمه شهر رابطه تنگاتنگی دارد و ابعاد اجتماعی و سیاسی آن را نمایان‌تر می‌کند، واژه شهروندی است. شهروندی به صورت کلی، به معنای تابعیت یک فرد در واحد سیاسی دولت- شهر و حقوق مترتب بر آن است؛ اما امروزه این مفهوم در ادبیات مطالعات شهری، گسترش بیشتری یافته است (UNESCO Institude for Education, ۲۰۰٤). مفهوم شهروندی و مفاهیم منفک از آن؛ مانند مشارکت، مستلزم برخورداری از حق وسیله، فضا، فرصت و در صورت لزوم، پشتیبانی و حمایت برای حضور، تأثیرگذاری و تصمیم‌ها و نیز درگیر شدن در فعالیت‌های اجتماعی، برای ساختن جامعه‌ای بهتر است (Eryica, ۲۰۰۳).

اهمیت دانش و آگاهی، برای دستیابی به شرایط بهینه در هر زمینه‌ای؛ از جمله مسائل مربوط به مدیریت و تحولات اقتصادی شهر، بر همگان آشکار است. در واقع، قدرت در جایی ظهور می‌یابد که دانش و اطلاعات در آنجا حضور داشته باشد. افزون بر این، توانمندی، ظرفیت‌سازی و مشارکت که از پایه‌های اصلی شهر مطلوب می‌باشند، به اهمیت دانش و آگاهی در زمینه‌های متعددی، تأکید فراوانی دارند (Frick et al., ۲۰۰٤) بدین ترتیب، ارتقای دانش اقتصادی در مسائل شهری می‌تواند عامل مؤثری برای رفع موانع مشارکت شهروندان در اداره امور شهر باشد؛ به عبارت دیگر، دانش اقتصادی، افزون بر رشد آگاهی‌های شهروندان نسبت به چگونگی اداره محیطی که در آن زندگی می‌کنند، با افزایش ظرفیت‌های فردی و جمعی، مشارکت را تسهیل کرده و زمینه‌های دستیابی به توسعه و بهبود کیفیت زندگی را فراهم می‌آورد (Butler et al., ۲۰۰۷).

۱- Neighborhood
۲- Social Welfare

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

۴- روش تحقیق

این پژوهش، از لحاظ هدف، کابردی- توسعه‌ای و از لحاظ روش پژوهش، توصیفی- تحلیلی و نیز پیمایشی است و براساس ماهیت از نوع کمّی است. چارچوب نظری پژوهش، با استفاده از روش کتابخانه‌ای و میدانی و مرور ادبیات مربوط به پروژه‌های عمرانی، به‌دست آمده است. در این راستا، به بررسی رضایت‌مندی شهروندان قزوینی از پروژه‌های اخیر، پرداخته شد و براساس چارچوب مفهومی و یافته‌های موجود، راهکارهایی برای مسأله فوق، ارائه شده است. جامعه آماری تحقیق نیز تمامی شهروندان ساکن شهر قزوین می‌باشند که از مزایای این پروژه‌ها در چند سال اخیر بهره برده‌اند و نمونه‌های آماری از طریق پرسشنامه و با نمونه‌ای ۴۲۵ نفری با استفاده از فرمول کوکران و مصاحبه و گزارش از شهروندان قزوینی، به‌دست آمده است. روش گردآوری اطلاعات، از طریق یافته‌های توصیفی– تحلیلی و همچنین، روش تحقیق پیمایشی می‌باشد. روش تجزیه‌وتحلیل اطلاعات نیز با استفاده از روش‌های کیفی به خصوص متغیرهای وابسته و مستقل؛ شامل معیارها و زیرمعیارهای رضایتمندی از شهروندان می‌باشد. تحقیق حاضر تلاش می‌کند از طریق یافته‌های توصیفی– تحلیلی و همچنین روش تحقیق پیمایشی، تأثیر احداث پروژه‌های عمرانی چهار سال اخیر در شهر قزوین را بررسی کند و همچنین تأثیر این انقلاب عمرانی در رضایت‌مندی شهروندان و افزایش یا کاهش آن در کیفیت زندگی شهروندان و نیز عواملی که می‌توانند در رضایتمندی شهروندان مؤثر باشند را بررسی و ارزیابی می‌کند. یافته‌های پژوهش حاضر می‌توانند مدیران شهری را در افزایش رضایت‌مندی شهروندان و مشارکت شهروندان در اجرای طرح‌های عمرانی، رفاهی، فرهنگی و غیره، یاری رسانند. با توجه به حجم عظیم پروژه‌های عمرانی در چهار سال اخیر در شهر قزوین و تأثیر آنها بر زندگی روزمره شهروندان این شهر و دگرگون ساختن کالبد شهر، ضرورت چنین تحقیقاتی با این مضامین در شهر قزوین، بیشتر احساس می‌شود.

۵- یافته‌های تحقیق

محدوده مورد مطالعه

استان قزوین، در حوزه مرکزی ایران با مساحتی معادل ۱۵۸۲۱ کیلومترمربع و در بین ۴۵ درجه و ۴۵ دقیقه تا ۵۰ درجه و ۵۰ دقیقه طول شرقی و ۳۵ درجه و ۳۷ دقیقه تا ۳۶ درجه و ۴۵دقیقه عرض شمالی قرار گرفته است. از شمال به استان‌های مازندران و گیلان، از غرب به استان‌های همدان و زنجان، از جنوب به استان مرکزی و از شرق به استان تهران، محدود می‌شود. سلسله‌جبال البرز مرکزی و کوه هیرامند و خرقان، از سه جهت، استان را فرا گرفته و دشت گسترده‌ای را به‌وجود آورده‌اند که از شمال به جنوب، ۷۵ کیلومتر و از شرق به غرب، حدود ۹۵ کیلومتر است. محدوده مرکزی و شرق استان که دشت پهناور قزوین را تشکیل داده، دارای شیبی است که از شمال‌غرب، به جنوب‌شرق، امتداد یافته و در پایین‌ترین نقطه ۱۱۳۰ متر است. کمترین نقطه استان از سطح دریا با ۳۰۰ متر، در منطقه طارم‌سفلی و کناره‌های دریاچه سد سفیدرود واقع شده که تفاوت آشکاری را از نظر توپوگرافی به وجود آورده است (سند هویت شهر قزوین، ۱۳۸۵).

پروژه‌های شاخص عمرانی چهار سال اخیر

تقاطع‌های غیرهم‌سطح: با توجه به افزایش روزافزون اتومبیل و افزایش جمعیت شهر و در نتیجه، افزایش ترافیک معابر سطح شهر و ضرورت حل معضلات مرتبط با آن، حجم بالای تردد وسایل نقلیه، احداث پروژه‌های عمرانی، بیشتر احساس می‌شود. از آنجایی که در تقاطع، تمامی کسانی که می‌خواهند از آن استفاده کنند، سهیم‌اند باید در طراحی آن، کارایی، ایمنی،

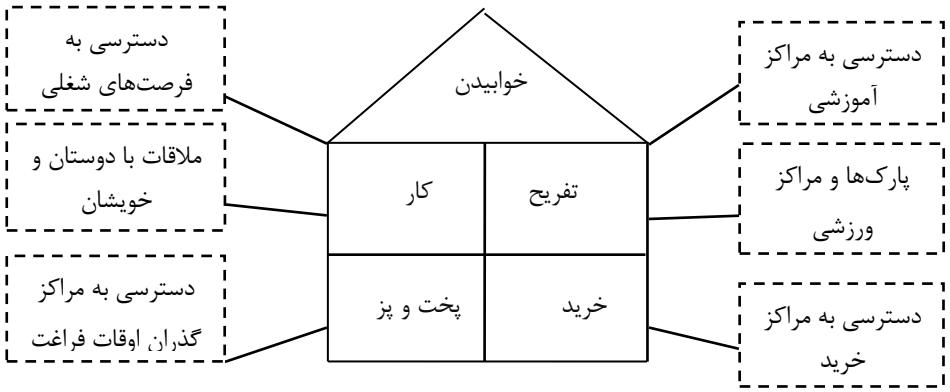
[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

سرعت، هزینه بهره‌برداری و ظرفیت، در نظر گرفته شود. یکی از مهم‌ترین دلایل ایجاد تقاطع‌های غیرهم‌سطح، عبور حجم بالای ترافیک با حفظ ایمنی و کارایی است. فقدان هماهنگی و توازن بین بخش‌های مختلف یک شبکه ترافیکی؛ اعم از گنجایش مسیر یا تقاطع‌ها یا نامناسب بودن پارکینگ مورد نیاز، قدرت پلیس را در کنترل و مدیریت ترافیک، کاهش می‌دهد. با توجه به رشد شهرنشینی در ایران و گسترش فرهنگ شهرنشینی، افزایش سطح تمایلات شهرنشینان به استفاده از خودروی شخصی و در نتیجه، ترافیک و مشکلات ناشی از افزایش سرانه خودرو، نیاز به احداث مسیرها و معابر مختلف به‌منظور ایجاد سهولت تردد و عبور و مرور بیش‌ازپیش، احساس می‌شود. یکی از مهم‌ترین و جدی‌ترین بخش‌های فرایند طراحی، مکان‌یابی راه‌هاست (زیاری، ۱۳۹۳). در طراحی و برنامه‌ریزی مکان‌یابی، از اطلاعات زیر استفاده می‌شود: کاربری زمین، توزیع جمعیت و تراکم جمعیت، ساختار زمین‌شناسی منطقه، استعدادهای توسعه صنعتی، کشاورزی، مسکونی یا تفریحی، تأسیسات تدارکاتی و تسهیلات موجود در ناحیه، عکس‌هایی از ویژگی‌های محدودیت‌ساز و کنترل‌کننده و نقشه‌های فتوگرامتری ناحیه.

پروژه‌های مسکونی، تجاری و اداری: مقوله مسکن، گسترده و پیچیده است، ابعاد متنوعی دارد و نمی‌توان تعریف واحدی از آن ارائه کرد. مسکن، یک مکان فیزیکی است و به عنوان سرپناه، نیاز اولیه و اساسی خانوار به حساب می‌آید. در دومین اجلاس اسکان بشر (۱۹۹۶) که در استانبول برگزار شد، مسکن مناسب چنین تعریف شده است: سرپناه مناسب، تنها به معنای وجود یک سقف بالای سر هر شخص نیست؛ سرپناه مناسب؛ یعنی آسایش مناسب، فضای مناسب، دسترسی فیزیکی و امنیت مناسب، امنیت مالکیت، پایداری و دوام سازه‌ای، روشنایی، تهویه و سیستم گرمایی مناسب، زیرساخت‌های اولیه مناسب؛ از قبیل آب‌رسانی، بهداشت و آموزش، دفع زباله، کیفیت مناسب زیست‌محیطی، عوامل بهداشتی مناسب، مکان مناسب و قابل دسترسی از نظر کار و تسهیلات اولیه است که همه این موارد باید با توجه به استطاعت مردم، تأمین شود (پورمحمدی، ۱۳۹۰). در شکل ۱، اجزای مسکن مدرن نشان داده شده است.

سرانه‌های اداری و تجاری: با افزایش جمعیت، توسعه روزافزون شهرها و ساخت‌وسازهای گسترده، احداث پروژه‌های اداری و تجاری جهت ایجاد فضایی مناسب برای مراجعه شهروندان و ارائه خدمات اجتماعی- اقتصادی مناسب بیش‌ازپیش، ضرورت می‌یابد. تعداد و نوع ادارات در کشورهای مختلف، متفاوت است و از نظر نحوه پراکندگی و نوع واحدهای اداری و حتی شعبات آنها در سطح شهر، با یکدیگر فرق دارند. با توجه به نوع و تعداد ادارات، سرانه ۱/۵ مترمربع زمین را برای انواع تأسیسات اداری شهرها، می‌توان پیشنهاد کرد.



شکل ۱- اجزای مسکن مدرن با مؤلفه‌های اصلی آن
منبع:(پورمحمدی، ۱۳۹۰)

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

متوسط استاندارد انواع واحدهای تجاری شهر به نسبت هر ساکن شهری، حدود ۵ مترمربع در نظر گرفته شده است (شامل فضاهای باز، ارتباطی و پارکینگ) و گاهی، مجموعه سرانه تجاری، اداری و آموزشی، تا ۱۱ مترمربع نیز بیان شده است. با توجه به تنوع مشاغل تجاری در شهرهای ایران و انواع مختلف آن، می‌توان مجموعه‌ای از واحدهای تجاری را تحت عناوین مندرج در جدول۱، تقسیم‌بندی کرد و سرانه‌های زمین را به نسبت آنها در سطوح مختلف شهر، پیشنهاد کرد (شیعه، ۱۳۹۳).

جدول ۱- انواع سرانه واحدهای تجاری برحسب مترمربع

نوع واحد تجاری	سرانه بر حسب مترمربع۲۰۰۰۰ نفر
خرده‌فروشی	./۶
عمده‌فروشی	./۶
مشاغل خدمات عمومی	./۲
دفاتر خصوصی	./۱
خدمات حمل‌ونقل	./۳۵
بانک‌ها	./۲
صنایع و کارگاه‌های سبک	./۵
هتل‌ها و سالن‌های غذاخوری	./۲۵
جمع	۲/۸

منبع: (شیعه، ۱۳۹۳)

پروژه‌های در حال تملک و احیا

وجود بافت‌های فرسوده در نقاط مختلف شهر سبب شده که بحث‌های مرتبط با توسعه و نوسازی در ابعاد مختلف کالبدی و فرهنگی و اجتماعی، بیش از پیش، مطرح شوند. مشارکت مردمی در طرح‌های نوسازی، نقش بسیار مهمی در پیشبرد آنها خواهد داشت. حال آن‌که عدم‌هماهنگی میان خواسته‌های مردمی و طرح‌های اجرایی، یکی از عوامل شکل‌گیری مشکلات پی‌درپی است. مشارکت شهروندان در زمینه‌های مختلف، از نشانه‌های مهم شهروندی است. بدون همکاری و مشارکت شهروندان در اداره امور شهر، شهرداری، در دستیابی به اهداف خود، موفقیت‌های چندانی نخواهد داشت. اکنون در سراسر دنیا، بار اصلی تأمین هزینه‌های شهرداری، بر دوش شهروندان است و این حق آنهاست که بر چگونگی هزینه درآمدهای شهرداری، نظارت داشته باشند. اگر شهروندان به طور کامل از پروژه‌های انجام شده و هزینه پروژه‌های گوناگون، رضایت داشته باشند، مالیات‌ها و عوارض متعلقه را با طیب‌خاطر پرداخت خواهند کرد. در ماده ۷۱ شهرداری، به ضرورت آگاهی مردم از چگونگی گردش مالی شهرداری، تصریح شده است که: شهرداری مکلف است هر شش‌ماه یک‌بار منتهی تا پانزدهم ماه بعد، صورت جامعی از درآمد و هزینه شهرداری را به تصویب انجمن شهر و به اطلاع عموم برساند (حسینی، ۱۳۸۵).

از دیگر پروژه‌های تملک و احیا، می‌توان به پروژه تملک و احداث ۳۳۰ واحد مسکونی، پروژه تملک و احداث مجموعه فرهنگی امامزاده حسین، پروژه تملک و احداث مجتمع تجاری حاج چروک، پروژه باغستان سنتی، اشاره کرد.

پروژه‌های سرمایه‌گذاری

در حال حاضر، یکی از بهترین راهکارهای درآمدی، استفاده از توان بخش خصوصی در اجرای پروژه‌های

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

عمرانی و زیربنایی شهر است که در صورت اعمال مدیریت و نظارت صحیح از سوی شهرداری‌ها، علاوه‌بر سرعت بخشیدن به اجرای پروژه‌های عمرانی، از انتقال بار مالی آن به عموم شهروندان نیز کاسته خواهد شد (مشهدی‌زاده دهاقانی، ۱۳۹۰). اقبال بخش خصوصی به مشارکت در اجرای پروژه‌های عمرانی و خدماتی شهر، فرصتی طلایی برای متولیان اداره امور شهرهاست تا با استفاده از توان مالی و تخصص به‌روز این بخش، میزان رضایت‌مندی شهروندان از کمیت و کیفیت پروژه‌های مذکور را نیز ارتقا دهند. وجه اصلی خصوصی‌سازی، تقویت بازار، به بهای جایگاه اقتصادی دولت است. خصوصی‌سازی در معنای بسیار عام، به این معناست که برای تأمین نیازهای جامعه، هر چه بیشتر به نهادهای خصوصی و هر چه کمتر به نهاهای عمومی، تکیه شود (صفری، ۱۳۸۷).

شاخص‌ها و معیارهای رضایت‌مندی

جان استوارت میل[1] در مورد رضایت‌مندی شهروندان چنین بیان می‌کند: آن چیزی خوب است که رضایت اکثریت جامعه را فراهم آورد. در مجموع، شهر، محیط پایداری را به وجود می‌آورد؛ اما ما به عنوان شهروند، تنها بخش کوچکی از آن را در ذهنمان، مشخص‌تر و محدودتر می‌کنیم؛ این بخش، محیط رفتاری ما می‌باشد؛ مثل اینکه همه ما، محیط رفتاری خاص خود را داریم که به شدت تحت تأثیر نگرش‌ها، باورها، عقاید و ارزش‌های قابل قبول ما قرار می‌گیرد (حسینی، ۱۳۸۵). در جدول ۲، معیارها و زیرمعیارهای رضایت‌مندی شهروندان در حوزه‌های مختلف، ارائه شده است.

جدول ۲- معیارها و زیرمعیارهای رضایتمندی شهروندان در حوزه‌های مختلف

معیارها	زیرمعیارها
کالبدی	وضعیت ترافیک و شبکه حمل‌ونقل
	دسترسی به مرکز شهر، خدمات محلی
	کیفیت ابنیه در محله
فرهنگی- اجتماعی	امنیت اجتماعی، همبستگی اجتماعی
	منزلت اجتماعی، هویت و تعلق‌خاطر
اقتصادی	قیمت زمین و مسکن، هزینه زندگی و اشتغال
زیست‌محیطی	سیستم جمع‌آوری زباله
	آسایش و عدم‌آلودگی صوتی
	دفع فاضلاب، آلودگی هوا

منبع: (یافته‌های نگارندگان)

بررسی تفاوت دیدگاه‌های شهروندان و شهرسازان، در وهله اول، نیازمند شناسایی و تدوین معیارهای یکسان برای ارائه هر یک از دو گروه مذکور می‌باشد. این پژوهش ابتدا به صورت مصاحبه‌ای و سپس به صورت پرسشنامه‌ای، با معیارهای معرفی‌شده در جدول ۲ تهیه شده و به صورت پایلوت، توسط تعدادی از شهروندان، تکمیل گردید و نتیجه آن نشان‌دهنده عدم‌درک درست و آگاهی مردم نسبت به معیارهای ارائه شده بود. به عبارت دیگر، معیارهای شناخته شده در ادبیات شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری و همچنین اقتصاد شهری برای پاسخ‌دهندگان، چندان ملموس و قابل درک نبود. به همین دلیل با تغییر در روند پژوهش و پرسشنامه، از

۱- John Stuart Mill

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

شـهروندان خواسـته شـد مهمتـرین مسـائل و مشـکلات پروژه‌های عمرانی در چهـار سـال اخیـر و نیـز مهمتـرین خصوصیات محیط سکونت خود را بیان کنند، سپس موارد جزئیات مطروحه توسط آنان به صورت کلی‌تـر و در قالـب چهار متغیر مستقل کالبدی، اجتماعی–فرهنگی، اقتصادی و زیست‌محیطی، طبقه‌بندی شد.

از طرف دیگر، معیار تئوریک زیرمجموعه‌ها بـه ایـن صورت می‌باشد که براساس یک نظرسـنجی کـه در سـال ۲۰۰۳ در دانشگاه کارولینای شمالی انجام شد، مهمتـرین عوامل مؤثر بر خوشنودی و رضایت شهروندان و سـاکنین یک محله که به ویژه در نتیجه مالکیت خصوصـی حاصـل می‌شود که این موارد نیز جزو متغیرهای وابسـته تحقیـق مـی‌باشـند کـه عبارتنـد از: ظـاهر مناسـب خیابـان‌هـا و ساختمان‌ها، منزلت و وجه اجتمـاعی، مطلوبیـت خـدمات روزانه، امنیت و کیفیت خدمات، ارتباطات قوی و همیاری میان پروژه‌های مختلف اقتصادی.

همچنین جین جاکوبز به الگوهای مناسب فعـالیتی، اختلاط کاربری‌ها، نفوذپذیری و انعطاف‌پذیری بـه عنـوان عوامل ارتقا ارزش‌ها و کیفیت محیط سکونت و رضـایت از شهروندان اشاره می‌کند. این عوامل در نظر کـوین لیـنچ[۱] جای خود را به سرزندگی، سـازگاری، دسترسـی، کنتـرل، نظـارت، عـدالت و کـارایی مـی‌دهـد کـه در نهایـت بـا جمع‌بندی نظریات موجود در ارتباط با مدیریت اقتصـاد و رضایت شهروندان، می‌توان عوامل مؤثر بـر موضـوع را بـه شرح جدول ۲ برشمرد که جزو عوامل و متغیرهای وابسته اصلی در پژوهش حاضر می‌باشند.

از سوی دیگر، شـهرها؛ همچـون ترانسـفورماتورهای شبکه برق هستند؛ یعنی قدرت انتقال را افزایش می‌دهند، جریان تبادل را تشدید می‌کنند و چرخش سیکل زنـدگی را مستمراً تقویت می‌نمایند. فرناند برودل[۲]؛ مـورخ مشـهور فرانسوی، با بیان مطالب فوق، توسعه و تکامـل شـهرهـای اولیه را نقطه حیاتی در تاریخ تمدن بشر می‌داند (رضویان، ۱۳۹۱). امروزه با افزایش جمعیت شـهرها و رشـد سـالانه جمعیـت شـهرها نسـبت بـه سـال‌هـای اخیـر و افـزایش مشـکلات شهرنشـینی؛ نظیـر مسـکن، ترافیـک، بیکـاری، کمبود وسایل تفریحی، مشکلات مربوط به سـرویس‌هـای خدماتی و ...، نیـاز بـه ایجـاد فضـاهای عمـومی و احـداث پروژه‌های عمرانی بیش از پیش، احساس می‌شود و شهرها برای پاسخگویی به شـهروندان، نیـاز بـه توسـعه، تغییـر و تحول دارند. به اعتقـاد آنتـونی کینـگ[۳]، شـهرها، مظـاهر تغییر و توسعه جهانی هستند و این امر، توجه مسئولین را بیشتر از هر زمان دیگری می‌طلبد.

یافته‌ها حاکی از آن هستند که وجود پتانسیل‌هـای ارزشمندی چون: واقع شدن در شاهراه مواصلاتی در غرب کشور و همجواری با پایتخت، وجود قطب‌هـای صـنعتی و کشاورزی، ضرورت تغییر در نگاه به شـهر را ایجـاد کـرده است و شـهر را در راسـتای تهیـه طـرح‌هـا و پـروژه‌هـای تحول‌گرا سوق داده که حاصل آن، نمود بیشتر فعالیت‌هـا، اجرای پروژه‌های عمرانی کم‌نظیـر، جـذب سـرمایه‌گـذار و تغییر چهره شهر به شکل مدرن است و بخش اعظـم ایـن اقدامات از سال ۸۸ شروع شده است و شـهر قـزوین امیـد دارد، بـا بودجـه ۳۴۷۱ میلیـارد ریـالی مصـوب خـود و رویکردهـای فرهنگـی-اجتمـاعی بـه عنـوان بـزرگ‌تـرین سـرمایه شـهر و اعتمادسـازی از طریـق جلـب مشـارکت شهروندان، در تحقق توسعه شهری پایـدار بیـرون آیـد. از سویی بـا توجـه بـه ایـن‌کـه اولویـت‌بنـدی، نظرسـنجی و رضایت‌مندی نمونه آماری که در این پژوهش مد نظر بوده است؛ شامل شهروندان قزوینی، شهرسـازان، برنامـه‌ریـزان شهری، اقتصاددانان و عمرانیان شهری در فرایند طراحی و برنامه‌ریزی برای شهر می‌باشـند، بـه منظـور امکـان‌پـذیر نمودن فرایند نظرسنجی، نمونه‌گیـری از ایـن جوامـع بـه

۱- Kevin Lynch
۲- Fernand Braudel
۳ -Anthony King

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

عمل آمده است، به این ترتیب که جامعه آماری در مجموع ۴۰۰ نفر با استفاده از روش نمونه‌گیری خوشه‌ای چند مرحله‌ای، در هر یک از مناطق شهر قزوین، یکی از محلات به عنوان نمونه، انتخاب شده و در هر مرحله، صد نفر از ساکنان آن مورد پرسش‌گری و مصاحبه با برخی از افراد خبره قرار گرفتند و در جامعه آماری شهرسازان و عمرانیان شهری قزوین نیز تعداد ۲۰۰ نفر به طور تصادفی انتخاب شده است. نتایج پرسشگری به شرح جدول ۳ می‌باشد.

یافته‌ها، حاکی از آن هستند که وجود پتانسیل‌هایی چون: واقع شدن در شاهراه مواصلاتی در غرب کشور و همجواری با پایتخت، وجود قطب‌های صنعتی و کشاورزی، ضرورت تغییر در نگاه به شهر را ایجاد کرده‌اند و شهر را در راستای تهیه طرح‌ها و پروژه‌های تحول‌گرا، سوق داده‌اند که حاصل آن، نمود بیشتر فعالیت‌ها، اجرای پروژه‌های عمرانی کم‌نظیر، جذب سرمایه‌گذار و تغییر چهره شهر به شکل شهری مدرن است که بخش اعظم این اقدامات از سال ۸۸ شروع شده است و شهر قزوین امید دارد با بودجه ۳۴۷۱ میلیارد ریالی مصوب خود و رویکردهای فرهنگی- اجتماعی، به عنوان بزرگترین سرمایه شهر و اعتمادسازی از طریق جلب مشارکت شهروندان، توسعه شهری پایدار را تحقق بخشد.

جدول ۳- نتایج نظرسنجی و رضایتمندی شهروندان در حوزه‌های مختلف شهری

معیار	زیرمعیارها	فراوانی زیرمعیارها (درصد)	فراوانی معیار (درصد)
کالبدی	وضعیت ترافیک و شبکه حمل‌ونقل	۳۴/۵	۳۳/۱۱
	دسترسی به مرکز شهر	۲۸	
	خدمات محلی	۲۲/۲۵	
	کیفیت ابنیه در محله	۱۵/۲۵	
اجتماعی و فرهنگی	امنیت اجتماعی	۳۸/۴۸	۳۱/۴۷
	همبستگی اجتماعی	۲۶/۴۴	
	منزلت اجتماعی	۲۳	
	هویت و تعلق خاطر	۱۲/۰۸	
اقتصادی	قیمت زمین و مسکن	۳۱	۲۳/۸۳
	هزینه زندگی	۲۳	
	اشتغال	۱۷/۷	
	مالکیت	۱۵/۷	
	هزینه دسترسی به محل کار، فعالیت و ...	۹/۳	
	تنوع درآمدی و تنوع مسکن در محله	۳/۳	
زیست‌محیطی	سیستم جمع‌آوری زباله	۳۷/۵	۱۱/۵۹
	آسایش (عدم آلودگی‌های صوتی و ...	۳۱/۵۸	
	دفع فاضلاب و جمع‌آوری آب‌های سطحی	۲۵	
	آلودگی هوا	۵/۹۲	

منبع: (یافته‌های تحقیق)

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

همان گونه که مشاهده می‌شود معیارها و متغیرهای مستقل کالبدی، اجتماعی و اقتصادی با فاصله کمی از یکدیگر در رتبه‌های اول تا سوم قرار گرفته‌اند. از طرفی، در میان متغیرهای کالبدی، مهمترین عواملی که رضایت خاطر شهروندان را تأمین می‌کنند، وضعیت ترافیک و شبکه دسترسی می‌باشند. از منظر اجتماعی –فرهنگی، امنیت اجتماعی و از منظر اقتصادی، قیمت زمین و مسکن به عنوان مهمترین متغیر وابسته در ایجاد مطلوبیت فضای سکونت در اجرای پروژه‌های عمرانی چهار سال اخیر مطرح شده‌اند. در میان متغیرهای وابسته؛ از جمله متغیر زیست‌محیطی نیز برجسته‌ترین عامل، مرتبط با چگونگی جمع‌آوری زباله‌های خانگی بوده است. با توجه به نتایج به دست آمده، سؤالات تحقیق که مبنی بر دو سؤال بوده است، تأیید می‌گردند.

پروژه‌های شاخص عمرانی در چهار سال اخیر

الف- پروژه تقاطع‌های غیرهم‌سطح: وجود دو وزارتخانه در شهر قزوین در آینده، می‌تواند مهم‌ترین دلیل احداث پروژهای عمرانی باشد. متوسط رشد سالانه، یک درصد جمعیت و تراکم نسبی جمعیت ۷۷ نفر در هر کیلومترمربع در حال حاضر و ۷۴ نفر در سال ۸۵ و افزایش میل شهروندان به استفاده از اتومبیل شخصی و به دنبال آن، افزایش وسایل نقلیه در سطح شهر و مشکلات ناشی از افزایش سرانه خودرو و همچنین دگرگون کردن کالبد شهر، از مهم‌ترین دلایل ایجاد پروژه‌های عمرانی می‌باشند. ساخت ۱۵ پل هم‌زمان در چهار سال اخیر در شهر قزوین و ساخت۶ پل در حومه‌ها و در مجموع ۲۱ پل در سطح استان، نشان‌دهنده انقلاب عمرانی است. تحقیقات نشان داده‌اند که تقاطع‌های غیرهم‌سطح، بیشترین رضایت شهروندان را نسبت به سایر پروژه‌های عمرانی داشته‌اند و از دلایل رضایتمندی، می‌توان به روانی ترافیک در سطح شهر، توزیع وسایل نقلیه و به دنبال آن، کاهش آلودگی زیست‌محیطی، زیبایی و هویت‌بخشی به شهر، کاهش آلودگی صدا و فشارهای عصبی، دسترسی مناسب و ... اشاره کرد. راه‌ها و شبکه‌های ارتباطی، ارتباط‌دهنده تأسیسات مختلف شهری هستند و معمولاً ۲۵ تا ۳۰ درصد از سرانه‌های شهری، اختصاص به راه‌ها و شبکه‌های ارتباطی دارند (شیعه، ۱۳۹۳). بیشترین بودجه شهر نیز با اعتباری بالغ بر ۶۴۳ میلیارد ریال برای ۱۵ پل، به احداث تقاطع‌های غیرهم‌سطح، اختصاص یافته است.

ب- پروژه‌های مسکونی، اداری و تجاری: مسکن، یکی از مسائل حاد کشورهای در حال توسعه است. فقدان منابع کافی، ضعف مدیریت اقتصادی، نداشتن برنامه‌ریزی جامع مسکن و سایر نارسایی‌هایی که در زیرساخت‌های اقتصادی از یک‌سو و افزایش جمعیت شهرنشین از سوی دیگر، تأمین سرپناه در این کشورها را به شکلی غامض و چند بعدی در آورده است (پورمحمدی، ۱۳۹۰). شهر قزوین نیز از مشکلات و مسائل فوق، مستثنی نیست؛ اما در سال‌های اخیر، توجه قابل‌ملاحظه‌ای به بخش مسکن نموده است. نکته‌ای که بیش از سایر عوامل در توسعه مسکن مؤثر بوده، استفاده از توان بخش خصوصی است. کاپیلینسکی[1] می‌گوید: شیوه‌های جدید ساختار سازمانی در بخش خصوصی، بی‌شک بر سیستم اجرایی و اداری تأثیر گذاشته؛ زیرا متخصصان بخش خصوصی که اغلب از آنها دعوت می‌شود تا دولت را برای تولید بخش دولتی، کمک و یاری کنند، بر استفاده از شیوه‌های جدید، تأکید دارند (رهنمایی، ۱۳۸۷). طبق تحقیقات انجام شده، بخش خصوصی در شهر قزوین، بیشترین نقش را در احداث مساکن دارد و موجب توسعه شهر به سمت شمال شهر شده است. از ویژگی‌های مساکن جدیدالاحداث، می‌توان به تراکم ۴-۳ طبقه، رعایت اصول مهندسی، زیربنای مناسب و از همه مهم‌تر استفاده از نمای مناسب و کمک به زیبایی شهر اشاره کرد. ساخت مساکن توسط

۱- Kapilinsky

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

نیروهای دولتی، به دلیل کندی کارها و لزوم رعایت سلسله‌مراتبی، نارضایتی شهروندان را به همراه داشته است. از ویژگی‌های این مساکن یا به عبارتی، آپارتمان‌های با تراکم بالا، زیربنای کم، آلودگی‌های صوتی، نمای یک‌دست و نامناسب و استفاده از مصالح سیمانی در نمای ساختمانی می‌باشد که در زیباسازی شهر، تأثیر منفی داشته است، البته می‌توان با راهکارهایی مناسب، سازندگان را ملزم به ایجاد بناهای زیبا کرد.

ج-پروژه‌های در حال تملک و احیا: تحقیقات نشان داده‌اند که بیشترین رضایتمندی در میان شهروندان، هنگامی به وجود می‌آید که در طرح‌ها و پروژه‌های عمرانی، مشارکت داشته باشند. یافته‌ها نشان می‌دهند که وجود بافت‌های فرسوده در جنوب شهر قزوین، نیاز به نوسازی و بهسازی دارد که هم‌اکنون بخشی از آن در غالب پروژه تملک و احداث ۳۳۰ واحد مسکونی در یکی از محله‌های شهر قزوین، در حال اجراست. مشارکت مردم در این زمینه، از عوامل بسیار مهم و تأثیرگذار در موفقیت یا عدم‌موفقیت پروژه، شناسایی شده است که عدم‌هماهنگی میان خواسته‌های مردمی و طرح‌های اجرایی، عاملی در شکل‌گیری مشکلات پی‌درپی است. از دیگر پروژه‌ها در این زمینه، می‌توان به پروژه تملک باغ‌ها و بوستان‌ها، پروژه تملک و احداث مجموعه‌های تجاری و... اشاره کرد.

د- پروژه بوستان‌ها: بوستان بانوان به دلیل پدید آوردن محیطی سالم، پرنشاط و امن برای ورزش، تفریح و انجام فعالیت‌های مخصوص بانوان در چهار سال اخیر، به شدت مورد توجه قرار گرفته و موجب رضایتمندی قابل توجهی شده است. عمده‌ترین کاربردهای لحاظ شده در طراحی بوستان بانوان؛ شامل چهار سرفصل ورزشی، اداری، تجاری، خدماتی و رفاهی است.

ه- پروژه‌های سرمایه‌گذاری: بعد از موفقیت بخش خصوصی در اجرای پروژه‌های مسکونی در شهر قزوین، پروژه‌های دیگری نظیر احداث شهربازی بوستان باراجین (بزرگترین شهربازی منطقه) توسط بخش خصوصی، اجرا شد که این پروژه با اعتباری بالغ بر ۱۰۰ میلیارد ریال و با عرصه ۶۰ هزار مترمربع با مشارکت شهرداری قزوین و بخش خصوصی بوده، با این قرارداد که سرمایه‌گذاری به عهده بخش خصوصی باشد و این مجموعه به مدت پنج سال در اختیار این بخش باشد و بعد از آن در اختیار شهرداری قرار گیرد. از کاربردهای این بوستان علاوه‌بر مراکز تفریحی، گردشگری و ورزشی، بخش‌های اداری، فرهنگی و خدماتی می‌باشد و از مشخصات آن، در دسترس بودن، تعلق خاطر شهروندان، آب‌وهوای مناسب و کوهستانی بودن آن و ... است. این عوامل، به رضایت شهروندان بیش‌ازپیش افزوده است. از دیگر پروژه‌های سرمایه‌گذاری، می‌توان به پروژه‌های تجاری و مسکونی، پروژه پارکینگ طبقاتی، پروژه عظیم چندمنظوره تجاری، پذیرایی و اقامتی و پارک آبی اشاره کرد. پس از پروژه تقاطع‌های غیرهم‌سطح، می‌توان پروژه‌های سرمایه‌گذاری را موفق‌ترین پروژه دانست.

۶- نتیجه‌گیری و پیشنهاد

این مقاله درصدد آن بوده است تا پروژه‌های عمرانی چهار سال اخیر در شهر قزوین را مورد ارزیابی قرار دهد و معیارهایی که در تحول اقتصادی و رضایتمندی شهروندان مؤثرند را تحلیل کند. با بررسی انجام شده، مهم‌ترین عامل ایجاد پروژه‌های عمرانی در شهر قزوین، حضور دو وزارتخانه در آینده است که این پروژه‌های اجرا شده، نوعی پیش‌بینی نیازهای شهر در آینده، تلقی می‌شوند که وجود این سیاست‌ها در سطح کلان، نقش شهر قزوین را گسترش داده و علاوه‌بر نقش صنعتی و تجاری، نقش سیاسی را هم به آن اضافه خواهد کرد که این امر موجب افزایش جمعیت و گسترش و توسعه شهر در آینده خواهد شد و شهر قزوین را در مسیر تحول و کلانشهر شدن

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

هدایت می‌کند. نتایج نشان دادند که اطلاع‌رسانی در بین شهروندان در سطح شهر، بسیار ضعیف بوده است. در ماده ۷۱ قانون شهرداری، بر ضرورت آگاهی مردم از چگونگی گردش امور مالی شهرداری، تصریح شده است. نتایج نشان دادند که واگذاری برخی از پروژه‌های عمرانی به بخش خصوصی، موفقیت‌آمیز بوده و توانسته علاوه‌بر رضایت شهروندان، به کیفیت و زیبایی شهر و بالا رفتن استاندارد مسکن مناسب بیفزاید. همچنین بخش خصوصی در مدت زمان کمتری به دلیل تقسیم کار نسبت به بخش‌های دولتی، در اتمام پروژه‌ها موفق بوده است؛ در نتیجه، تلفیق دو بخش خصوصی و دولتی در اجرای پروژه‌های عمرانی می‌تواند علاوه‌بر رضایت شهروندان، بیش‌ازپیش به کیفیت زندگی شهروندان بیفزاید. به‌علاوه نتایج نشان دادند که شهروندان، به زمان و زیبایی اجرای پروژه، بیش از هر عامل دیگری توجه دارند و این موضوع به بی‌اطلاعی و عدم‌آگاهی شهروندان بازمی‌گردد. زمان تعیین شده برای هفت پل در شهر قزوین به طور میانگین ۲۱ ماه است که ۴ ماه زودتر از زمان موعد به اتمام رسیده است که این امر موجب رضایتمندی شهروندان شده است. برخی از پل‌ها نیز در حال اتمام و برخی از آنها نیز به دلیل سرما و بارندگی، به تعویق افتاده‌اند. با تحقیقات انجام شده، حمایت‌های دولت موجب تسریع اجرای پروژه‌های عمرانی و عدم‌مشکلات مالی شده است. به اعتقاد بسیاری از نظریه‌پردازان، اگر پروژه‌ای زودتر از موعد تعیین شده به پایان رسد، آن پروژه حتماً با مشکلی اساسی روبه‌رو است.

یافته‌ها در زمینه شاخص هویت‌بخشی به شهر، حاکی از آن هستند که این متغیر، بر رضایتمندی شهروندان از طریق معیارهای زیر، تأثیرگذار است: الف) خصوصیات فردی: شامل درآمد، شغل، انگیزه و... ب) عینیت فضا: شامل نقشه شهر، سیمای شهر، نوع مردم، پراکنش کاربری‌ها و ... ج) ذهنیت فضا: شامل فرصت‌های رفتاری، ارزش زیباشناختی، هم‌ساختگی، خوانایی، معنی فرهنگی نمادین و غیره. نتایج به‌دست آمده از مشکلات عمرانی از دید شهروندان عبارتند از: تمرکز امکانات اداری، تجاری و خدماتی در منطقه دو، تمرکز پروژه‌های عمرانی چهار سال اخیر در برخی از مناطق، تبعیض در اجرای بافت‌های فرسوده، زیرساخت‌های فرسوده و دوباره‌کاری‌های مکرر، کم بودن پارکینگ‌ها، آسفالت‌های نامناسب در برخی مناطق، عدم‌پخش پروژه‌های عمرانی و تمرکز آنها در مناطق، دفع ناکافی زباله، جریمه‌های سنگین از سوی شهرداری‌ها به علت تخلف خانه‌سازی و از بین رفتن میل بخش خصوصی جهت ساخت‌وسازها، عدم‌همکاری شهرداری‌ها در صدور مجوز ساخت و به تعویق افتادن آن، کوچه‌ها و خیابان‌های تنگ و باریک، قیمت بالای زمین و مسکن در مناطق ۲و۳ و به دنبال آن، افزایش فاصله طبقاتی و ... . نتایج این تحقیق نشان دادند که سیاست‌های کلان، رضایت شهروندان و هویت‌بخشی به شهر، سه متغیر اساسی در احداث پروژه‌های عمرانی می‌باشند؛ در حالی که در تحقیقات دیگران، به عامل هویت‌بخشی و سیاست‌های کلان، اشاره‌ای نشده است. با اجرای پروژه‌های عمرانی، برخی نمادهای مهم شهر که برگرفته از شهیدان می‌باشند، از مرکز شهر به حاشیه شهر انتقال داده شده‌اند که به علت علاقه خاص شهروندان به این شهیدان، موجب نارضایتی آنها شده است که این موضوع در تحقیقات دیگران، نادیده انگاشته شده است. بنابراین، پیشنهادها و راهکارهای کاربردی زیر ارائه می‌شوند:

- توزیع عادلانه منابع در فضاهای شهری
- استفاده از مشارکت شهروندان در اجرای پروژه‌ها
- استفاده از توان بخش خصوصی در اجرای طرح‌ها
- جلوگیری از انتقال نمادها به حاشیه شهر
- ارتقای نظام اطلاع‌رسانی میان شهروندان

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

- تشکیل نهاد برای جلوگیری از تفاوت نماهای ساختمانی
- مقتدرسازی شهروندی و مشارکت شهروندان در حکمرانی شهر
- ارتقا و بازنمایی فرهنگ محلی
- ایجاد جذابیت در فضاهای عمومی.

۷- منابع

پورمحمدی، محمدرضا. (۱۳۹۰). *برنامه‌ریزی مسکن*. تهران: انتشارات سمت.

حاجی اسماعیلی، محمد؛ خلیلیان، سمانه. (۱۳۸۷). *نقش مشارکت‌های شهروندی در ارتقای مدیریت شهری و سطح رضایتمندی شهروندان*، نخستین همایش ملی آرمان شهر ایران.

حسینی، سیدعلی. (۱۳۸۵). *مبانی فنی و اجرایی حقوق شهری و منطقه‌ای*. رشت: انتشارات حق‌شناس.

حکمت‌نیا، حسن؛ موسوی، میرنجف. (۱۳۸۸). سنجش میزان و عوامل مؤثر بر رضایتمندی شهروندان از عملکرد شهرداری (مطالعه موردی شهر یزد). *مجله جغرافیا و توسعه*، شماره ۹، ۱۹۷-۱۸۱.

رضویان، محمدتقی. (۱۳۹۱). *مدیریت عمران شهری*. تهران: انتشارات پیوند نو.

رفیعیان، مجتبی؛ خدایی، زهرا. (۱۳۸۸). بررسی شاخص‌ها و معیارهای مؤثر بر رضایتمندی شهروندان از فضاهای عمومی شهری، *نشریه راهبرد، ۱۸* (۵۳)، ۲۴۸-۲۲۷.

رفیعیان، مجتبی؛ عسگری، علی؛ عسگری‌زاده، زهرا. (۱۳۸۸). رضایتمندی شهروندان از محیط‌های سکونتی شهری، *فصلنامه علوم محیطی، ۷*(۱(پیاپی ۲۵)).

روشن، مینا؛ شکیبایی، فاطمه. (۱۳۹۰). *تحلیل تطبیق‌پذیری نگاه شهروند و شهرساز به مفهوم رضایتمندی از فضای سکونتی نمونه مطالعه: شهر قزوین*، سومین کنفرانس برنامه‌ریزی و مدیریت شهری.

رهنمایی، محمدتقی. (۱۳۸۷). *مجموعه مباحث و روش‌های شهرسازی- جغرافیا*. تهران: انتشارات شهیدی.

زیاری، کرامت‌الله. (۱۳۹۳). *برنامه‌ریزی شهرهای جدید*. تهران: انتشارات سمت.

سعیدی، عباس. (۱۳۹۲). *مبانی جغرافیای روستایی*. تهران: انتشارات سمت.

سند هویت شهر قزوین. (۱۳۸۵). *طرح‌های تفصیلی و هادی شهری مناطق*. شهرداری استان قزوین.

شکویی، حسین. (۱۳۸۷). *فلسفه جغرافیا*، انتشارات گیتاشناسی.

شکویی، حسین. (۱۳۹۰). *اندیشه‌های نو در فلسفه جغرافیا*. جلد دوم، تهران: انتشارات گیتاشناسی.

شیعه، اسماعیل. (۱۳۹۳). *مقدمه‌ای بر مبانی برنامه‌ریزی شهری*. تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران.

صفری، عباس. (۱۳۸۷). توسعه اقتصادی و برنامه‌ریزی. اصفهان: انتشارات بهار علم.

عبدالله‌پور، مریم. (۱۳۹۱). *کیفیت زندگی شهری: تعاریف، ابعاد و شاخص‌های سنجش آن*. چهارمین همایش علمی سراسری دانشجویی جغرافیا.

علوی متین، یعقوب؛ دادجویان، علیرضا؛ نژادایرانی، فرهاد. (۱۳۸۸). ارزیابی عملکرد شورای اسلامی شهر تبریز و نقش آن در اجرای پروژه‌های شهرداری (مطالعه موردی: پروژه‌های عمرانی شهرداری تبریز). *مدیریت بهره وری (فراسوی مدیریت)*، ۳(۱۰).

فلامکی، محمدمنصور. (۱۳۸۶). *نوسازی و بهسازی شهری*. تهران: انتشارات سمت.

فنی، زهره؛ صارمی، فرید. (۱۳۹۲). رویکرد توسعه پایدار محله‌ای در کلانشهر تهران، مورد: محله بهار منطقه ۷، *فصلنامه جغرافیا و توسعه*، ۱۱(۳۰)، ۵۵ -۳۶.

مشهدی‌زاده دهاقانی، ناصر. (۱۳۹۰). *تحلیلی از ویژگی‌های برنامه‌ریزی شهری در ایران*. تهران: دانشگاه علم و صنعت.

Barton, H., Grant, M., Guise, R. (۲۰۰۳). *Shaping neighborhoods: A guide for health, sustainability and vitality*. London: Spoon Press.

Bonnes, M., Bonaiuto, M., Ercolani, A.P. (۱۹۹۱). Crowding and Residential Satisfaction in the Urban Environment A Contextual

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]

Approach. *Environment and behavior*, ۲۳(۵), ۵۳۱-۵۵۲.

Butler, T., Heavin, C., O'Donovan, F. (۲۰۰۷). A theoretical model and framework for understanding knowledge management system implementation. *Journal of Organizational and End User Computing*, ۱۹(٤).

Eryica. (۲۰۰۳). *European Charter on the Participation of Young People in Local and Regional Life*. Available at: www.youth-partnership.net.

Fleury-Bahi, G., Félonneau, M. L., Marchand, D. (۲۰۰۸). Processes of place identification and residential satisfaction. *Environment and Behavio* ٤٠, ٦٦٩-٦٨٢ .

Frick, J., Kaiser, F.G., Wilson, M. (۲۰۰٤). Environmental knowledge and conservation behavior: Exploring prevalence and structure in a representative sample. *Personality and Individual differences*, ۳۷(۸), ۱۵۹۷-۱٦۱۳.

Fridman, John. (۱۹۹۳). Toward a Non-Euclidian Mode of Planning, *APA Journal*, ٤٨۲.

Timothy, Oliu. (۱۹۹۵). Urban Tourism Tourism carrying capacity concept and issues. *Tourism Management.vol* ۱.

UNESCO Institude for Education. (۲۰۰٤). *Culture of Citizenship: A Culture of Citizen action and commitment*. Working document Available at:www.education.unesco.org/uie.

[Downloaded from mail.iueam.ir on 2026-09-28]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.4.1]