

برنامه‌ریزی و آمایش راهبردهای تحقق شهر شبانه در کلان‌شهر مشهد با تأکید بر شاخص‌های سرزندگی شهری

رضا صمدی^{۱*}، براتعلی خاکپور^۲، محمدرحیم رهنما^۳، امید علی خوارزمی^۴

^۱دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران

^۲دانشیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران،

^۳استاد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران

^۴استادیار جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۱۲/۱۱ ؛ تاریخ پذیرش: ۹۸/۹/۲

چکیده

امروزه به دلیل پیچیدگی‌های زندگی شهری و مشکلات روزمره شهرها از جمله: ترافیک و راه‌بندان‌ها، استفاده از زمان شب به عنوان راهکاری جهت گذران اوقات فراغت و پاسخ به حضور و سرزندگی شهروندان پیشنهاد می‌گردد. هدف این پژوهش برنامه‌ریزی و آمایش راهبردهای تحقق شهر شبانه در کلان‌شهر مشهد با تأکید بر شاخص‌های سرزندگی شهری است. روش تحقیق استفاده شده در این پژوهش توصیفی-تحلیلی است. در ابتدا مهم‌ترین نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید در خصوص سرزندگی شهری و شهر شبانه با استفاده از مصاحبه با ۳۰ نفر از مدیران و کارشناسان سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با مباحث شهری به‌دست آمد. سپس با استفاده از مدل SWOT و ANP در نرم‌افزار Super Decision به ارزیابی و اولویت‌بندی استراتژی‌های حاصله پرداخته شد. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که سه راهبرد: ۱- آمایش و بهبود ارتقاء زیرساخت‌های موجود در جهت ایجاد خدمات شهری ۲۴ ساعته، ۲- طراحی مناسب فضاهای شهری جهت ایجاد شهر ایمن در تمام ساعات شبانه روز به ویژه در محدوده مرکزی شهر ۳- نورپردازی مناسب و هدفمند به همراه تزئین اماکن و مسیرهای پیاده‌روی جهت حضور شبانه زائرین و مجاورین به عنوان اولویت‌های اصلی جهت تحقق شهر شبانه در کلانشهر مشهد انتخاب شدند. باتوجه به امتیازهای نرمال شده، گزینه‌های مربوط به راهبرد تدافعی درمجموع با امتیاز ۰,۳۷۷۴۲۷، بیشترین امتیاز و گزینه‌های مربوط به راهبردهای محافظه‌کارانه، رقابتی و تهاجمی در رتبه‌های بعدی قرار دارند. نتایج این پژوهش بیانگر آن است که با توجه به ورود میلیونی سالیانه زائرین و حضور بیش از سه میلیون شهروند در این شهر و همچنین دارا بودن عملکردهای تجاری، تفریحی، مذهبی به ویژه حرم مطهر امام‌رضاع(ع) و سایر کاربری‌های شهری، این شهر پتانسیل ایجاد شهر شبانه را دارد و پیشنهاد می‌گردد با برنامه‌ریزی مناسب و نظام مدیریتی فعال توجه ویژه‌ای به شاخص‌های شهر شبانه به‌خصوص سیستم حمل و نقلی شبانه‌روزی و تأمین امنیت کافی و مناسب جهت حضورپذیری زائرین و مجاورین به‌صورت تمام وقت فراهم گردد.

واژه‌های کلیدی: سرزندگی شهری، شهر شب، مدل SWOT-ANP و کلان‌شهر مشهد

مقدمه

طرح مسئله: تا پیش از دهه ۱۹۶۰ زمان کار یا به عبارتی زمان روز مهم‌ترین زمان زندگی محسوب می‌شد و زمان فراغت یا زمان شب زمانی بیهوده و باقی‌مانده از روز به شمار می‌رفت (علی‌مردانی و همکاران، ۱۳۹۵:۱۵). از این زمان به بعد، نگاه به زندگی انسان‌ها از بُعد زمان‌بندی ساعات کار و فراغت تغییر کرده و زمان شب از حالت بیهوده و باقیمانده از روز، به فرصتی برای گذران اوقات فراغت و به تبع آن، تجربه زیبا و فرح بخش از زندگی در راستای کاهش زمان فعالیت‌های ضروری زندگی تبدیل شد (سلطانی و همکاران، ۱۳۹۳:۲) که با در نظر گرفتن بستر فرهنگی و زمینه‌های تاریخی-مکانی شهر و همچنین شرایط اقتصادی می‌توان با توسعه زندگی شبانه شهری، حس تعلق مکانی را القا نمود و به محیط‌های شهری احساس سرزندگی و تنوع بخشید (Hubbard, 2013:265). بیان‌کنینی و مونتگمری^۱ معتقدند یک مشکل فراگیر عدم وجود فعالیت‌های عمومی در هنگام غروب و در طول شب است. در مراکز شهری عموماً یک زمان مرده از نظر تحرک و فعالیت وجود دارد و آن فاصله بین تمام شدن وقت اداری و آغاز فعالیت‌های تفریحی شب هنگام است (حسنی و همکاران، ۱۳۹۲). در اواخر قرن ۱۹ با شروع روشنایی الکتریکی محدودیت ساختار زمانی به وجود آمده از زندگی شهری توجه‌ها را به استفاده بیشتر از زمان در اختیار حیات شبانه و تداوم زندگی جمعی ساعات پس از کار روزانه معطوف ساخت (Palmer, 2000:5).

مردم در گذشته با شروع تاریکی می‌خوابیدند و با طلوع آفتاب فعالیت‌های روزمره خود را شروع می‌کردند. حتی در اروپای قرون وسطی، هرکسی که شب بیرون از خانه بدون دلیل قابل قبول بود جریمه می‌شد (Ekirch, 2006:25)، ولی در زندگی مدرن، شب تنها فقط برای خواب نیست (Steger and Brunt, 2004:55). در جامعه ۲۴ ساعته شب با عنوان "دزد خواب" عمل می‌کند. در این جوامع ساعات کار کاهش پیدا نمی‌کند و مردم می‌خواهند زمان بیشتری

را صرف کار و لذت بردن از اوقات فراغت کنند که منجر به کاهش زمان خواب می‌شود (Mitsuya and Nakano, 2001:2). شهر شب محدودیت‌های بین روز و شب را کاهش می‌دهد و فرصتی است برای آزاد شدن از محدودیت زمانی (Gibson and Gallan, 2011:65). در سال‌های اخیر عوامل مختلفی در شکل‌گیری شهر شبانه نقش داشته‌اند که از جمله‌ی آن‌ها بحث اقتصاد و اقتصاد شبانه (Roberts & Turner, 2005:171)، تأثیر گردشگری و افزایش اهمیت اقتصادی توریستی، که اگر امکانات به صورت ۲۴ ساعته برای گردشگران فراهم باشد، نقش زیادی در توسعه شهر شبانه دارد (Heath, 1997:194). تغییر در سبک زندگی به دلیل حضور مردم در شب جهت گذران اوقات فراغت (Glorieux et al, 2008:63) و همچنین حضور زنان به دلیل تأمین امنیت برای این قشر و کاهش ترس حضور شبانه آنان در جامعه در مقایسه با گذشته، از عواملی هستند که باعث حضور شبانه مردم در شب و افزایش پویایی و سرزندگی شبانه شهر می‌شود (Hobbs et al, 2007:23). الگوی شهر شب از دیدگاه‌های جدید نیز به دنبال بازگرداندن سرزندگی به شهر است. سرزندگی در فضای شهری باید به گونه‌ای باشد که پذیرای گروه‌های مختلفی از شهروندان باشد، که در آنجا شهروندان در یک رابطه تعاملی با یکدیگر باشند. در واقع تأمین یک فضای شهری مطلوب برای حضور مستمر شهروندان، به گونه‌ای باشد که مردم بیایند و بمانند (خستو و سعیدی رضوانی، ۱۳۸۹:۶۶). راهبرد کلان مدیریت شهری در عصر حاضر نیز به دنبال ضرورت بازآفرینی مراکز شهری سرزنده قرار دارد که یکی از مهم‌ترین مؤلفه‌های آن، ترغیب فعالیت‌های شبانه و مدیریت مطلوب آن و به تبع آن رونق اقتصادی شبانه است (Roberts, 2004:7). امروزه در بسیاری از کلان‌شهرهای دنیا استفاده منطقی و ضابطه‌مند از نور باعث شده تا زندگی شبانه در فضاهای شهری تصویری پویا و شاداب در ساعات شبانه‌روز را به همراه داشته باشد. نورپردازی شهری، علاوه بر احیای بافت شهری و ایجاد خاطره مناسب در شهروندان، می‌تواند از طریق تأثیرگذاری در امنیت، منجر به

مطالعه‌ای مستقل و مجزا به بررسی مقوله زندگی شبانه پرداختند. اما خاستگاه مورد نظر در توجه به رویکرد سیمای شبانه نیازمند شناخت نقش آن در افزایش حضور شهروندان در فضای شهری است. در ادامه به برخی از پژوهش‌های صورت‌گرفته خارج از کشور در خصوص شهر شب با محوریت حضور مردم و سرزندگی شهری می‌پردازیم:

نگسان، کریم و زبیر^۵ (۲۰۱۳) در پژوهشی تحت عنوان: شناسایی مکان شب‌شهر، رابطه بین مکان پارک‌های عمومی شهر و اوقات فراغت انسان پرداختند. آن‌ها به این نتیجه رسیدند که پارک عمومی شهری برای رفاه و سرزندگی شهروندان طراحی شده و می‌تواند روابط اجتماعی جامعه را برای دستیابی به بالاترین کیفیت زندگی شهری، تشویق کند. میزان روشنایی و امکانات پارک‌ها و ساختمان‌های اطراف تاثیر زیادی در طراحی پارک‌های عمومی در آینده، جهت ایجاد محیط شبانه دارد. پیشنهاد شده در دو شهر بزرگ مالزی از جمله شاه آلم و پوتروجا، نمونه‌های بیشتری از پارک‌های شهری ایجاد شود تا بتوان به درک درستی از رابطه بین اوقات فراغت شهروندان و حضورپذیری آنان در فضاهای عمومی شهری پرداخت.

راو و لینچ^۶ (۲۰۱۲): در پژوهشی به بررسی گذران اوقات فراغت، کار و اقتصاد شب شهر سیدنی پرداختند. آن‌ها ضمن تأکید بر حضورپذیری جوانان در زمینه اشتغال و گذران اوقات فراغت در شب شهر سیدنی به این نتیجه رسیدند که حضورپذیری مردم به دلیل دخالت‌های دولت از طریق برنامه‌ریزی، جهت ایجاد امکانات تفریحی شبانه برای میزبانی المپیک که باعث رونق اقتصاد شبانه شهر و حضورپذیری مردم جهت گذران اوقات فراغت و کار گردیده است.

راو و باوینشن^۷ (۲۰۱۱): در پژوهشی تحت عنوان تفاوت‌های فرهنگی شهروندان و نقش آن در اقتصاد

کاهش ترس از جرم و افزایش آرامش در فضای عمومی شود (Cozens, 2002: 129).

بنابراین با توجه به عواملی که در جهت رونق شهر شبانه ذکر گردید، جامعه ۲۴ ساعته بخشی از فرهنگ قرن بیست و یکم است. با این حال، موضوع شهر شب به طور کامل در تمام جوامع قابل اجرا نیست و با توسعه تکنولوژیک نیز بهبود نمی‌یابد بلکه بیشتر به تفاوت‌های اجتماعی و فرهنگی آن جامعه بستگی دارد (Amid, 2013:23). در کشور ما نیز اقداماتی در جهت رونق شهر شب صورت گرفته است که حضور شبانه مردم در شب‌های قدر و شب‌های اعیاد و طرح‌هایی از جمله طرح تهرانگردی شبانه در ماه مبارک رمضان با عنوان "نایت لایف‌های تهران" (ایران آنلاین، ۱۳۹۶)، استریت فود تهران و همچنین اقداماتی در جهت شبانه‌روزی نمودن خطوط یک و چهار مترو تهران (باشگاه خبرنگاران جوان، ۱۳۹۶) و شب بازار شهرهای شمال و جنوب به خصوص شب‌بازار شهر بندرعباس و اقداماتی که در دیگر شهرهای بزرگ کشور در این جهت انجام‌شده نشان از حرکت جوامع شهری به سوی استفاده از زمان شب دارد.

شهر مشهد نیز به‌عنوان دومین کلانشهر ایران با جمعیتی بالغ بر ۳ میلیون ۵۷ هزار نفر (مرکز آمارد ایران، ۱۳۹۵) و همچنین حضور بیش از ۳۰ میلیون زائر و گردشگر داخلی و بیش از یک میلیون زائر و گردشگر خارجی در سال (مافی و عبدالله‌زاده، ۱۳۹۶: ۷۰) که در طرح آمایش خراسان رضوی نیز فصل جداگانه‌ای به بحث گردشگری این استان اختصاص داده شده است، پتانسیل مناسبی جهت رونق شهر شب دارد. هدف این پژوهش نیز دستیابی به راهبردهای تحقق شهر شبانه با تأکید بر شاخص‌های سرزندگی شهری و حضورپذیری شبانه مردم در کلان‌شهر مشهد است.

پیشینه تحقیق: مروری بر انتشارات و متون تخصصی خارج از کشور حاکی از آن است که عمدتاً در دو دهه گذشته صاحب‌نظران حوزه طراحی شهری همچون کریتزمن^۱، هولاندز^۲، چترتون^۳، رابرتز^۴ در قالب

2. Hollands
3. Chatterton
4. Roberts
5. Ngesan, Karim & Zubir
6. Rowe & ynch
7. Rowe, & Bavinton

1. Krietzman

اسلامی-ایرانی در افزایش حضورپذیر شهروندان در فضای شهری، به تحلیل و بررسی ابزارهای جذب سرمایه و تداوم رقابت سالم اقتصادی جهت تحقق اقتصاد شبانه و بررسی نقش این عوامل در افزایش پیوند اجتماعی و حضورپذیری مردم و در نتیجه پایداری محیط شهری پرداختند. آن‌ها برای رسیدن جامعه اسلامی جهت حرکت به سوی فردا از مشخصه‌هایی همچون فرهنگ اسلامی، هویت شهری، عدالت اجتماعی، امنیت اقتصاد پایدار، خلاقیت، شادابی و آرامش نام بردند که با توجه به جایگاه شب در تمدن ایرانی و آموزه‌های اسلامی و تلاش به منظور دستیابی محیط شهری پایدار می‌توان زندگی شبانه را بر اساس عوامل مذکور رونق داد.

مبانی نظری

سرزندگی در لغات تخصصی شهرسازی با واژه‌هایی همچون Liveliness, Livability, Vitality، تعریف شده که البته به جز "Vitality" لغات دیگر بیشتر به مفهوم زیست‌پذیری و قابلیت زندگی نزدیک هستند (Cowan, 2005, 442). سرزندگی را می‌توان قابلیت مکان برای تأمین تنوعی از فعالیت‌ها برای استفاده‌کنندگان (با پیش‌زمینه‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی) با هدف تنوع تجربیات و تعاملات اجتماعی به گونه‌ای که امنیت، برابری و راحتی را برای همه استفاده‌کنندگان فراهم آورد؛ تعریف نمود (داداپور، ۱۳۹۰: ۳۹). اکثر نظریه پردازان طراحی شهری در دیدگاه‌های خود سرزندگی را به عنوان یکی از مهم‌ترین کیفیت‌های مورد مطلوب مکان‌های شهری موفق یا فرم شهری مناسب می‌دانند. لینچ^۱ در سال ۱۹۸۱ پنج بعد اجرایی را برای طراحی شهری مطلوب مشخص می‌نمایند. سرزندگی، معنی، سازگاری، دسترسی، کنترل و نظارت (Larice and Macdonald, 2013: 113). اپلارد و جیکوبز^۲ هفت هدف را برای آینده محیط شهری خوب، ضروری و لازم دانسته‌اند: سرزندگی، هویت و کنترل، دسترسی به امکانات و

شبانه، به این نتیجه رسیدند که، اقتصاد شبانه بدون در نظر گرفتن فرهنگ ساکنان و حضور آن‌ها امکان‌پذیر نیست و هیچ راه حل جهانی برای مشکلات اقتصاد شبانه وجود ندارد، مگر با مشارکت محلی و الگوی مناسب فرهنگی. مدیریت مناسب شهری بعد از تاریکی روز باعث ارتقاء زندگی شبانه می‌شود که این عامل باعث افزایش بازه زمانی حضور مردم در شهر و افزایش تجربه و تفریح لذت‌بخش در شهر می‌شود.

روبرت و تورنر (۲۰۰۵): در پژوهشی تحت عنوان تعارضات زندگی در شهر ۲۴ ساعته، مروری بر ۴۸ ساعت زندگی سو لندن به این نتیجه رسیدند که، اگرچه شهر ۲۴ ساعته به عنوان راه حل مستقلی برای بسیاری از مشکلات مراکز شهرها است و به‌عنوان یک مفهوم توسعه و گسترش اقتصاد شبانه شناخته می‌شود ولی مشکلات فراوانی در شب از جمله شلوغی، سروصدا و افزایش تولید زباله ایجاد کرده که باید با مدیریت دقیق‌تر مشکلات را کاسته و با ایجاد ضبط ویدئویی باعث افزایش امنیت در شب گردید.

در ادامه به برخی از مطالعات داخلی درخصوص شهر شب براساس شاخص‌های سرزندگی شهری می‌پردازیم:

علیمردانی و همکاران (۱۳۹۵): در پژوهشی به بررسی نقش امنیت در سرزندگی و حیات شبانه فضاهای عمومی شهری (نمونه موردی: خیابان امام‌میرزا حد فاصل خیابان شهید رنجبری و خیابان هفت تیر) پرداختند. آن‌ها به این نتیجه رسیدند که چنانچه نسبت به امنیت فضاهای شهری به هنگام شب، رویکردی علمی و برنامه ریزی شده اتخاذ گردد، با افزایش میزان اختلاط کاربری‌ها، نفوذپذیری بصری و کالبدی، نورپردازی مناسب شبانه و طراحی مناسب کالبدی محیط میزان احساس امنیت درک شده از فضا افزایش می‌یابد و بدین روش می‌توان ضمن بهبود کیفیت زندگی شهری، نقش مهمی در افزایش سرزندگی فضاهای شهری و ارتقای حیات شبانه فضا نیز به همراه داشته باشد.

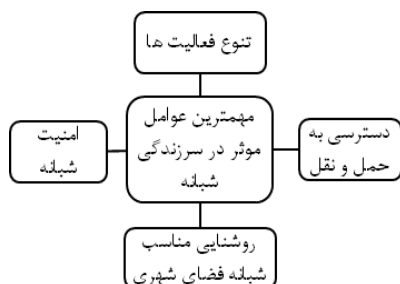
سلطانی و همکاران (۱۳۹۳): در پژوهشی تحت عنوان درآمدی بر نقش سیمای شبانه شهرهای

1. Lynch
2. Appleyard & Jacobs

که حضور مستمر و پر نشاط مردم در فضای شهری نشانگر همسوبودن و منطبق بودن ویژگی آن در تأمین نیاز شهروندان است، می‌توان چنین نتیجه گرفت که ایجاد یک فضای شهری سرزنده مستلزم حضور همیشگی مردم در تمام ساعات شبانه‌روز می‌باشد (علیمردانی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۸).

برنامه‌ریزی آمایش شهر جهت تحقق توسعه پایدار فضایی که مجموعه اهداف، سیاست‌ها، راهبردها و برنامه‌های اجرایی شهر را در ابعاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، زیست‌محیطی و کالبدی در برمی‌گیرد (رهنما و آقاجانی، ۱۳۹۰: ۱۹). دیدگاه استراتژیک در برنامه‌ریزی شهری در واقع نوعی تصمیم تلقی می‌شود و فرایند تصمیم‌سازی در توسعه و عمران شهرها بر پایه تدوین همین اهداف و سیاست‌های شهری است؛ بنابراین شهر شبانه‌نیازمند تعیین راهبردهایی منسجم و یکپارچه در حوزه‌های فرهنگ شهری، امنیت اجتماعی، اقتصادی و فعالیت شهری است (سلطانی و همکاران، ۱۳۹۳: ۵). اصطلاح شهر ۲۴ ساعته یا شهر شبانه‌روزی، در انگلستان برای نخستین بار در سال ۱۹۹۳ و در کنفرانس "به سوی شهر ۲۴ ساعته" که در شهر منچستر برگزار شد، مطرح گردید (Lovatt et al., 1994). این مفهوم به مکانی پویا و سرزنده که هدف آن عرضه فعالیت‌های تفریحی، فرهنگی، خرید، مد و سایر فعالیت‌های گذران اوقات فراغت در ساعات بیشتری از شبانه‌روز بود، تأکید داشت (Adams et al, 2007:202) و مهم‌ترین هدف آن احیای مراکز شهری در شب و شناخت ناسازگاری ذاتی آن بود (Roberts and Eldridge, 2007: 257)؛ بنابراین یکی از مؤلفه‌های ضرورت بازآفرینی مراکز شهری سرزنده به ترتیب فعالیت‌های شبانه و مدیریت مطلوب آن و به تبع آن رونق اقتصادی شبانه است (Roberts, 2004:47)، از این‌رو شهرهای ایرانی اسلامی ما نیز برای دستیابی به رویکرد پایداری محیط در بستر زمانی و تحقق زندگی شبانه‌نیازمند توجه به نقش فرهنگی ایرانی-اسلامی و شرایط اجتماعی و اقتصادی خاص خود می‌باشند (سلطانی و همکاران، ۱۳۹۳: ۱۱). کارمونا^۲ معتقد است طراحی منظر شبانه

تسهیلات، اصالت و معنی، زندگی اجتماعی و همگانی، خود اتکایی شهری و محیطی برای همه (حبیبی و همکاران، ۱۳۹۵: ۱۶۲). کوآن^۱ نیز در لغت‌نامه شهرسازی سرزندگی را مناسب برای زندگی و فراهم آورنده کیفیت زندگی مطلوب تعریف می‌کند (Cowan, 2005:221). با نگاهی گذرا به کیفیت‌های مطرح شده می‌تواند کیفیت سرزندگی را به عنوان یکی از مهم‌ترین کیفیت‌های فضای شهری مطرح ساخت که نیازمند توجه ویژه‌ای است. در واقع یک فضای شهری مطلوب به حضور فعال و پر نشاط مردم در آن فضا و به تبع آن مشارکت مردم در فعالیت‌های شهری نیازمند است. چنین فضایی که حضور مستمر مردم مهم‌ترین ویژگی‌های آن است را می‌توان «فضای شهری سرزنده» نامید (شالی امینی و بهبودیان باجگیران، ۱۳۸۹: ۵). هرچه فضا سرزنده‌تر و پر جنب و جوش‌تر باشد به هم‌رنگی انسان با جماعت شهر یاری می‌رساند؛ لذا انسان «من» خود را به «ما» جمع خواهد دید. امروزه فضاهای شهری به بهترین وجه می‌توانند نقش مراکز زندگی جمعی را ایفا کنند. در این مکان‌ها توفیق ملاقات دست می‌دهد و موارد استفاده گروه‌های مختلف قرار می‌گیرند. اگر شهری دارای چنین فضاهایی باشد شهر زنده و سرزنده است (پاکزاد، ۱۳۸۲: ۹۵). چارلز لاندری چهار رویکرد را در بحث سرزندگی مطرح می‌نماید، که عبارتند از: سرزندگی اقتصادی، سرزندگی اجتماعی، سرزندگی زیست‌پذیری فرهنگی و سرزندگی و زیست‌پذیری محیطی. ایشان همچنین ۹ معیار مؤثر را برای شناسایی یک شهر سرزنده برمی‌شمارد: تنوع، دسترسی، ایمنی و امنیت، هویت و تمایز، خلاقیت، ارتباط و تشریک مساعی، ظرفیت سازمانی و رقابت (Landry, 2000: 8). پامیر در کتاب خلق یک مرکز شهری پر جنب و جوش، عوامل مؤثر بر سرزندگی یک مکان عمومی موفق و پر جنب و جوش را این چنین معرفی می‌نماید: جایگاه یک فضای عمومی موفق بایستی به گونه‌ای باشد که پذیرای جمع کثیری از افراد باشد (پورمحمدی و اسدی، ۱۳۹۳: ۲). با توجه به این



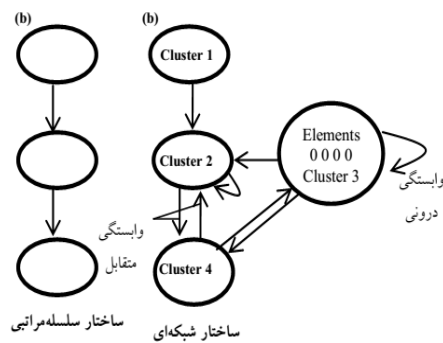
شکل ۱: مهم‌ترین شاخصه‌های حضورپذیری شهروندان در شب (مأخذ: Carmona et al, 2010:193, علیمردانی و همکاران، ۱۳۹۵)

روش تحقیق

روش تحقیق این پژوهش توصیفی-تحلیلی است و گردآوری اطلاعات مورد نیاز از طریق مطالعات دقیق و استفاده از اسناد و مدارک کتابخانه‌ای و عملیات میدانی شامل مصاحبه بوده است در این پژوهش برای تعیین اولویت استراتژی‌های پیشنهادی، از تجزیه و تحلیل تکنیک SWOT به همراه مدل ANP استفاده گردیده است. در ابتدا برای آشنایی با مبحث شهر شبانه و سرزندگی شهری از منابع و مراجع فراوان بهره گرفته و برای رسیدن به عوامل چهارگانه SWOT، روش دلفی (تکنیکی در روش‌های پژوهش کیفی) به کار گرفته شده است. تکنیک دلفی، فرایندی جهت دستیابی به همگرایی ذهنی میان متخصصین و کارشناسان است (بمانیان و رضایی‌راد، ۱۳۹۱:۹). در این روش مهم‌ترین نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید در خصوص سرزندگی شهری و شهر شبانه با استفاده از مصاحبه با ۳۰ نفر از مدیران و کارشناسان شهرداری و سازمان‌های مرتبط با مسائل شهری از جمله میراث فرهنگی و مسکن و شهرسازی و غیره به دست آمد. در این روش فرایند انجام مصاحبه تا رسیدن به اشباع نظری ادامه پیدا کرد. به گفته هومن، ۱۳۸۵ و بازرگان ۱۳۹۶ در گردآوری داده‌های کیفی با استفاده از مصاحبه فرایند گردآوری باید تا زمانی که به داده‌های تکراری (اشباع نظری) برسد باید ادامه پیدا کند. سپس وزندهی وضع موجود برای تمام عوامل داخلی (نقاط قوت و ضعف) و عوامل خارجی (فرصت‌ها و تهدیدها) انجام شد و سپس با استفاده از مدل ANP در نرم‌افزار Super Decision به ارزیابی و اولویت‌بندی استراتژی‌های حاصله پرداخته شد.

باعث سرزندگی شهری می‌شود. در طراحی منظر شبانه برای شهرها یکی از پیچیده‌ترین و حساس‌ترین قسمت‌ها، برنامه‌ریزی و طراحی پلان نورپردازی شبانه است (Carmona, 2010: 130). استفاده از نورپردازی علاوه بر روشنایی جاده‌ها و جهت یابی مسیرهای پیاده و روشنایی ساختمان‌ها، پارک‌ها و عناصر منظر، برای بهبود بخشیدن کیفیت زیبایی شناختی فضای شهری در شب نیز به کار می‌رود (Petty, 2007: 19). نور همچنین می‌تواند ادراک فضایی ما را تحت تأثیر قرار دهد، به گونه‌ای که منجر به ظاهر متفاوت از یک فضا شود (Hong, 2007:25). تنوع فعالیت‌هایی که در یک مکان در ۲۴ ساعت در هفت روز هفته رخ می‌دهد شاخصی از سرزندگی مکان است. تنوع در فعالیت‌های اقتصادی شبانه باید به نحوی باشد که مختص گروه‌های خاصی از مردم نباشد و مدیریت شهری نیز باید بتواند تأکید بیشتری بر اقتصاد شبانه داشته باشد تا شهر از طریق گسترش تفریح، خرید و سایر فعالیت‌ها در ساعات شبانه و کسب ارزش افزوده اقتصادی، خود را به عنوان یک مکان قابل زندگی در شهر معرفی کند (Hollands and Chatterton, 2003:361). سرگرمی‌های شبانه فشار زیادی بر قلمرو عمومی و خدمات شهری مانند حمل و نقل عمومی وارد می‌آورد؛ بنابراین ارائه خدمات حمل و نقل عمومی به صورت ۲۴ ساعته جهت حضورپذیری مردم در شب شهر و به خصوص مراکز شهری از دیگر شاخص‌های سرزندگی شهری است (Eldridge, 2010: 187). موارد مطرح شده باید در گرو تأمین امنیت کالبدی فضا باشد؛ به گونه‌ای که مردم، با توجه به تاریکی شب و ترس از وجود بزهکاری و عدم وجود امنیت کافی، امکان حضور شبانه‌شان فراهم گردد (محمدپور، ۱۳۹۳:۷). در شکل زیر مهم‌ترین خصیصه‌های عینی که باعث حضورپذیری و سرزندگی شهروندان در یک فضای شهری دعوت‌کننده در شب هنگام می‌شود، آمده است.

شد جهت رفع این مسئله، تحلیل SWOT را همراه فرایند تحلیل شبکه ANP به کار گرفت. تکنیک ANP توسط "ال ساعتی" پایه‌ریزی شد و به عنوان تعمیمی از مدل AHP ارائه گردید (García-Melón et al., 2012:42). در روش AHP وابستگی‌های متقابل بین عناصر تصمیم، یعنی وابستگی معیارها، زیر معیارها و گزینه‌ها را در نظر نمی‌گیرد و ارتباط بین عناصر را سلسله مراتبی و یک‌طرفه فرض می‌کند. در چنین شرایطی نتیجه روش AHP ممکن است، موجب برعکس شدن رتبه‌ها شود. یعنی با حذف گزینه‌ای، ممکن است نتیجه رتبه‌بندی گزینه‌ها نیز تغییر کند (Liu, Y.Y., & Chiu, 2017: 1009) ولی در روش تحلیل شبکه‌ای (ANP) ارتباطات پیچیده میان عناصر تصمیم، از طریق جایگزینی ساختار سلسله مراتبی با ساختار شبکه‌ای، در نظر گرفته می‌شود (Ertay, Ruan, & Tuzkaya, 2006:238). در شکل ۳ تفاوت ساختاری را بین سلسله مراتب و شبکه نشان می‌دهند. جهت کمان‌ها وابستگی را بین عناصر را در یک خوشه یا گروه نشان می‌دهند. ساختار (جوادیان کوتنایی و همکاران، ۱۳۹۳:۱۶۰).



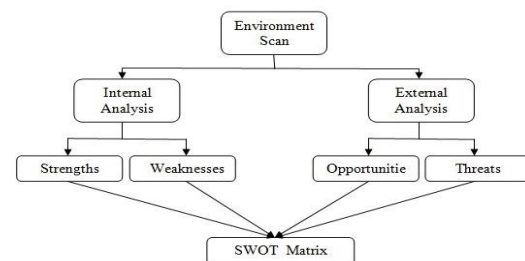
شکل ۳: تفاوت بین ساختار سلسله مراتب و شبکه (مأخذ: جوادیان کوتنایی و همکاران، ۱۳۹۳:۱۶۰)

تحلیل شبکه موضوعات را با وابستگی متقابل و بازخورد در نظر می‌گیرد. به همین دلیل، در سال‌های اخیر به کارگیری ANP به جای AHP در اغلب زمینه‌ها افزایش یافته است (Jharkharia and Shankar, 2007:275).

فرایند تحلیل شبکه‌ای (ANP) را در چهار مرحله زیر می‌توان خلاصه کرد:

مواد و روش‌ها

نکته با اهمیت در زمان استفاده از مدل‌های تصمیم‌گیری چند شاخصه، انتخاب روش مناسب است؛ زیرا روش‌های مختلفی در مدل‌های تصمیم‌گیری چند شاخصه به کار می‌روند که هر یک دارای ویژگی‌ها و محدودیت‌های مشخصی هستند و نمی‌توان از آن‌ها در تمام مسائل تصمیم‌گیری استفاده کرد. از جمله معیارهای انتخاب روش مناسب می‌توان به تأثیر یا عدم تأثیر شاخص‌ها بر یکدیگر، کیفی یا کمی بودن شاخص‌ها، مثبت یا منفی بودن اثر شاخص‌ها، دسترسی یا عدم دسترسی به وزن نسبی شاخص‌ها و مواردی از این قبیل اشاره کرد (Pan Teklu, 2000: 1441). سوات یکی از روش‌های اساسی جهت ایجاد نظم و مناسبات ویژه بین مسائل استراتژیک است. برای این منظور نقاط قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدها در چهار حالت کلی (WT, ST, WO, SO) پیوند داده می‌شوند و گزینه‌های استراتژی از بین آن‌ها انتخاب می‌شوند (Yüksel & Dagdeviren, 2007: 3365). این تحلیل برای شناسایی وضعیت عوامل و زیرعوامل و تدوین راهبرد در راستای تطابق مناسب میان آن‌ها می‌باشد. از دیدگاه این مدل، راهبرد قوت‌ها و فرصت‌ها را به حداکثر و ضعف‌ها و تهدیدها را به حداقل می‌رساند (شمس‌الدینی و همکاران، ۱۳۹۵:۲۸).



شکل ۲: چارچوب تحلیلی SWOT (مأخذ: Görener, 2012: 199)

نکته منفی در تحلیل سوات این‌که عوامل تحلیل را به صورت درونی و بیرونی طبقه‌بندی می‌کند و لیست ناقصی از عوامل درونی و بیرونی را ارائه می‌دهد؛ بنابراین نمی‌تواند به‌طور جامع فرایند تصمیم‌گیری استراتژیک را بررسی و ارزیابی نماید (سرابی و همکاران، ۱۳۹۵:۹۶)؛ بنابراین تصمیم گرفته

۱. تبدیل مسئله یا موضوع به یک ساختار شبکه‌ای
۲. قضاوت‌های دودویی و تعیین بردارهای اولویت
۳. سوپرمتریس و تبدیل آن به سوپرمتریس حد
۴. انتخاب گزینه برتر (زبردست، ۱۳۸۹: ۸۵).

محدوده و قلمرو پژوهش

کلان‌شهر مذهبی مشهد، به‌عنوان مرکز استان خراسان رضوی در شمال شرق ایران با عملکرد فرهنگی، مذهبی و اهمیت ارتباطی و تجاری در سطح ملی و فراملی، تا آغاز قرن حاضر بافت قدیمی و حالت سنتی خود را حفظ کرده، اما با شروع این دوره تغییراتی در بافت سنتی شهر پدید می‌آید و رشد آن آغاز می‌شود و طی سی ساله اخیر به یک کلان‌شهر با رشد ناموزون و نامتعادل تبدیل شده است (رهنما و همکاران، ۱۳۹۴: ۳۶۹). این شهر دارای ۱۳ منطقه شهری و مساحتی حدود ۳۵۱۴۷ هکتار است (مرکز آمار ایران، ۱۳۹۷). شهر مشهد به میمنت وجود مرقد مبارک ثامن الحجج (ع) از گذشته‌های دور دارای امکانات مختلف فرهنگی و مرکز فعالیت‌های مذهبی و علمی از قبیل حوزه علمیه، مراکز دانشگاهی و تحقیقاتی متعدد و مراکز تحصیلات دانشگاهی، انجمن‌های مذهبی، هنری، نشریات مختلف بوده که به‌عنوان یکی از مراکز مهم فعالیت فرهنگی کشور به شمار می‌آید (رضوی‌نژاد، ۱۳۹۲: ۸۶). حرم مطهر امام‌رضا(ع) هسته اصلی و ماهیت هستی‌شناختی جریان گردشگری در این شهر را شکل می‌دهد و انگیزه اصلی بیش از ۹۸ درصد گردشگران در سفر به شهر مشهد است به جز حرم مطهر حدود ۳۲ جاذبه گردشگری دیگر نیز وجود دارد که هر یک در برگیرنده گویه‌های مختلفی از جاذبه‌های گردشگری این شهر هستند (مافی و سقایی، ۱۳۸۹: ۵۱).

اگرچه زائران و گردشگران زیادی سالانه وارد شهر مشهد می‌شوند ولی هنوز در شهر مشهد طرحی در خصوص حیات شبانه ارائه نگردیده است (به جز حرم مطهر امام‌رضا (ع) و محدوده مرکزی شهر). در صورت ارائه این طرح همه شب بازارها، بازارچه‌های صنایع

دستی و اصناف مرتبط با نیاز زائرین به صورت ۲۴ ساعته ارائه می‌گردد. محدوده مرکزی شهر به‌عنوان یکی از زنده‌ترین و فعال‌ترین فضاهای شهری است که در طول شبانه روز مملو از جمعیت می‌باشد و دارای کیفیت سرزندگی است. این منطقه از شهر به‌عنوان مرکزی چندعملکردی با فعالیت تجاری-مذهبی یک قطب فعال اقتصادی نیز به شمار می‌رود که رفتارهایی مانند زیارت، خرید و مغازه‌گردی، دعوت‌کننده حضور زنان در این فضای سرزنده است؛ بنابراین با بسترسازی مناسب زندگی شبانه و منظر مناسب برای این خیابان می‌توان تداوم حضور افراد در تمام ساعات شبانه را حفظ کرد (سعادت فر و سندگل، ۱۳۹۵: ۵).

بحث اصلی

همان‌طور که در بالا به آن اشاره گردید، مهم‌ترین عوامل حضور پذیری شهروندان جهت ایجاد سرزندگی در شب شهر را می‌توان، تنوع فعالیت‌ها و کاربری‌ها، حمل و نقل مناسب درون شهری، امنیت، دسترسی به خدمات شهری از جمله خدمات اجتماعی و فرهنگی و روشنایی شب شهر نام برد. در ادامه این پژوهش به بررسی توزیع فضایی این عوامل در کلان‌شهر مشهد می‌پردازیم.

توزیع فضایی عوامل مؤثر بر حضورپذیری

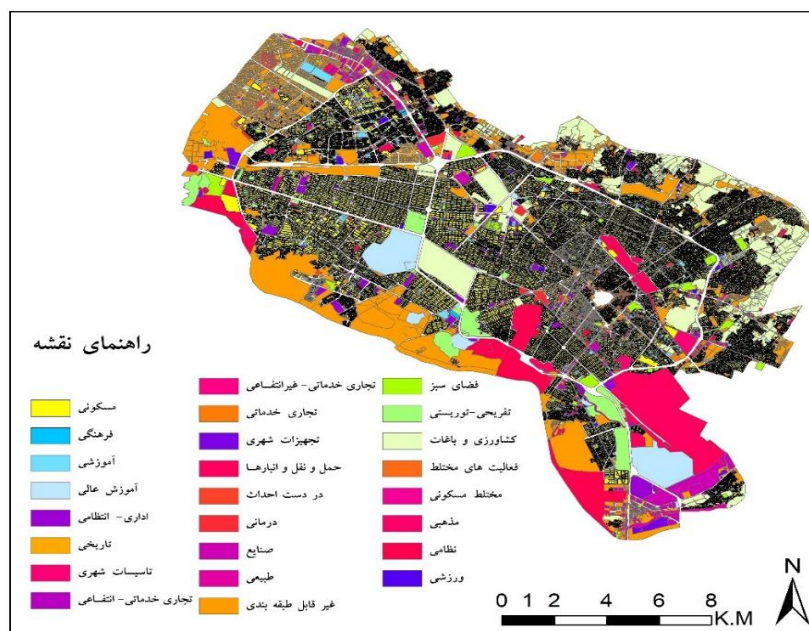
شهروندان در شب شهر کلان‌شهر مشهد

تنوع فعالیت‌ها و کاربری‌ها: شهر مشهد از جمله شهرهایی است که کاربری‌های متنوعی دارد. به خصوص در محدوده مرکزی شهر دارای اختلاط کاربری فراوان از جمله مسکونی، تجاری و اقامتی است و این اختلاط کاربری‌ها باعث ایجاد روشنایی بیشتر و تأمین امنیت مناسب گردیده است؛ بنابراین تنوع کاربری‌ها از مهم‌ترین عواملی است که باعث حضور شهروندان در شب شهر مشهد شده است. جدول ۱ کاربری اراضی و شکل ۴ کاربری وضع موجود و اختلاط کاربری‌ها شهر مشهد آمده است.

جدول ۱: انواع کاربری اراضی کلان شهر مشهد به تفکیک میزان مساحت و سرانه

کاربری	مساحت	سرانه	درصد
مسکونی	۷۷۱۵۰۰۰۰	۲۲/۰۴	۲۸/۴۸
تجاری	۸۵۲۲۸۰۲	۲/۴۴	۳/۱۵
آموزشی	۷۶۵۹۷۵۰	۲/۱۹	۲/۸۳
مذهبی و فرهنگی	۳۳۰۴۵۹۳	۰/۹۵	۱/۲۲
جهانگردی	۳۹۶۰۰۰۰	۱/۱۳	۱/۴۶
بهداشتی و درمانی	۷۱۴۱۵۱۱	۲/۰۴	۲/۶۴
ورزشی	۵۴۱۳۹۹۹	۱/۵۵	۲
فضای سبز	۴۲۸۸۷۸۰۷	۱۲/۲	۱۵/۸۴
اداری و انتظامی	۸۹۸۵۸۲۶	۲/۵۷	۳/۳۲
صنعتی	۵۹۱۱۶۰۰	۱/۶۹	۲/۱۸
تأسیسات و تجهیزات	۴۲۹۰۵۷۴	۱/۲۳	۱/۵۸
حمل و نقل و انبار	۴۳۷۵۷۲۵	۱/۲۵	۱/۶۲
شبکه دسترسی و معابر	۶۴۴۲۰۰۰۰	۱۸/۴۱	۲۳/۷۹
نمایشگاه	۲۰۰۰۰۰۰	۰/۱۵۷	۰/۷۴
باغات	۱۸۶۷۰۰۰۰	۵/۳۳	۶/۸۹
پایانه و میدان تره بار	۶۱۴۱۹۱۰	۱/۷۵	۲/۲۷
جمع	۲۷۰۸۲۵۹۰۰	۷۷/۳۸	۱۰۰

(مأخذ: معاونت شهرسازی و معماری شهرداری مشهد، ۱۳۹۷).



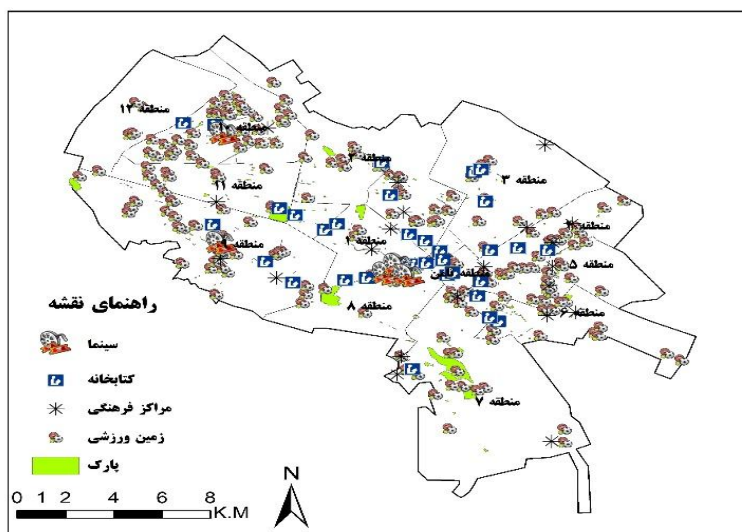
شکل ۴: کاربری اراضی وضع موجود کلان شهر مشهد

(مأخذ: معاونت شهرسازی و معماری شهرداری مشهد، ۱۳۹۷، ترسیم نگارندگان)

شکل ۵ پراکندگی چند نمونه از مهم ترین خدمات اجتماعی و فرهنگی شهر مشهد نشان داده شده است، اگرچه توزیع خدمات اجتماعی و فرهنگی در سطح

دسترسی به خدمات اجتماعی و فرهنگی: دسترسی به خدمات اجتماعی و فرهنگی از دیگر عوامل حضورپذیری شهروندان در شب شهر است.

مناطق ۱۳ گانه شهر مشهد وجود دارد ولی محدوده مرکزی شهر مشهد خدمات بیشتر اجتماعی و فرهنگی دارد.



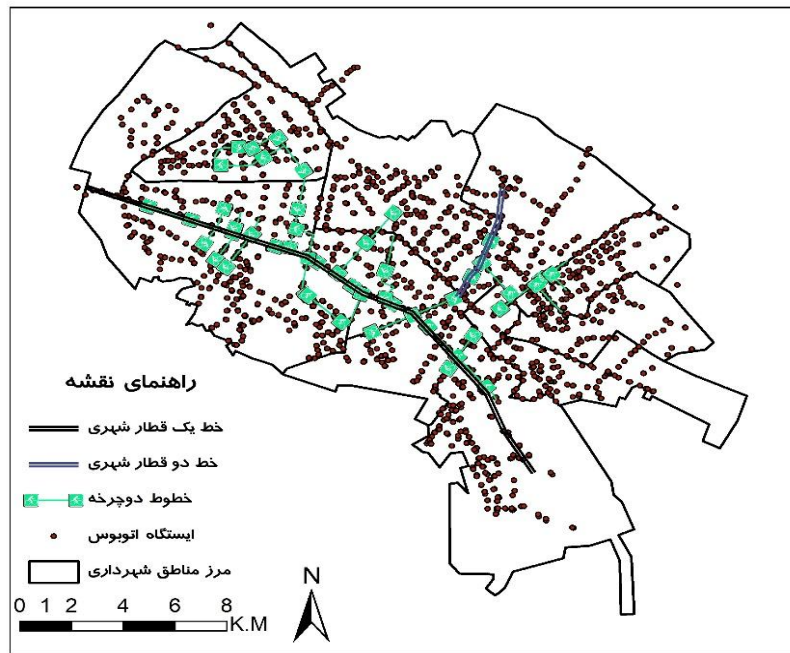
شکل ۵: توزیع فضایی مهم‌ترین خدمات اجتماعی و فرهنگی شهر مشهد (مأخذ: معاونت شهرسازی و معماری شهرداری مشهد، ۱۳۹۷، ترسیم نگارندگان).

شهروندان نیز تا ۱۰ شب است که به نظر می‌رسد این زمان باید حداقل در برخی از فصول سال از جمله تابستان افزایش یابد (سازمان حمل و نقل و ترافیک شهر مشهد، ۱۳۹۷).

اتوبوس درون‌شهری: با توجه به اعلام نظر سازمان حمل و نقل و ترافیک شهرداری مشهد در سال ۱۳۹۷ تعداد ۲۶۹۳ واحد اتوبوس درون‌شهری در غالب ۱۵۹ خط اتوبوس رانی به ارائه خدمات به شهروندان مشغول بوده‌اند که تقریباً تمام شهر مشهد را در بر می‌گیرد. براین اساس متوسط مسافر روزانه جابه‌جا شده برابر با ۱۱۰۰۰۰۰ مسافر می‌باشد. سرویس‌دهی رسمی سازمان اتوبوس‌ران مشهد از ساعت ۶ صبح تا ۲۰:۳۰ است که با توجه به تغییر ساعت و افزایش تردد شهروندان در ۶ ماهه اول سرویس‌دهی یک ساعت افزایش و تا ۲۱:۳۰ می‌باشد. تعداد پنج خط از خطوط اتوبوس شهری مشهد نیز به صورت شبانه‌روزی به شهروندان سرویس‌دهی دارند. این خطوط عبارتند از: ۱۲، ۷۱، ۸۰، ۸۰۱ و ۸۰۲. (معاونت برنامه‌ریزی و توسعه شهرداری مشهد، ۱۳۹۷).

حمل و نقل درون شهری: یکی از مهم‌ترین عواملی که باعث حضور شهروندان در شب شهر می‌شود، حمل و نقل مناسب درون‌شهری (قطار شهری، ایستگاه‌های دوچرخه، اتوبوس و تاکسی) است. در شکل ۶ توزیع فضایی ایستگاه‌های اتوبوس و مسیرهای دوچرخه و مترو نشان داده شده است که در ادامه به صورت مختصری به هر کدام از این موارد در شهر مشهد می‌پردازیم.

قطار شهری: شهر مشهد چهار خط قطار شهری دارد که تنها خط یک به صورت کامل بهره‌برداری می‌شود و به شهروندان خدمات رسانی می‌کند. این خط به طول ۵.۲۴ کیلومتر فرودگاه شهیدهاشمی‌نژاد را به منطقه وکیل‌آباد متصل می‌کند. خط دو قطار شهری مشهد نیز در فاز یک از میدان شهدا تا انتهای طبرسی شمالی به فاصله ۸ کیلومتر آماده‌شده و به صورت آزمایشی در حال فعالیت است. در مجموع در بازه کاری خطوط قطار شهری مشهد، حدود ۱۳۰ هزار مسافر توسط این وسیله حمل و نقل درون شهری جابه‌جا می‌شوند. در ضمن زمان خدمت‌رسانی به



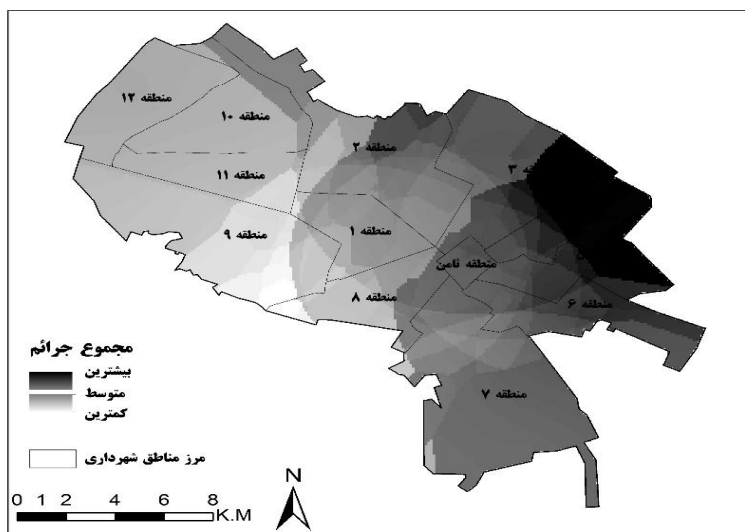
شکل ۶: توزیع فضایی خطوط قطار شهری، دوچرخه و ایستگاههای اتوبوس در شهر مشهد (ماخذ: معاونت شهرسازی و معماری شهرداری مشهد، ۱۳۹۷، ترسیم نگارندگان).

فعالیت بوده‌اند (معاونت برنامه‌ریزی و توسعه شهرداری مشهد، ۱۳۹۷).

امنیت: امنیت شهروندان یکی دیگر از مهم‌ترین عواملی است که باعث حضور مردم در شب شهر می‌شود. برای تحلیل امنیت در شهر مشهد به بررسی میزان جرائم صورت گرفته شده در مناطق این شهر می‌پردازیم. در واقع منطقه‌ای که در آن جرم کمتری رخ دهد به معنی وجود امنیت بیشتر در آن منطقه از شهر است. در ابتدا اطلاعات در خصوص میزان جرائم انجام شده در این شهر از کلانتری‌ها اخذ گردید. این اطلاعات ترکیبی از مواردی همچون قتل، مواد مخدر، سرقت، جعل، نزاع گروهی، مفاسد اجتماعی و جرائم مالی است. میزان جرائم در هر نوع را با استفاده از میانگین آن‌ها در سطح مناطق به‌دست‌آورده ایم و سپس با استفاده از نرم افزار GIS میانگین هر کدام از مناطق را براساس نقشه رستری تجمعی ترسیم نموده‌ایم که پراکندگی آن در شکل ۷ آمده است.

ایستگاه‌های دوچرخه: دوچرخه یکی از دیگر موارد حمل و نقل درون شهری می‌باشد که شهروندان جهت تردد از آن استفاده می‌نمایند. تمرکز ایستگاه‌های دوچرخه در شهر مشهد بیشتر در مناطق مرکزی و غرب شهر می‌باشد. حدود ۴۱،۲۷ درصد از جمعیت (۱۱۴۱۵۲۲ نفر) کلان‌شهر مشهد در محدوده استفاده از این وسیله درون شهری قرار دارند (معاونت برنامه‌ریزی و توسعه شهرداری مشهد، ۱۳۹۷).

تاکسی درون شهری: تاکسی درون شهری از در دسترس‌ترین وسایل حمل و نقل درون شهری می‌باشد که تقریباً همه مناطق شهر مشهد را تحت پوشش خود قرار می‌دهد. در این شهر تعداد ۲۱۶۷۵۶۹ نفر (۷۸،۳۶ درصد از کل جمعیت شهر) تحت پوشش شبکه تاکسیرانی می‌باشد. سال ۱۳۹۷ در مجموع ۱۳۱۵۰ عدد انواع تاکسی در ۱۳۶ خط تاکسیرانی در مناطق مختلف شهر مشهد مشغول به



شکل ۷: پراکندگی درصد جرائم در شهر مشهد

(مأخذ: استان خراسان رضوی، ۱۳۹۲، ترسیم و محاسبات نگارندگان، ۱۳۹۷)

مرحله اول؛ شناسایی زیر عوامل اصلی SWOT و مشخص کردن راهبردهای مناسب با توجه به معیارها و زیر معیارها:

پس از بررسی مصاحبه‌ها و تجزیه و تحلیل داده‌های مستخرج از آن، در قالب یک رویکرد راهبردی اقدام به شناسایی نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید گردید. از جمع نظر مدیران و کارشناسان، عوامل درونی شامل نقاط قوت و ضعف و عوامل بیرونی شامل فرصت و تهدید مشخص شده‌اند که در جدول ۲ آمده است.

تجزیه و تحلیل عوامل مؤثر بر تحقق شهر شبانه با تأکید بر شاخص‌های سرزندگی شهری در کلان‌شهر مشهد: در ابتدا نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدها توسط نظرات مدیران و کارشناسان مسائل شهری در خصوص تحقق شهر شبانه با تأکید بر شاخص‌های سرزندگی شهری در کلان‌شهر مشهد مشخص گردید. سپس با ترکیب مدل سوات و تکنیک ANP راهبردها و راهکارهای مناسب در این خصوص ارائه گردید که مراحل آن به ترتیب در این بخش آمده است.

جدول ۲: عوامل داخلی مؤثر بر تحقق شهر شبانه در کلان‌شهر مشهد با تأکید بر شاخص‌های سرزندگی شهری

ضعف‌ها (W)	قوت‌ها (S)
W _۱ - عدم دسترسی آسان به مسیرهای دوچرخه در شهر مشهد	S _۱ - بالا بودن سطح سرانه فضای سبز و کاربری‌های تفریحی در کلان‌شهر مشهد
W _۲ - افزایش تراکم و بلندمرتبه‌سازی در محدوده مرکزی شهر مشهد به ویژه اطراف حرم مطهر	S _۲ - وجود کاربری‌های تجاری متنوع در خیابان‌های اصلی شهر مشهد
W _۳ - عدم وجود کاربری‌ها و خدمات شبانه روزی در شهر مشهد	S _۳ - استقرار فعالیت‌های فروش مواد غذایی (رستوران، کافی شاپ، کافه و غیره) به صورت ۲۴ ساعته در مجاورت حرم مطهر رضوی
W _۴ - نبود فضاهای مناسب جهت گردهمایی و تعاملات جمعی شهروندان و زائرین در شهر مشهد	S _۴ - وجود کاربری‌های زیارتی و گردشگری فراوان در شهر مشهد
W _۵ - کمبود مسیرهای ویژه پیاده‌روی به‌ویژه در محدوده مرکزی شهر مشهد	S _۵ - وجود بازارهای شبانه در اطراف حرم مطهر جهت تامین نیاز زائرین
W _۶ - عدم روشنایی و نورپردازی مناسب کوچه‌ها و خیابان‌ها در شب	S _۶ - افزایش ایستگاه‌های پلیس و سامانه‌های هوشمند جهت کنترل امنیت شبانه‌روزی به خصوص در محدوده مرکزی شهر
W _۷ - طراحی نامناسب مبلمان شهری در کلانشهر مشهد	S _۷ - افزایش تعداد فضاهای خدماتی و رفاهی مناسب شبانه‌روزی در محدوده مرکزی شهر مشهد

(مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۷)

جدول ۳: عوامل خارجی مؤثر بر تحقق شهر شبانه در کلانشهر مشهد با تأکید بر شاخص‌های سرزندگی شهری

فرصت‌ها (O)	تهدیدات (T)
O _۱ - پتانسیل بالای خیابان‌های مجاور حرم مطهر رضوی جهت تبدیل شدن به مسیر پیاده روی	T _۱ - کاهش ایمنی و امنیت عابران پیاده به خصوص مسیره‌های منتهی به حرم مطهر رضوی
O _۲ - ورود سالانه بیش از ۳۰ میلیون زائر و گردشگر به شهر مشهد	T _۲ - عدم مشارکت شهروندان در مدیریت فضاهای شهری مشهد
O _۳ - وجود حرم مطهر رضوی به عنوان مهم‌ترین مکان زیارتی شهر	T _۳ - عدم رعایت مسائل بهداشتی و پاکیزگی در محدوده مرکزی شهر مشهد
O _۴ - وجود بازار و مجتمع‌های تجاری بزرگ با عملکرد فرامنطقه‌ای	T _۴ - عدم وجود هویت معماری ایرانی و اسلامی در ساخت و سازهای جدید شهر مشهد
O _۵ - توسعه سیستم حمل و نقل عمومی در تمام ساعات شبانه‌روز در محدوده مرکزی شهر مشهد	T _۵ - نبود نظارت کافی و ضوابط قانونی در ساماندهی آلودگی‌های بصری به‌ویژه در پیرامون حرم مطهر
O _۶ - ایجاد زیرساخت‌های مناسب خدمات الکترونیک و دسترسی آنلاین به خدمات	T _۶ - عدم وجود پارکینگ‌های مناسب در محدوده مرکزی شهر مشهد
O _۷ - ایجاد زائرسراهای ارزان قیمت جهت اقامت زائرین در شهر مشهد	T _۷ - کاهش حمایت مالی دولت و بخش خصوصی از مالکین بافت فرسوده در مرکز شهر مشهد

(ماخذ: نگارندگان، ۱۳۹۷)

درجه‌بندی آن‌ها بر اساس میانگین رتبه‌ای این وزن‌ها و وزن نسبی آن‌ها مورد تجزیه و تحلیل و محاسبه قرار گرفته است. بر اساس این نقاط، راهبردهای مختلف جهت حرکت هر چه سریع‌تر شهر مشهد به سمت شهر شبانه با تأکید بر راهبردهای سرزندگی شهری تدوین شده که در جدول ۴ ارائه گردیده است.

پس از بررسی اطلاعات به‌دست آمده، عوامل عمده مؤثر بر تحقق شهر شبانه با تأکید بر شاخص‌های سرزندگی در شهر مشهد شناخته شدند. سپس به اولویت‌بندی هریک از نقاط داخلی (قوت و ضعف) و خارجی (فرصت و تهدید) پرداخته می‌شود. در این مرحله مبنای اولویت‌بندی بر اساس اهمیتی است که از نظرات مدیران و کارشناسان به‌دست آمده و

جدول ۴: راهبردهای مؤثر بر تحقق شهر شبانه در کلانشهر مشهد با تأکید بر شاخص‌های سرزندگی شهری

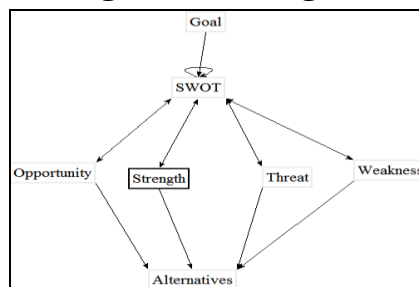
راهبردهای اقتضایی (ST)	راهبردهای تهاجمی (SO)
۱. ایجاد فضاها و اماکن عمومی در جهت گردهمائی و ارتباطات اجتماعی شبانه شهروندان با هدف پویایی و سرزندگی فضای شهری (حضورپذیری شهروندان در شهر با هدف سرزندگی) (S1, S4, S7, T2, T4, T5)	۱. افزایش مدت زمان فروشگاهها و مراکز فروش (حداقل به مدت ۱۸ ساعت در شبانه‌روز) جهت توسعه اقتصاد شهر و تأمین نیازهای زائرین از جمله سوغات و غیره (مدت زمان حضورپذیری شهروندان در شهر) (S2, S3, S5, O1, O4, O6)
۲. ایجاد سیاست‌های مدیریت یکپارچه شهر با هدف ارتقاء سطح زیست‌پذیری و سرزندگی شهروندان شهر مشهد (مدیریت شهری) (S3, S6, S7, T2, T4, T5, T6)	۲. افزایش کاربری‌های مختلط تجاری و مسکونی با هدف ارتقاء نظارت اجتماعی در تمام ساعات شبانه‌روز به‌ویژه در بخش مرکزی شهر مشهد (تنوع کاربری‌ها) (S2, S4, S6, S7, O1, O2, O4, O6)
۳. ایجاد مدیریت سیستم دفع زباله و پاکیزگی فضاهای شهری در جهت حفظ بهداشت محیط و حضور حداکثری مردم برای استفاده از محیط شهر (S1, S7, T2, T3, T5) ^۱	۳. گسترش و توزیع فضایی حمل و نقل شبانه در تمام مناطق ۱۳ گانه شهر مشهد به‌ویژه مسیره‌های زائر شهر و اسکان زائرین به اماکن زیارتی و گردشگری جهت انجام زیارت و گذران اوقات فراغت (حمل و نقل عمومی) (S3, S4, S5, O1, O5, O7)
راهبردهای تدافعی (WT)	راهبردهای انطباقی (WO)

<p>۱. طراحی مناسب فضاهای شهری جهت ایجاد شهر ایمن در تمام ساعات شبانه‌روز به‌ویژه در محدوده مرکزی مشهد (امنیت فضای شهری) (W2,W3,W6,T1,T4,T7)</p> <p>۲. آمایش و بهبود زیرساخت‌های موجود و ایجاد خدمات ۲۴ ساعته در جهت پاسخگویی به نیاز شهروندان و زائرین (تنوع کاربری‌ها) (W1,W2,W3,W4,W5,T4,T6,T7)</p> <p>۳. نورپردازی مناسب و هدفمند به همراه تزئین اماکن و مسیرهای پیاده‌روی جهت حضور شبانه شهروندان (روشنایی شهر) (W5,W6,W7,T1,T7)</p>	<p>۱. بهبود، توسعه و ایجاد تنوع در فعالیت‌های اجتماعی، فرهنگی و تفریحی در جهت بهره‌مندی بیشتر شهروندان از فضاهای موجود شهر (تنوع کاربری‌ها) (W3,W4,W5,W6,O1,O3,O4,O6)</p> <p>۲. طراحی مناسب و مرتبط با نقش زیارتی میلمان شهری در فضاهای عمومی شهر مشهد به منظور تقویت خوانایی محیط (W5,W6,O1,O2,O3,O7)</p> <p>۳. بهسازی، ساماندهی و زیباسازی فضاهای رها شده و مخروبه شهری به منظور کاهش بزهکاری و ایجاد امنیت در تمام ساعات شبانه‌روز (امنیت فضای شهری) (W2,W6, O4,O6)</p>
--	--

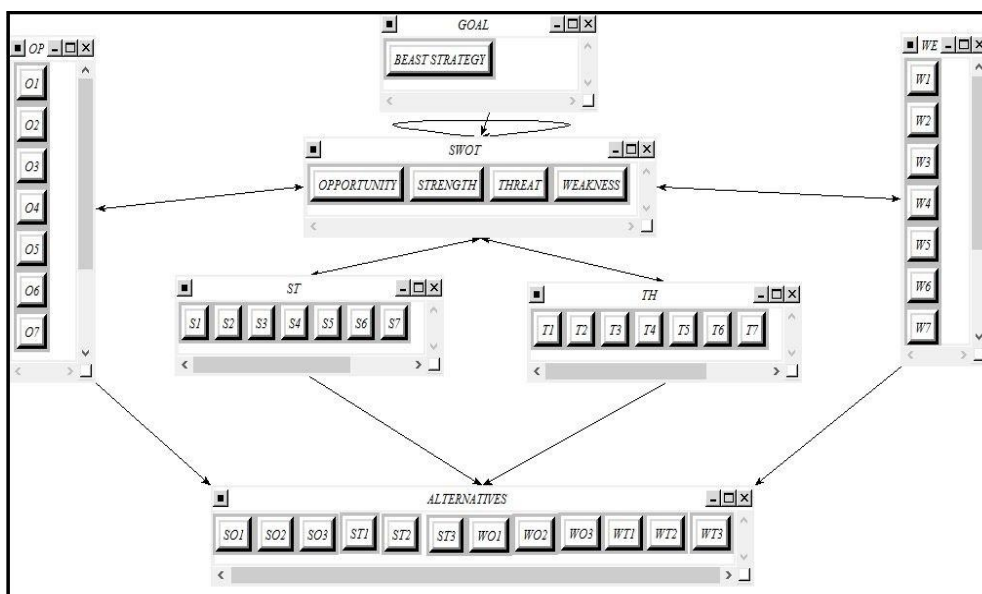
۱. از شاخص‌های سرزندگی شهر است که در این پژوهش صرفاً در خصوص نوع کاربری‌ها به آن اشاره شده و به‌صورت تفصیلی به آن پرداخته نشده است.
 ۲. از شاخص‌های سرزندگی شهر است که در این پژوهش به دلیل نبود آمار و اطلاعات کافی به آن پرداخته نشده است.

مدل فوق، یک الگوی ۴ سطحی است که هدف، انتخاب بهترین راهبرد، معیارها همان نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید و زیر معیارها می باشد که عوامل ابعاد چهارگانه SWOT هستند. سطح ۴ نیز که با عنوان Alternatives ارائه گردیده، راهبردها یا همان گزینه‌ها هستند. ماتریس ترسیم شده بر اساس الگوی فوق در نرم‌افزار Super Decisions در شکل ۹ آمده است. مدل این پژوهش، ۴ معیار، ۲۸ زیرمعیار و ۱۲ آلترناتیو دارد.

پس از تکمیل ماتریس SWOT به جایابی عناصر آن در فرایند تحلیل شبکه‌ای پرداخته و مدل اولیه آن ایجاد شد که در شکل ۸ ارائه گردیده است. این مدل، ارتباط دوسویه مابین خوشه‌ها (کلاستر) و ارتباط درونی عوامل اصلی SWOT را نشان می‌دهد.



شکل ۸: جایابی عناصر SWOT در فرایند تحلیل شبکه



شکل ۹: ماتریس ترسیم‌شده حاصل از ترکیب ANP و SWOT (مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۷)

جدول ۷: ماتریس مقایسه زوجی عوامل اصلی با توجه به ضعف‌ها

نقاط ضعف	ST	OP	Th	CR=0/0000
ST	1	5	6	
OP	0/16	1	5	
Th	6	0/16	1	

(مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۷)

جدول ۸: ماتریس مقایسه زوجی عوامل اصلی با توجه فرصت‌ها

نقاط فرصت	ST	WE	Th	CR=0/012
ST	1	6	0/12	
WE	8	1	0/25	
Th	0/14	4	1	

(مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۷)

جدول ۹: ماتریس مقایسه زوجی عوامل اصلی تهدیدها

نقاط تهدید	ST	WE	OP	CR=0/036
ST	1	0/16	5	
WE	5	1	0/20	
OP	5/99	5	1	

(مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۷)

مرحله چهارم؛ محاسبه درجه اهمیت راهبردها با توجه به معیارها و زیر معیارها و روابط بین آن‌ها: در مراحل قبل از محاسبه اهمیت و اولویت‌بندی راهبردها، به ترتیب سوپر ماتریس‌های غیروزنی، سوپر ماتریس وزنی و سپس ماتریس محدود تشکیل و محاسبه می‌گردد. لازم به ذکر است که کلیه مراحل فرایند مذکور توسط نرم‌افزار Super Decisions صورت می‌گیرد و محقق، تنها باید مدل مورد استفاده در تحقیق خویش را به درستی طراحی کرده و مقایسات زوجی را انجام دهد. در این پژوهش نیز با توجه به عدم ضرورت ذکر نتایج سوپر ماتریس وزنی، غیر وزنی و محدود، از ذکر آن‌ها خودداری شده و تنها اولویت‌بندی نهایی راهبردها ارائه گردیده است.

مرحله دوم؛ مشخص کردن درجه اهمیت عوامل SWOT: با فرض عدم وابستگی متقابل میان عوامل اصلی SWOT، ماتریس مقایسات زوجی عوامل اصلی تشکیل می‌شود. در این مرحله عوامل SWOT شامل نقاط قوت، ضعف، فرصت و تهدید براساس درجه اهمیت عوامل و تأثیرشان برای رسیدن به هدف وزن بندی می‌شوند. نحوه امتیازدهی به صورت مقایسه زوجی عوامل با یکدیگر و بر اساس جدول امتیازدهی ۱ تا ۹ ال ساعتی است. در فرایند تحلیل شبکه‌ای هنگام انجام مقایسات زوجی باید به سازگاری درایه‌های ماتریس‌ها توجه کرد. در این مدل ماتریسی را ناسازگار گویند که میزان ناسازگاری درایه‌های آن کمتر از 0/۱ باشد، در این صورت مقایسات زوجی قابل قبول می‌باشد. نتایج این مقایسه در جدول ۵ نشان داده شده است.

جدول ۵: ماتریس مقایسات زوجی معیارها با فرض عدم وابستگی

SWOT	St	We	Op	Th	CR=0/012
St	۱	0/۱۲	0/۱۶	۴	
We	۸	۱	۵	0/۱۶	
Op	0/۱۴	۵/۹۹	۱	0/۱۴	
Th	۵/۹۹	0/۲۰	۵	۱	

(مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۷)

مرحله سوم؛ در این مرحله وابستگی‌های متقابل میان عوامل اصلی از طریق بررسی تأثیر هر عامل بر روی عامل دیگر با استفاده از ماتریس‌های مقایسات زوجی تعیین می‌شود. وابستگی‌های متقابل میان عوامل اصلی پس از تجزیه و تحلیل محیط‌های درونی و بیرونی سازمان به دست می‌آید (جدول ۶، ۷، ۸ و ۹).

جدول ۶: ماتریس مقایسه زوجی عوامل اصلی نقاط قوت

نقاط قوت	We	Op	Th	CR=0/043
We	1	0/16	3	
Op	0/14	1	6	
Th	0/25	0/33	1	

(مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۷)

تدافعی و راهبرد SO_3 مربوط به استراتژی تهاجمی است.

در این پژوهش استفاده از مدل ANP این امکان را فراهم می آورد که از طریق مقایسه کلیه عواملی که در مدل اولیه، میان آن ها ارتباط برقرار شده است بتوان تمامی خوشه ها را رتبه بندی نمود. از آنجاکه معیارها و زیرمعیارها همان عوامل SWOT هستند، لذا می توان این عوامل را نسبت به همدیگر مقایسه و رتبه بندی کرد تا اولویت هر یک از این عوامل چهارگانه فراهم آید، همچنین می توان زیر معیارهای هر معیار را نیز رتبه بندی کرد تا اولویت زیر معیارها نیز در ارتباط با معیار اصلی و اهداف حاصل شود. همان گونه که در جدول ۱۱ نشان داده شده است بعد از امتیاز دهی، نقاط قوت و ضعف و فرصت و تهدیدهای عوامل سرزندگی شهر مشهد مشخص گردید. جدول فوق نشان می دهد که وضعیت سرزندگی در شهر مشهد بیشتر توسط ضعفها و تهدیدها تضعیف می شود و عوامل قوتها و فرصتهایی نیز دارد. راهبردهایی که از مدل ANP حاصل شده است برای برون رفت از وضع موجود و نامناسب سرزندگی شهری به ترتیب اولویت براساس امتیاز نهایی به شرح جدول ذیل پیشنهاد می شود

جدول ۱۱: اولویت بندی معیارهای اصلی با استفاده از مدل ANP

اولویت	Limiting	Normalized By Cluster	SWOT
۱	0.085203	0.352421	Weakness
۲	0.0798212	0.325456	Threat
۳	0.0578254	0.212180	Strength
۴	0.0369124	0.109943	Opportunity

(مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۷)

جدول ۱۰: راهبردهای ترکیبی تحقق شهر شبانه در کلان-شهر مشهد با تاکید بر شاخص های سرزندگی شهری

اولویت	ROW	Normalized By Cluster	استراتژی
1	0.095632	0.134552	WT2
2	0.087412	0.124363	WT1
3	0.075312	0.118512	WT3
4	0.064513	0.091235	SO3
5	0.057012	0.085234	SO1
6	0.042035	0.074121	ST1
7	0.039021	0.063578	WO2
8	0.037043	0.052341	WO3
9	0.034020	0.049832	WO1
10	0.025416	0.035612	SO2
11	0.024054	0.033125	ST3
12	0.018505	0.0298524	ST2

(مأخذ: نگارندگان، ۱۳۹۶)

همان گونه که از جدول فوق پیداست راهبردهای WT_3 , WT_1 , WT_2 و SO_3 به عنوان چهار راهبرد دارای اولویت شناخته شده اند. راهبرد WT_2 ، آمایش و بهبود زیرساخت های موجود و ایجاد خدمات شهری ۲۴ ساعته جهت پاسخگویی به نیاز شهروندان و زائرین. راهبرد WT_1 ، طراحی مناسب فضاهای شهری جهت ایجاد شهر ایمن در تمام ساعات شبانه روز به ویژه در محدوده ی مرکزی مشهد.

راهبرد WT_3 ، نورپردازی مناسب و هدفمند به همراه تزئین اماکن و مسیرهای پیاده روی جهت حضور شبانه شهروندان.

راهبرد SO_3 ، گسترش و توزیع فضایی حمل و نقل شبانه در تمام مناطق ۱۳ گانه شهر مشهد به خصوص مسیرهای زائر شهر و اسکان زائرین به اماکن زیارتی و گردشگری جهت انجام زیارت و گذران اوقات فراغت. سه راهبرد WT_3 , WT_1 , WT_2 مربوط به استراتژی های

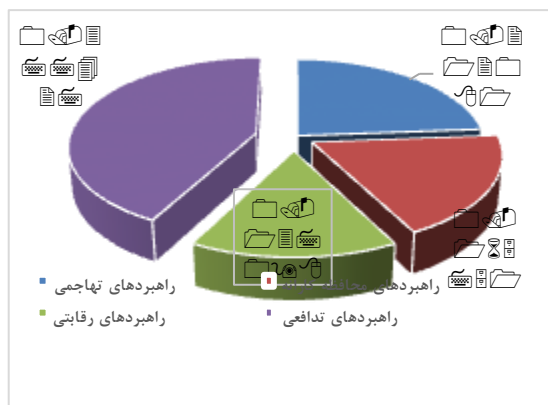
جدول ۱۲: راهبردهای ترکیبی در تحقق شهر شبانه در کلانشهر مشهد با تأکید بر شاخص‌های سرزندگی شهری

اولویت	Normalized By Cluster	راهبردهای ترکیبی در بهبود وضعیت حمل و نقل و ترافیک در مرکز شهر مشهد
۱	0.134552	WT2- آمایش و بهبود ارتقاء زیرساخت‌های موجود و ایجاد خدمات ۲۴ ساعته برای پاسخگویی به نیاز شهروندان و زائرین.
۲	0.124363	WT1- طراحی مناسب فضاهای شهری جهت ایجاد شهر ایمن در تمام ساعات شبانه‌روز به ویژه در محدوده مرکزی مشهد.
۳	0.118512	WT3- نورپردازی مناسب و هدفمند به همراه تزئین اماکن و مسیرهای پیاده روی جهت حضور شبانه شهروندان.
۴	0.091235	SO3- گسترش و توزیع فضایی حمل و نقل شبانه در تمام مناطق ۱۳ گانه شهر مشهد به‌خصوص مسیرهای زائرشهر و اسکان زائرین به اماکن زیارتی و گردشگری جهت انجام زیارت و گذران اوقات فراغت
۵	0.085234	SO1- افزایش مدت زمان فروشگاهها و مراکز فروش (حداقل به مدت ۱۸ ساعت در شبانه روز) جهت توسعه اقتصاد شهر و تامین نیازهای زائرین از جمله سوغات و غیره
۶	0.074121	ST1- ایجاد فضاها و اماکن عمومی در جهت گردهمائی و ارتباطات اجتماعی شبانه شهروندان با هدف پویایی و سرزندگی فضای شهری
۷	0.063578	WO2- طراحی مناسب و مرتبط با نقش زیارتی مبلمان شهری در فضاهای عمومی شهر به منظور تقویت خوانایی محیط
۸	0.052341	WO3- بهسازی، ساماندهی و زیباسازی فضاهای رها شده و مخروبه شهری بمنظور کاهش بزهکاری و ایجاد امنیت در تمام ساعات شبانه روز
۹	0.049832	WO1- بهبود، توسعه و ایجاد تنوع در فعالیت‌های اجتماعی، فرهنگی و تفریحی در جهت بهره‌مندی بیشتر شهروندان از فضاهای موجود
۱۰	0.035612	SO2- افزایش کاربری‌های مختلط تجاری و مسکونی با هدف ارتقاء نظارت اجتماعی در تمام ساعات شبانه‌روز به‌ویژه در بخش مرکزی شهر مشهد
۱۱	0.033125	ST3- ایجاد مدیریت سیستم دفع زباله و پاکیزگی فضاهای شهری در جهت حفظ بهداشت محیط و حضور حداکثری مردم برای استفاده از محیط شهر
۱۲	0.0298524	ST2- ایجاد سیاست‌های مدیریت یکپارچه شهر با هدف ارتقاء سطح زیست‌پذیری و سرزندگی شهروندان شهر مشهد

(مآخذ: نگارندگان، ۱۳۹۷)

بر اساس امتیازهای کسب شده می‌توان گفت که در وضعیت فعلی راهبرد تدافعی با کسب بیشترین امتیاز باید مورد توجه و اولویت قرار بگیرد. موقعی که وضعیت راهبردهای ما در این حالت قرار می‌گیرد می‌توان چنین نتیجه‌گیری نمود که این حالت بدترین، دشوارترین و مخاطره‌انگیزترین شرایط را برای فعالیت ترسیم می‌کند. علی‌رغم آن که با ضعف‌ها و ناتوانی‌های متعدد و قابل توجه مواجه‌ایم باید با فشارها، چالش‌ها و تهدیدهای گوناگون نیز مقابله نماید. از این‌رو با استفاده از این راهبرد سعی می‌شود حداقل امکان نقاط ضعف خود را به نوعی پوشش دهیم و یا آسیب‌پذیری‌های خود را از ناحیه تهدیدهای محیطی کمینه نموده و آن را به حداقل ممکن برسانیم و یا در صورت امکان، خود را از گزند این آسیب‌ها و تهدیدها مصون و به دور نگاه داریم. سپس با استفاده از فرصت‌های مذکور بتوان آن‌ها را به نقاط قوت برای شهر تبدیل نمود.

با توجه به امتیازهای نرمال شده، گزینه‌های مربوط به راهبرد تدافعی در مجموع ۰,۳۷۷۴۲۷، گزینه‌های مربوط به راهبرد محافظه‌کارانه در مجموع ۰,۱۶۵۷۵۱، گزینه‌های مربوط به راهبرد رقابتی در مجموع ۰,۱۳۷۰۹۸ و گزینه‌های مربوط به راهبرد تهاجمی در مجموع ۰,۲۱۲۰۸۱ امتیاز کسب کرده‌اند.



شکل ۱۰: نمودار امتیاز نهایی کسب شده مربوط به استراتژی‌های شهر شبانه در کلان‌شهر مشهد (مآخذ: نگارندگان، ۱۳۹۶)

جمع‌بندی و نتیجه‌گیری

بین زمان و شهر در آمیختگی فراوانی وجود دارد. همان‌طور که پاتریک گدس^۱ عنوان می‌نماید: یک شهر چیزی بیش از مکانی در فضا است، شهر در حقیقت نمایشی از زمان است. در فضاهای شهری که امکان تعاملات اجتماعی وجود دارد، استفاده مطلوب از چرخه‌های زمانی بسیار حائز اهمیت است. در حقیقت امروزه چرخه‌های زمان اصلی که ساختار زندگی ما را تشکیل می‌دهد و براساس آن فعالیت‌های شبانه روزی زندگی ما را تنظیم می‌کند، ارتباط کمتری با چرخه‌های طبیعی دارد و ساختار بسیاری از قسمت‌های زندگی روزانه ما را «زمان مکانیکی» می‌سازد. در واقع امروزه بیدار شدن و خوابیدن بر اساس طلوع و یا غروب خورشید انجام نمی‌شود، بلکه از عواملی مانند: جداول برنامه ریزی و تقویم و ساعت تبعیت می‌کند. امروزه برای حضور مردم در فضاهای شهری دیگر بحث روز و یا شب مطرح نیست؛ کما این‌که در صورت فراهم‌بودن امکانات شبانه به دلیل وجود چالش‌ها و مشکلات شهری از جمله ترافیک و راه‌بندان‌های شهری در روز، نقش شب در جهت حضور پذیری مردم در شهر پررنگ‌تر نیز می‌شود؛ بنابراین این پژوهش در پی دستیابی به راهبردهایی جهت تحقق شهر شب با توجه به شاخص‌های سرزندگی شهری در کلانشهر مشهد است. بدین منظور در ابتدا نقاط قوت، ضعف، فرصت‌ها و تهدیدهای این حوزه از طریق مصاحبه با مدیران و کارشناسان سازمان‌های مرتبط به‌دست آمد. در ادامه با تلفیق مدل‌های SWOT و فرایند تحلیل شبکه در نرم‌افزار Super Decision برای رتبه‌بندی استراتژی‌های مرتبط با سرزندگی شهری مورد تحلیل قرار گرفتند و سپس با استفاده از فرآیند تحلیل شبکه، وزن و اهمیت هر کدام مشخص گردید و در نهایت به کمک آن استراتژی‌های تحقیق رتبه بندی شدند. در این پژوهش چهار راهبرد دارای اولویت شناخته شدند: راهبرد اول: آمایش و بهبود ارتقاء زیرساخت‌های موجود و ایجاد خدمات شهری ۲۴

ساعته در جهت پاسخگویی به نیاز شهروندان و زائرین. راهبرد دوم: طراحی مناسب فضاهای شهری جهت ایجاد شهر ایمن در تمام ساعات شبانه روز به ویژه در محدوده مرکزی. راهبرد سوم: نورپردازی مناسب و هدفمند به همراه تزئین اماکن و مسیرهای پیاده‌روی جهت حضور شبانه شهروندان. همه این راهبردها مربوط به استراتژی‌های تدافعی هستند. راهبرد چهارم: گسترش و توزیع فضایی حمل و نقل شبانه در تمام مناطق سیزده گانه شهر مشهد، به‌خصوص مسیرهای زائر شهر و اسکان زائرین به اماکن زیارتی و گردشگری جهت انجام زیارت و گذران اوقات فراغت. راهبرد چهارم مربوط به استراتژی تهاجمی است. نتایج این پژوهش بیانگر آن است که با توجه به وجود مسائل شهرنشینی همچون آلودگی، ترافیک و راه‌بندان‌های شهری به دلیل دایر بودن ادارات و مدارس در طول روز و نبود زمان مناسب جهت گذران اوقات فراغت، تفریح، خرید و غیره نیاز به استفاده از زمان مرده شب در کلان‌شهرها ضروری به نظر می‌رسد. در واقع لازم و ملزوم سرزندگی و پویایی شهر حضور و فعالیت مردم در آن است و بدون حضور مردم در شب شهر، زندگی شبانه معنی ندارد. هدف از ایجاد سرزندگی نیز تأمین نیاز مردم است و اگر با برنامه‌ریزی و نظام مدیریتی فعال در جهت ایجاد فضاهای امن و فعالیت‌های سالم مطابق با نیازها و ارزش‌های جامعه در شب ایجاد گردد زمینه برای حضور شهروندان و در پی آن سرزندگی و پویایی اجتماعی شبانه به وجود خواهد آمد، که نتیجه آن افزایش کیفیت زندگی شهروندان است. البته با توجه به این‌که تحقق عدالت اجتماعی به‌عنوان مولفه اساسی در توسعه پایدار شهر، منوط به از بین بردن عدم تعادل‌های فضایی از طریق آمایش شهری است و از طرفی با پژوهش وضع موجود مناطق ۱۳ گانه شهر مشهد به این نتیجه می‌رسیم که عدم تعادل‌های منطقه‌ای در سطح شهر، از نظر برخورداری از امکانات محیطی، وضعیت بهره‌برداری از منابع، توزیع و پراکنش فعالیت‌های اقتصادی، جمعیت و زیربنای تفاوت آشکاری دارد؛ بنابراین نتیجه می‌گیریم که باید

نیز با ایجاد امنیت و تأمین خدمات شهری مناسب برای شهروندان و زائرانی که از مهم‌ترین شاخص‌های سرزندگی شهری می‌باشد، می‌توانند تهدیدهای موجود را تبدیل به فرصت نموده تا مردم بتوانند حیات شبانه مناسبی را تجربه نمایند و هیاهوی روز و ضرب آهنگ زندگی روزانه را در شب هنگام نیز طنین‌انداز نمایند.

پیشنهادها

در انتها پیشنهاد می‌گردد با توجه به مبحث آمایش شهری، ضمن توزیع یکسان امکانات و خدمات در تمام نقاط شهر مشهد، باید توجه ویژه‌ای به محدوده مرکزی شهر مشهد گردد. به دلیل وجود با برکت حرم مطهر امام‌رضا(ع) و ورود بی‌شمار زائرین و گردشگران در این محدوده شهری امکان ایجاد شهر شبانه در این محدوده از شهر بیشتر از دیگر مناطق شهر مشهد می‌باشد و باید با برنامه‌ریزی مناسب و نظام مدیریتی فعال توجه ویژه‌ای به شاخص‌های شهر شبانه به خصوص تأمین امنیت کافی و پویایی سیستم حمل و نقل عمومی شبانه به صورت تمام وقت فراهم گردد تا شهروندان و زائرین بتوانند ضمن حضورپذیری شبانه‌روزی در این محدوده شهری باعث ایجاد شهری پویا و سرزنده در تمام ساعات شبانه روز در جهت انجام فریضه زیارت و گذران اوقات فراغت در این محدوده شهری شوند.

توزیع امکانات و خدمات شهری به صورت عادلانه در تمام نقاط سیزده گانه شهر فراهم گردد تا تمام شهروندان بتوانند حضوری فعال در اماکن و اجتماعات شبانه شهر داشته باشند. از طرفی هم با توجه به توریست پذیر بودن شهر مشهد و این‌که سالیانه پذیرای میلیون‌ها زائر و گردشگر می‌باشد می‌توان با فعال نمودن شب شهر باعث ارتقاء اقتصاد شبانه در این شهر گردید؛ بدین گونه که زائر و گردشگری که وارد این شهر می‌شود سعی دارد که در مدت کوتاه حضور خود حداکثر استفاده از زمان را داشته باشد و به جای اقامت در هتل و مسافرخانه به گذران اوقات فراغت و خرید سوغات سفر خود می‌باشند؛ بنابراین با توجه به اقلیم خشک شهر مشهد که دارای روزهای گرم در تابستان و فصول دیگر سال می‌باشد؛ پس بهترین زمان برای خرید و گشت و گذار در شهر، شب است و کسبه نیز در صورتی که ممانعتی از طرف دولت و اصناف وجود نداشته باشند، تمایل دارند فعالیت خود را تا پاسی از شب ادامه دهند و همچنین ناگزیر به استخدام یک یا چند نفر خواهند بود، چراکه نیروهای روز دیگر نمی‌توانند شب کار کنند. در چنین وجهی، با توجه به وجود رکود اقتصادی امروزه و بیکاری جوانان بی‌آن‌که دولت ریالی هزینه کند، مردم با هزینه خودشان اشتغال‌زایی می‌کنند و بدین‌گونه باعث رونق اقتصادی جامعه و شهر نیز می‌شوند. مسئولان شهری

منابع

۱. بازرگان، عباس. (۱۳۹۶). روش تحقیق آمیخته: رویکردی برتر برای مطالعات مدیریت. دانش مدیریت.
۲. بمانیان، محمدرضا. هادی رضایی‌راد. (۱۳۹۱). بررسی تطبیقی مدل‌های تحلیل‌عاملی و دلفی با استفاده از GIS در تشخیص فرسودگی بافت‌های شهری (مطالعه موردی: محله خاک سفید منطقه چهار شهر تهران)، نشریه هویت شهر، دوره ششم، شماره یازدهم، تهران.
۳. پاکزاد، جهان‌شاه. (۱۳۸۲). معیارهای کیفی سنجش فضا، مجله آبادی، شماره سی و نهم، تهران.
۴. پورمحمدی، محمدرضا. احمد اسدی. (۱۳۹۳). سرزندگی شهری، مفهوم و مؤلفه‌های آن، کنفرانس ملی معماری و منظر شهری پایدار، مشهد، مؤسسه بین
- الملی مطالعات معماری و شهرسازی مهرآز شهر. مشهد.
۵. جوادیان کوتنایی، سارا. سعید ملاماسی و ندا اورک و جعفر مرشدی. (۱۳۹۳). تدوین الگوی ارزیابی توان اکولوژیک توسعه شهری با بهره‌گیری از فرآیند تحلیل شبکه‌ای (ANP) نمونه موردی: شهرستان ساری، مجله آمایش سرزمین، دوره ششم، شماره یکم، تهران.
۷. حبیبی، کیومرث. مهین نسترن و مهرداد محمدی. (۱۳۹۵). سنجش و ارزیابی سرزندگی فضاهای عمومی شهری و نقش آن در ارتقای کیفیت زندگی جوانان موردشناسی: خیابان نظر شرقی شهر اصفهان. فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری - منطقه‌ای، دوره ششم، شماره نوزدهم، زاهدان.

۸. حسنی، علیرضا، الهه سادات‌هاشمی فدکی. (۱۳۹۲). ایجاد سرزندگی شبانه شهری با رویکرد طراحی فضاهای ۲۴ ساعته، نمونه موردی خیابان آزادشهر مشهد، همایش ملی معماری، شهرسازی و توسعه پایدار با محوریت از معماری بومی تا شهر پایدار، موسسه آموزش عالی خاوران مشهد
 ۹. خستو، مریم. نوید سعیدی‌رضوانی. (۱۳۸۹). عوامل مؤثر بر سرزندگی فضاهای شهری سرزنده با تکیه بر مفهوم (مرکز خرید پیاده)، مجله هویت شهر، دوره چهارم، شماره ششم، تهران.
 ۱۰. داداپور، سارا. (۱۳۹۰). معیارهای سرزندگی فضاهای شهری (مطالعه موردی: خیابان ولیعصر تهران)، ویژه‌نامه پیاده‌راه، نشریه داخلی سازمان زیباسازی شهر تهران، دوره اول، شماره دوم، تهران.
 ۱۱. رضوی‌نژاد، مرتضی. (۱۳۹۲). نقش پدافند غیرعامل در مکان‌یابی و امنیت مراکز انتظامی شهرها (نمونه موردی: مشهد)، طرح پژوهشی در دفتر تحقیقات کاربردی فا. خراسان رضوی. مشهد.
 ۱۲. رهنما، محمدرحیم. حسین آقاجانی. (۱۳۹۰). مطالعات آمایش استان خراسان رضوی. چاپ اول، مشهد، انتشارات جهاد دانشگاهی.
 ۱۳. رهنما، محمدرحیم. براتعلی خاکپور، و غلامرضا عباس‌زاده. (۱۳۹۴). بررسی تأثیر قانون تعاریف محدوده و حریم بر ساختار کالبدی-فضایی آینده شهرها نمونه موردی: شهر مشهد، دو فصلنامه مدیریت شهری، دوره چهاردهم، شماره چهارم، تهران.
 ۱۴. زبردست، اسفندیار. (۱۳۸۹). کاربرد فرآیند تحلیل شبکه‌ای (ANP) در برنامه‌ریزی شهری و منطقه‌ای. نشریه هنرهای زیبا-معماری و شهرسازی، دوره دوم، شماره چهل و یکم، تهران.
 ۱۵. سایت ایران آنلاین. (۱۳۹۶). زندگی شبانه شهر فرصتی برای جذب گردشگر. بازیابی ۲۲ آبان ۱۳۹۶، www.ion.ir
 ۱۶. سازمان حمل و نقل و ترافیک مشهد، دفتر مطالعات حمل و نقل شهرداری مشهد. ۱۳۹۷. آمارنامه سازمان حمل و نقل ترافیک شهر مشهد، چاپ اول، مشهد.
 ۱۷. سایت باشگاه خبرنگاران جوان. (۱۳۹۶). خطوط یک و چهار متر و تهران شبانه‌روزی می‌شود. بازیابی ۲۹ مهر ۱۳۹۶، <http://www.yjc.ir>
 ۱۸. سربابی، محمدحسین. محسن انصاری ارجمند و یعقوب کمائی زاد و محمدجواد خوشچهره. (۱۳۹۵). تحلیل
- استراتژی‌های توسعه اکوتوریسم پایدار در تفرجگاه‌های پیرامون شهری با استفاده از رهیافت تلفیقی SWOT-ANP (مطالعه موردی: تفرجگاه دره کنگ). مجله آمایش جغرافیایی فضا، دوره ششم، شماره بیست و دوم، گرگان.
۱۹. سعادت‌فر، الهام. ساجده سندگل. (۱۳۹۳). بررسی منظر شبانه خیابان امام رضا (ع) با رویکرد ارتقا هویت و با تأکید بر نورپردازی. همایش ملی معماری، شهرسازی و توسعه پایدار، سمپوزیوم پیشرفت‌های علوم و تکنولوژی، مشهد: موسسه آموزش عالی خاوران. اولین دوره، مشهد.
 ۲۰. سلطانی، علی. محمدرضا بذرگر و سوادبه محمودی. (۱۳۹۳). درآمدی بر نقش سیمای شبانه شهرهای اسلامی- ایرانی در افزایش حضور پذیری فضای شهری، همایش ملی در جستجوی شهر فردا و اکاوی مفاهیم و مصادیق در شهر اسلامی- ایرانی، اولین دوره، شرکت دیبا افق رایا تهران
 ۲۱. شالی‌امینی، وحید. سعید بهبودیان باجگیران. (۱۳۸۹). معیارهای دستیابی به سرزندگی پایدار در فضاهای عمومی شهرهای جدید با تکیه بر شاخص‌های توسعه پایدار (مطالعه موردی شهر جدید گلپه‌هار)، همایش توسعه شهری پایدار، قطب علمی توسعه شهری پایدار. اولین دوره، تهران.
 ۲۲. شمس‌الدینی، علی. زهرا امینی و الناز پیروزی و مریم رضایی. (۱۳۹۵). برنامه‌ریزی راهبردی توسعه گردشگری در شهرستان کازرون (با استفاده از تکنیک‌های سوات و باتلر)، مجله آمایش جغرافیایی فضا، دوره ششم، شماره بیست و دوم، گرگان.
 ۲۳. علی‌مردانی، مسعود. علی شرقی و نیره مهندشنشین. (۱۳۹۵). بررسی نقش امنیت در سرزندگی و حیات شبانه فضاهای عمومی شهری (نمونه موردی: خیابان امام مرند حد فاصل خیابان شهید رنجبری و خیابان هفت تیر)، نشریه تخصصی هنرهای کاربردی، دوره پنجم، شماره بیست و دوم، تهران.
 ۲۴. مافی، عزت‌اله. مهدی، سقایی. (۱۳۸۹). نگاهی به اقتصاد گردشگری در کلانشهرها (مطالعه موردی: کلانشهر مشهد)، مجله جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای، دوره سوم، شماره پانزدهم، مشهد.
 ۲۵. مافی، عزت‌اله. مهدی عبداله‌زاده. (۱۳۹۶). ارزیابی پایداری اجتماعی کلان‌شهر مشهد، مجله پژوهش‌های بوم‌شناسی شهری، دوره هشتم، شماره پانزدهم، تهران.

- communities, connectivity and the urban fabric. London Earthscan,
38. Ertay, Tijen, Da Ruan, and Umut Rifat Tuzkaya (2006). Integrating data envelopment analysis and analytic hierarchy for the facility layout design in manufacturing systems. *Information Sciences*, 176: 3.
 39. García-Melón, Mónica, Tomás Gómez-Navarro, and Silvia Acuña-Dutra. (2012). A combined ANP-delphi approach to evaluate sustainable tourism. *Environmental Impact Assessment Review*, 15: 34.
 40. Gibson, Christopher R., and Ben Gallan. (2011). *New dawn or new dusk? Beyond the binary of day and night*, London
 41. Glorieux, Ignace, Inge Mestdag, and Joeri Minnen. (2008). The Coming of the 24-hour Economy? Changing work Schedules in Belgium between 1966 and 1999. *Time & Societ*, 17: 1.
 42. Görener, Ali. (2012). Comparing AHP and ANP: an application of strategic decisions making in a manufacturing company. *International Journal of Business and Social Science*, 3: 11, New York.
 43. Heath, Tim. (1997). The twenty-four hour city concept—A review of initiatives in British cities. *Journal of Urban Design*, 2: 2, Taylor & Francis.
 44. Hobbs, Dick, Kate O'Brien, and Louise Westmarland. (2007). *Connecting the Gendered Door: Women, Violence and Door Work*. *British Journal of Sociology*, Vol 58, No 1, London.
 45. Hollands, Robert, and Paul Chatterton. (2003). Producing nightlife in the new urban entertainment economy: corporatization, branding and market segmentation. *International Journal of Urban and Regional Research*, 27: 2, London.
 46. Hong, Ong Swee. (2007). *Design basis to quality urban lighting masterplan* (Doctoral dissertation).
 47. Hubbard Phil. (2013) *Carnage! Coming to a town near you? Nightlife, uncivilized behavior and the carnivalesque body*. *Leisure Studies*, 32: 3.
 ۲۶. محمدپور، زهرا. (۱۳۹۳). تعاملات مردم در فضای شهری سرزنده با تاکید بر زندگی شبانه شهر، کنفرانس ملی شهرسازی، مدیریت شهری و توسعه پایدار، اولین دوره، موسسه ایرانیان، انجمن معماری ایران، تهران.
 ۲۷. مدیریت آمار، فناوری و تحلیل اطلاعات شهرداری مشهد (۱۳۹۵). *گزیده شاخص‌های جمعیتی شهر مشهد*، برگرفته از اطلاعات سرشماری عمومی نفوس و مسکن (۱۳۹۵). معاونت برنامه‌ریزی و توسعه شهرداری مشهد.
 ۲۸. مرکز آمار ایران. (۱۳۹۵). *سرشماری عمومی نفوس و مسکن*. چاپ اول، تهران، مرکز آمار ایران.
 ۲۹. معاونت برنامه‌ریزی و توسعه شهرداری مشهد. (۱۳۹۷). *آمارنامه شهر مشهد*. چاپ اول، مشهد
 ۳۰. هومن، حیدرعلی. (۱۳۸۵). *راهنمای عملی پژوهش کیفی*. چاپ اول، تهران، سمت.
 31. Adams, Mags, Gemma Moore, Trevor Cox, Ben Croxford, Mohamed Refaee, and Steve Sharples. (2007). The 24-hour city: residents' sensorial experiences. *The Senses and Society*, 2: 2.
 32. Amid, Atepheh. (2013). *Night, Space and Urban design: Case study of Mashhad, Iran*. PhD dissertation. School of Architecture and the Built Environment, University of Westminster.
 33. Carmona, Matthew. (2010). *Public places, urban spaces: the dimensions of urban design*. New York, Routledge
 34. Cowan, Robert (2005). *The dictionary of urbanism*, Vol. 67. Tisbury, street wise press.
 35. Cozens, Paul M. (2002). Sustainable urban development and crime prevention through environmental design for the British city. *Towards an effective urban environmentalism for the 21st century*. *Cities*, 19: 2, United Kingdom.
 36. Ekirch, A. Roger. (2006). *At day's close: night in times past*. WW Norton & Company.
 37. Eldridge Adam. (2010). *The Urban Renaissance and the Nighttime Economy: Who belongs in the City at Night?* In: Manzi T, Lucas k, Lloyd-Jones T and Allen J. (eds) *Social sustainability in urban areas*

- alternatives in strategic resource planning. *IEEE Transactions on Power Systems*, 15: 4.
57. Petty, Margaret. (2007). Light and the Urban Nightscape. *Architectural lighting*, 21: 1.
58. Roberts, Marion, and Adam Eldridge. (2007) Quieter, Safer, and Cheaper: Planning for a More Inclusive Evening and Nighttime Economy. *Planning Practice and Research*, 22: 2.
59. Roberts, Marion. (2004). Good practice in managing the evening and late night economy: A literature review from an environmental perspective. London: Office of the Deputy Prime Minister.
60. Roberts, Marion, and Chris Turner. (2005). Conflicts of Livability in the 24-hour City: Learning from 48 Hours in the Life of London's Soho. *Journal of Urban Design*, 10: 2.
61. Rowe, David, and Nathaniel Bavinton. (2011). Tender for the night: After-dark cultural complexities in the nighttime economy. *Continuum*, 25(6): 811-825.
62. Rowe, David, and Rob Lynch. (2012). Work and play in the city: some reflections on the nighttime leisure economy of Sydney. *Annals of Leisure Research*, 15: 2.
63. Steger, Brigitte, and Lodewijk Brunt (2004). *Nighttime and sleep in Asia and the west: exploring the dark side of life*. Routledge.
64. Yüksel, İhsan, and Metin Dagdeviren (2007). Using the analytic network process (ANP) in a SWOT analysis—A case study for a textile firm. *Information Sciences Vol 177, No 16, New York*.
48. Jharkharia, Sanjay; Shankar, Ravi (2007). "Selection of logistics provider: An analytic network process (ANP)". *Omega*. 35: 2.
49. Landry, Charles. (2000). Urban vitality: A new source of urban competitiveness. *ARCHIS*.
50. Larice, Michael, and Elizabeth Macdonald, Eds (2013). *The urban design reader*. Routledge.
51. Liu, Yu-Yun, and Yin-Hao Chiu. (2017). Evaluation of the Policy of the Creative Industry for Urban Development. *Sustainability*, 9: 6.
52. Lovatt, Andrew, ed. (1994). *the 24-hour City: Selected Papers from the First National Conference on the Nighttime Economy*, Manchester: Manchester Institute of Popular Culture.
53. Mitsuya, Keiko, and Nakano Sachiko. (2001). *Fukyo-shita de Zoka Shita Yushokusha no Shigoto Jikan: 2000-nen Kokumin Seikatsu Jikan Chosa no Kekka Kara. Hoso Kenkyu to Chosa*.
54. Ngesan MR, Karim HA, Zubir SS (2013). Nighttime place identity: the relationship between urban public parks setting and human leisure behavior. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 79: N 2.
55. Palmer, Bryan (2000). *Cultures of Darkness: Night Travels in the Histories of Transgression (From Medieval to Modern)*, New York: Monthly Review Press.
56. Pan, Jiuping, Yonael Teklu, Saifur Rahman, and Arnulfo de Castro. (2000). An interval-based MADM approach to the identification of candidate