مطالعات محیطی هفت حصار شماره پنجاه و سوم/ سال چهاردهم/ پاییز ۱۴۰۴
صفحات ۱۸-۵

بررسی تأثیر مجتمع های تجاری بزرگ مقیاس بر حوزه پیرامونی (مطالعه موردی: مجتمع تجاری برج تجارت قزوین)*

الهه دهباشی**، مریم قلمبر دزفولی ***

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۳/۳/۱
تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۳/۶/۲۰

چکیده

اثرات شهرسازی مدرن بر نیازهای شهروندان، ساختار شهرنشینی و درنهایت فضای شهری به‌وضوح قابل‌مشاهده است. بشر برای رفع کالاهای موردنیاز خود منجر به ایجاد مراکز تجاری گردید. کاربری تجاری، یک عامل اثرگذار در عرصه شکل‌دهی به شهرها است. بشر برای رفع کالاهای موردنیاز خود به‌خصوص در شهرها منجر به ایجاد مراکز خرده‌فروشی و مغازه‌ها گردید. در ایران در دهه ۷۰ شمسی مراکز خرید شکل گرفتند و به دنبال آن در درهه ۹۰ شمسی نسل جدیدی از مراکز خرید به نام مگامال ها ظهور کردند که تأثیراتی بر روی کاربری‌ها و تغییراتی بر وضعیت ترافیکی محلات پیرامونی خود داشتند. بنابراین سوال اصلی مقاله حاضر آن است که تأثیرات احداث و فعالیت مراکز تجاری بزرگ مقیاس در ابعاد مختلف بر محیط پیرامون و ساکنین آن چیست؟ هدف از این پژوهش بررسی تأثیر مجتمع‌های تجاری بزرگ‌مقیاس بر روی نظام کاربری و دسترسی حوزه پیرامونی است که با مطالعه موردی مجتمع تجاری برج تجارت قزوین انجام شده است. پژوهش از نوع کمی- کیفی و از طریق جمع‌آوری اطلاعات به‌صورت اسنادی و میدانی و آزمون فرضیات از طریق پرسشنامه است. براساس فرمول کوکران حجم نمونه ۳۸۴ نفر براورد گردید و در سه محله اطراف (عدل- میرعماد و نادری) توزیع گردید. پایایی کلی پرسشنامه ۰/۹ به دست آمد. معیارها و شاخص‌های پژوهش به‌صورت کتابخانه‌ای در چهار بعد اجتماعی- فرهنگی، اقتصادی، محیطی و کالبدی طبقه‌بندی و در نرم‌افزار SPSS تحلیل‌شده است. نتایج حاصل از پژوهش نشان می‌دهد شاخصی که بیش‌ترین تأثیر را بر روی محلات اطراف داشته است، شاخص محیطی_آسایش (تأثیر بر وضعیت ترافیک محلات اطراف) بوده است و شاخصی که کم‌ترین تأثیر را بر محلات اطراف داشته است، شاخص اقتصادی_کارایی (تأثیر بر اشتغال ساکنین محلات اطراف بوده است. همچنین بیش‌ترین تأثیر منفی که این مجتمع بر روی محلات اطراف خود داشته است در شاخص محیطی- سلامتی (تأثیر بر آلودگی صوتی محلات اطراف) و بیش‌ترین تأثیر مثبتی که بر روی محلات اطراف خود داشته است در شاخص کالبدی- سازگاری (تأثیر بر مهم شدن بلوارهای میرعماد- نادری و عدل) است. این پژوهش درواقع بستری برای شناسایی این آثار و پیامدها فراهم نمود که درنهایت برای کاهش تأثیرات منفی و افزایش و تقویت تأثیرات مثبت پیشنهادهایی در چهار بخش اجتماعی- فرهنگی، اقتصادی، محیطی و کالبدی ارائه‌شده است.

واژگان کلیدی

مجتمع های تجاری بزرگ مقیاس، مگامال، کاربری، دسترسی، برج تجارت قزوین.

* این مقاله برگرفته از پایان‌نامه کارشناسی ارشد نگارنده اول با عنوان «بررسی برج تجارت قزوین بر نظام کاربری و دسترسی حوزه پیرامونی» به راهنمایی نگارنده دوم در دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران است.

** دانشجوی دکتری، گروه شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، واحد علوم و تحقیقات تهران، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. elaheh.dehbashi@iau.ir
*** استادیار گروه شهرسازی، واحد پردیس، دانشگاه آزاد اسلامی، پردیس، ایران. (نویسنده مسئول) mary.Ghalambor@iau.ac.ir

ISSN: 2322-5602
©: IAUH

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]

مقدمه

هر شهری با توجه به جمعیت خود وظیفه دارد برای تأمین نیازهای شهروندان، کاربری‌ها و امکانات گوناگون شهری را به‌گونه‌ای عرضه نماید که از مشکلات شهری در ابعاد کالبدی، حمل‌ونقل و... بکاهد. فضاهای تجاری از دیرباز نیازهای اقتصادی مردم را تسهیل نموده‌اند و در طول تاریخ فروشندگان اجناس خود را در مکان‌هایی که عموم مردم به ان دسترسی داشته‌اند در معرض فروش قرار می‌دادند. این مراکز تجاری ابتدا به‌صورت مغازه و پاساژ بوده و باگذشت زمان و تغییرات کالبدی که داشته به‌صورت مراکز تجاری بزرگ و مال ها خودنمایی می‌کنند همچنین پس از تکامل مال ها ساختار جدیدی به نام مگامال ایجاد شد که چند برابر بزرگ‌تر از یک مرکز خرید منطقه‌ای معمولی است و در ابعاد مختلف کالبدی، اجتماعی- فرهنگی، اقتصادی دارای اثرات مثبت و منفی گسترده‌ای همراه خواهد بود.

با شکل گرفتن این مجتمع‌های تجاری بزرگ‌مقیاس کاربری‌های پیرامون آن تغییر پیدا می‌کند. اکثر اوقات خرده‌فروشی‌ها و کاربری‌های مسکونی پیرامون تمایل دارند به فعالیت‌هایی نظیر آنچه در مجتمع‌های تجاری هم‌جوار خود هست تبدیل شوند. همچنین بعد از احداث این مجتمع‌های تجاری بزرگ‌مقیاس در مناطق اطراف وضعیت ترافیکی تغییر پیداکرده است. در وهله اول میزان حجم سفری که در اطراف ایجاد کرده و در وهله دوم نحوه خدمت‌رسانی شبکه دسترسی به آن میزان حجم سفر است. در صورت عدم تعادل میان این دو عامل دچار مشکلات ترافیکی در نواحی پیرامون این مجتمع‌های تجاری بزرگ‌مقیاس شده است.

در چند دهه‌ی اخیر روند ساخت مجتمع‌های تجاری بزرگ‌مقیاس در کلان‌شهرهای ایران به‌شدت گسترش‌یافته است. علاوه بر کلان‌شهرها روند ساخت‌وساز مجتمع‌های تجاری بزرگ‌مقیاس وارد شهرهای کوچک‌تر نیز شده است. شهر قزوین به دلیل افزایش جمعیت و حرکت‌هایی که این جمعیت در طول شبانه‌روز برای رفع نیازهای خود انجام می‌دهند سبب بروز مشکلات ترافیکی و... می‌شود. همین امربر ساخت مراکز تجاری و تفریحی در نواحی مختلف تأکید دارد تا از جابجایی‌های درون‌شهری کاسته و عدالت فضایی را در نواحی مختلف شهر ایجاد کند. از این رو برج تجارت قزوین یکی از مراکز تجاری بزرگ‌مقیاس است که به دلیل نزدیکی به یکی از کهن‌ترین دروازه‌های قزوین به نام دروازه درب کوشک دارای اهمیت بسیاری است. این مرکز دارای نقش تجاری- تفریحی- اداری می‌باشد. احداث این مرکز و تجمع نقش‌های گوناگون در آن موجب جذب جمعیت و شلوغی به‌ویژه در ایام خاص می‌باشد که ممکن است پیامدهای گوناگونی بر اطراف خود داشته باشد.

بنابراین هدف اصلی پژوهش حاضر یافتن پاسخ به این سؤالات است که آثار و پیامدهای مجتمع تجاری بزرگ در ابعاد مختلف بر محیط پیرامون و ساکنین آن چیست؟ و چه اقدامات برنامه‌ریزانه‌ای برای افزایش اثرات مثبت و کاهش و تعدیل اثرات منفی باید صورت بگیرد؟

پیشینه پژوهش داخلی و خارجی

با اینکه مجتمع‌های تجاری و مال ها به دلیل تمرکز اقلام و وسایل موردنیاز مردم در یک مکان خاص نقش مهمی در صرفه‌جویی زمان، ترافیک و سایر دارند اما با افزایش فضای تجاری، در سطح شهرها پیامدهای مسئله‌داری را ایجاد کرده و باعث تغییر در نوع توسعه شهری، هویت شهری، بافت های شهری پیرامون مجتمع‌های تجاری، تغییر در قیمت کاذب مسکن و زمین و تغییر در سبک زندگی می‌گردد. رشد و توسعه این مراکز نماد و نشانه‌ای از مصرفی شدن شهروندان است (حسن نژاد امجدی و پورمحمدی، ۱۴۰۰). بیشترین تأثیرات منفی مراکز تجاری در شاخص‌هایی همچون احساس فقر، مصرف‌گرایی، ترافیک، دسترسی به پارکینگ حاشیه‌ای و منظر شهری است (اکبری، ۱۳۹۹). بیشترین اثرات منفی مراکز تجاری در شاخص‌هایی چون افزایش ازدحام و ترافیک، ورود افراد غریبه، ایجاد فضاهای پارک حاشیه‌ای، رکود فعالیت‌های تجاری خرد، آلودگی هوا و... است (حسینی رضائی، ۱۳۹۹). مراکز تجاری در شکل‌گیری تعاملات اجتماعی نقش قابل‌توجهی ایفا می‌کنند چراکه امروزه خرید برای افراد، بیشتر جنبه‌ی تفریحی و فراغتی دارد و افراد برای گذراندن اوقات فراغت به مراکز خرید می‌روند و به‌این‌ترتیب مراکز تجاری بزرگی به نام مال های تجاری قدم به عرصه ظهور گذاشتند که پاسخ به نیازهای اقتصادی، اجتماعی و تفریحی شهروندان را در خود جای‌داده‌اند (مرادی بیرگانی و خانی‌زاده، ۱۳۹۹). تأثیرگذاری مال‌ها بر هویت محله‌ای به صورت بسیار تدریجی، آهسته و کند خواهد بود همچنین مشروط به عوامل متعددی از جمله مصرف گرایی، معماری مدرن، ترافیک و حمل و نقل، ازدحام و شلوغی بازدیدکنندگان، حضور برندهای خارجی، قیمت زمین و املاک است؛ که در صورت توجه مسئولان و بهره‌برداران این مراکز می‌تواند موجب کاهش تأثیرات نامطلوب این مجتمع‌ها بر هویت محلات گردد (شیعه و حاجیانی، ۱۳۹۸). چهار مؤلفه ایمنی و امنیت شهری، پیامدهای اجتماعی- اقتصادی و پیامدهای حرکت و دسترسی رابطه معنی‌داری با تمایل به برون راندگی اجتماعی در محله عامل دارند (رستگار حسینی، ۱۳۹۵). کارکردهایی نظیر بهبود سیمای کالبدی، بهبود وضع ترافیک، بهبود شرایط زیست‌محیطی، کاهش تراکم و تمرکز، حفظ و احیای رونق اقتصادی، بهسازی محیط اجتماعی و فرهنگی، تقویت و ایجاد ارزش‌های بصری و هویت‌بخش بایستی در مگامال های موثر بر بافت های فرسوده محلات اطراف

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]

موردتوجه قرار گیرد (زکی‌زاده، ۱۳۹۴). این مراکز خرید خدمات تجاری و تفریحی را برای ساکنان شهر ارائه می‌کنند و درعین‌حال خرده‌فروشی و سرگرمی در سطح محله را از بین می‌برند، شهری تفکیک‌شده و تکه‌تکه‌تر ایجاد می‌کنند، منجر به آلودگی‌های زیست‌محیطی و تراکم ترافیک می‌شوند و درنتیجه بر سطح آسایش تأثیر منفی می‌گذارند (Esfandi & Nourian, 2021). دسترسی به شاپینگ‌مال‌های بزرگ‌مقیاس، سطح بالا و دارای امکانات فراغتی سطح بالا بر قیمت مسکن تأثیر مثبت دارد و برعکس. همچنین تأثیر دسترسی به شاپینگ مال بر قیمت مسکن، به دلیل درجات متفاوت توسعه شهری و خصوصیات جغرافیایی و... ازلحاظ فضایی ناهمگن می‌باشد (Zhang et al., 2020). اکثر افراد انتخاب مراکز خرید را در زمان اوقات فراغت خود بر پارک‌های شهری ترجیح می‌دهند که دلیل آن تغییر در سبک زندگی و عواملی چون دسترسی ، مشارکت فرهنگی، فعالیت‌های متغیر، گزینه‌های اقتصادی و امکانات نوشیدنی و غذایی این مراکز بوده است (Karadağ, 2013).

مبانی نظری

کاربری زمین[1] بیانگر نحوه بهره برداری انسان از سطح زمین و چگونگی توزیع فعالیت‌های مختلف در فضاهای شهری است (Turner et al., 1994; Briassoulis, 2000; Davidson & Dolnick, 2004). این مفهوم فراتر از نوع پوشش زمین[2] بوده و به شکل‌گیری الگوهای بهره‌برداری، سازمان‌دهی فضا و نحوه توسعه کالبدی شهری مربوط می‌شود (Tizora 2018). کاربری زمین دربرگیرنده مؤلفه‌هایی همچون مکان‌یابی، نوع استفاده، تراکم، شکل و سیمای ساختمان‌ها و نحوه ترکیب کاربری‌های مختلف در یک پهنه شهری است (سلطانی، ۱۳۹۵؛ زیاری، ۱۳۸۸). بااین‌حال، الگوهای کاربری زمین در بسیاری موارد می‌توانند با اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی توسعه پایدار در تعارض قرار گیرند (شورچه و صباغی، ۱۳۹۰).

نظام کاربری زمین تحت تأثیر مجموعه‌ای از عوامل جمعیتی، اقلیمی، اجتماعی و اقتصادی قرار دارد. ویژگی‌های جمعیت‌شناختی مانند تعداد جمعیت، سن و جنس استفاده‌کنندگان، شرایط اقلیمی همچون دما، رطوبت، وزش باد و میزان تابش آفتاب، و همچنین ساختارهای اجتماعی شامل آداب، سنن و ارزش‌های فرهنگی، از مهم‌ترین عوامل تعیین‌کننده الگهای کاربری شهری به شمار می‌روند. شرایط اقتصادی در مقیاس ملی و خانوار نیز بر کمیت و کیفیت عملکردهای شهری اثرگذار است (افضلی، ۱۳۸۹).

در برنامه‌ریزی کاربری زمین، دو معیار کلیدی یعنی رفاه اجتماعی و رفاه اقتصادی به‌عنوان مبنای مکان‌یابی فعالیت‌ها در نظر گرفته می‌شود. این دو معیار، مجموعه‌ای از اصول شهرسازی را شکل می‌دهند که به کمک آن‌ها استقرار کاربری‌ها سامان می‌یابد:

سازگاری: مکان‌یابی کاربری‌های گوناگون در سطح شهر و جداسازی کاربری‌های ناسازگار از یکدیگر است. این جدایی مطلق نیست بلکه در برخی مواقع می‌توان با تمهیداتی اثرات سوء کاربری‌های مزاحم را محدود کرد (سعیدنیا، ۱۳۹۹).

آسایش: دو عامل فاصله و زمان، واحدهای اندازه‌گیری میزان آسایش و راحتی هستند. سهولت دسترسی به تسهیلات و خدمات شهری موردنیاز و دوری از مزاحمت‌های برخی کاربری‌های پرازدحام از عوامل آسایش محسوب می‌شوند (سعیدنیا، ۱۳۹۹).

کارایی: الگوی قیمت زمین شهری، عامل اصلی و معیار اساسی تعیین مکان کاربری زمین است (سعیدنیا، ۱۳۹۹).

مطلوبیت: یعنی کوشش در حفظ عوامل طبیعی مناظر، گشودگی فضاهای باز و سبز، چگونگی شکل گرفتن راه‌ها، ساختمان‌ها و فضاهای شهری است (سعیدنیا، ۱۳۹۹).

سلامتی (شهر سالم): استانداردهای شهر سالم و مقررات معروف به اثرات محیطی[3] هرگونه فعالیت شهری را ازنظر حفظ محیط‌زیست، حراست از آسایش اجتماعی و حفاظت از میراث فرهنگی مورد ارزیابی قرار می‌دهد (سعیدنیا، ۱۳۹۹).

ایمنی: استانداردهای امنیتی به‌طورکلی به حفاظت تأسیسات شهری و دفاع از شهر در مقابل حمله‌های احتمالی جنگ بستگی دارد. برای پیشگیری از میزان تخریب در شهرها، هنگام وقوع سیل، طوفان و زلزله، افزون بر ضوابط خاص ایمنی فنی و مقررات ساختمانی باید ضوابط مکان‌یابی فعالیت‌ها و استقرار عملکردهای شهری نیز رعایت شود و از قرارگیری کاربری‌های ناسازگار مزاحم و یا خطرناک در مجاور یکدیگر جلوگیری به عمل آید (سعیدنیا، ۱۳۹۹).

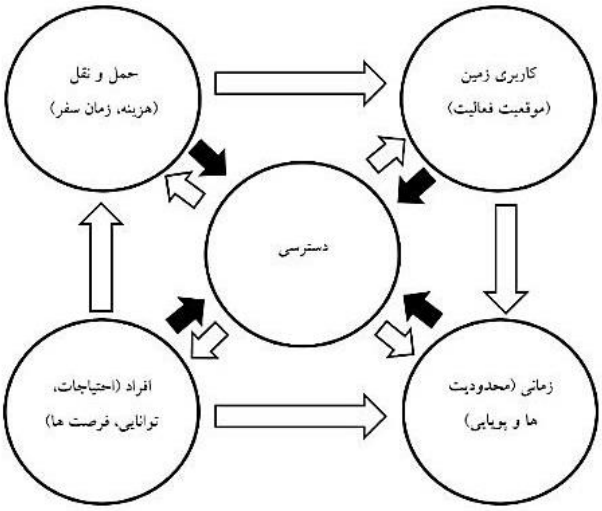
دسترسی به‌عنوان یکی از اساسی‌ترین پیش‌شرط‌های زندگی شهری، نقش مهمی در کیفیت کارکرد فضاهای شهری و میزان بهره‌مندی ساکنان از خدمات و فعالیت‌ها دارد (Madsen and Plunz, 2002). تجزیه‌وتحلیل دسترسی، فرد را قادر به شناسایی مناطق محروم یا خدمات به‌خوبی ارائه‌شده امکانات شهری می‌کند (Chao, 2013). مسافرین با در نظر گرفتن مقصد سفرها و میزان دسترسی آن‌ها به خودرو واکنش‌های متفاوتی نشان می‌دهند. این شیوه‌های مختلف سفر بر اساس مصرف میزان متفاوت انرژی اهمیت زیادی دارند (Grazi & Bergh, 2008). هنسن[4] دسترسی را "پتانسیل فرصت‌ها برای تعامل" تعریف می‌کند (Hansen, 1959)؛ تعریفی که بر نقش فاصله، زمان و

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]

هزینه سفر در امکان دستیابی افراد به فرصت‌ها تأکید دارد. در این معنا، هرچه فاصله و زمان سفر افزایش یابد، هزینه‌های مرتبط با جابه‌جایی نیز بیشتر شده و در نتیجه سطح دسترسی کاهش می‌یابد. ازاین‌رو، کاهش فاصله و زمان و ارتقای سهولت دسترسی از اصول بنیادین برنامه‌ریزی شهری به شمار می‌رود.

سیاست‌های بهبود دسترسی معمولاً از طریق افزایش سطح خدمات شهری، توزیع متناسب و سلسله مراتبی کاربری‌ها و نزدیک‌سازی فعالیت‌ها به محل سکونت و کار افراد دنبال می‌شود. به‌طورکلی، دسترسی به میزان نزدیکی مکانی و زمانی افراد به خدمات، فعالیت‌ها و فرصت‌هایی بستگی دارد که توسط شبکه‌ها و تأسیسات خدماتی ارائه می‌شوند (ذاکری مهابادی، ۱۳۹۱).

نظام دسترسی در شهر تحت تأثیر مجموعه‌ای از مؤلفه‌های نظری و عملی قرار دارد که چهار دسته اصلی آن شامل مألفه‌های کاربری زمین، حمل‌ونقل، عوامل فردی و عوامل زمانی است. این مؤلفه‌ها در کنار یکدیگر چارچوبی را شکل می‌دهند که نحوه تعامل میان توزیع فعالیت‌ها، ویژگی‌های شبکه حمل‌ونقل، شرایط شخصی کاربران و تغییرات زمانی شبکه را تعیین می‌کند که در (تصویر ۱) رابطه‌ی بین این مؤلفه‌ها نمایش داده‌شده است.



تصویر ۱- مؤلفه‌های موجود در تعاریف دسترسی و بر هم کنش آن‌ها (Geurs & Wee, 2004: 128-129)

مؤلفه کاربری زمین: مؤلفه کاربری زمین توصیف‌کننده سیستم کاربری زمین است. این مؤلفه می‌تواند بیانگر موارد زیر باشد:

- تعداد، کیفیت، توزیع مکانی فرصت‌های موجود در یک ناحیه، منطقه و مانند آن (مانند تعداد شغل، مغازه‌ها، تسهیلات خدماتی، تفریحی و...)
- تقاضای موجود در مکان مبدأ (مناطق مسکونی) برای هر فرصت (مثل مراکز بهداشتی)
- تعامل بین تقاضای موجود برای هر فرصت و عرضه‌ی آن (نتیجه‌ی رقابت برای فعالیت‌هایی که دارای ظرفیت محدوده هستند مثل ظرفیت مشاغل و مدارس یا تخت بیمارستان‌ها) (اعلائی، ۱۳۹۸).

مؤلفه‌های حمل‌ونقلی: مؤلفه‌های حمل‌ونقلی سیستم حمل‌ونقل را توصیف می‌کنند. ویژگی‌های زیرساخت مثل موقعیت مکانی، سرعت سفر بیشینه، تعداد خطوط و یا عوامل بازدارنده سفر مثل زمان سفر و فاصله مبتنی بر شبکه، ازجمله مؤلفه‌های حمل‌ونقلی هستند که در محاسبه شاخص دسترسی مورداستفاده قرار می‌گیرند. منظور از عوامل بازدارنده سفر عدم مطلوبیت ناشی از شبکه حمل‌ونقل برای یک فرد برای عبور از مسیر بین مبدأ و مقصد با یک شیوه حمل‌ونقلی خاص است. عوامل بازدارنده سفر شامل مقدار زمان (زمان سفر، زمان انتظار و زمان پارک وسیله نقلیه)، هزینه مالی (ثابت و متغیر) و میزان راحتی (قابلیت اطمینان، سطح راحتی سفر، ریسک تصادف و مانند آن) است. این عدم مطلوبیت حاصل تقابل عرضه و تقاضا است (اعلائی، ۱۳۹۸).

مؤلفه زمانی: مؤلفه‌ی زمانی توصیف‌کننده پویایی شبکه حمل‌ونقل است. ازآنجایی‌که سیستم حمل‌ونقل عملکردی کاملاً متغیر در مکان و زمان دارد، مؤلفه‌ی زمانی بیانگر تغییرات کوتاه‌مدت عملکرد شبکه (تغییرات تقاضا در بازه‌های زمانی مختلف، تغییر شرایط آب‌وهوایی، تصادف) و تغییر جذابیت فرصت‌های موجود در یک منطقه در بازه‌های زمانی مختلف[5] است که منجر به تغییرات دسترسی در ساعات مختلف روز می‌شود. محاسبه شاخص دسترسی با رویکرد پویا نیازمند در نظر گرفتن مؤلفه‌های زمانی است. منظور از رویکرد پویای دسترسی، محاسبه شاخص دسترسی حساس به زمان است که نیازمند اطلاعات لحظه‌ای شبکه است (اعلائی، ۱۳۹۸).

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]

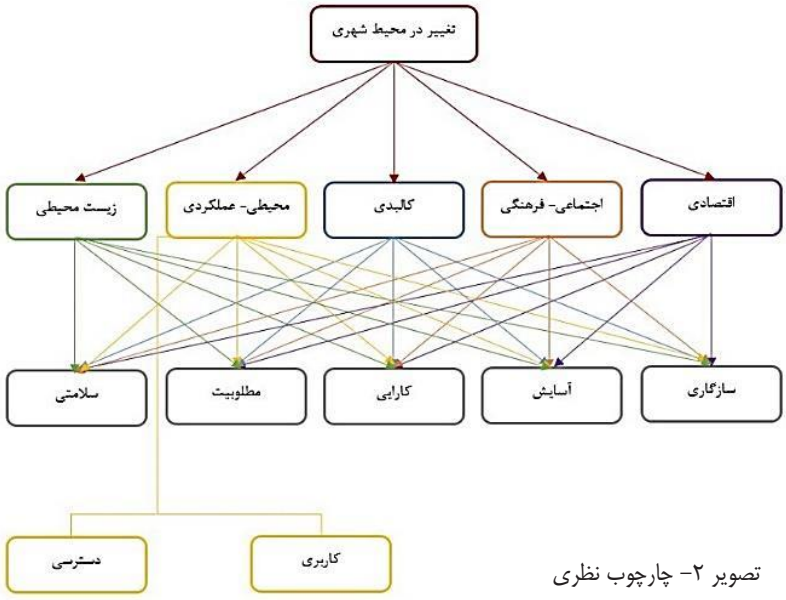
مؤلفه فردی: مؤلفه فردی بیانگر نیازها (بر اساس سن، درآمد، سطح تحصیلات و مانند آن)، توانایی‌ها (بر اساس شرایط فیزیکی افراد، دسترسی به شیوه‌های مختلف حمل‌ونقلی و مانند آن) و فرصت‌های (درآمد افراد، بودجه سفر، سطح تحصیلات و مانند آن) افراد برای سفر و رسیدن به فرصت‌ها است (اعلائی، ۱۳۹۸).

طبق (جدول ۱) شاخص‌های ارزیابی پیامدهای مراکز تجاری بزرگ مقیاس که در ابعاد گوناگون بر محیط پیرامون و ساکنین آن می‌گذارند عبارتند از:

جدول ۱- شاخص‌های ارزیابی پیامدهای مجتمع تجاری بزرگ‌مقیاس بر محیط پیرامون و ساکنین آن (اکبری، ۱۳۹۹)

بعد	شاخص‌ها	
اجتماعی- فرهنگی	امنیت و میزان جرم و جنایت	هویت (Lowe, 2005)
	میزان مهاجرت	ارتقا یا تنزل سرزندگی در محله
	میزان رضایت ساکنین	احساس فقر ساکنین
	ترویج قناعت و ساده زیستی یا رفاه‌زدگی و مصرف‌گرایی	میزان فراغت و تفریح
اقتصادی	کاهش زمان سفر و هزینه آن (Baker, 2000)	تغییر کاربری‌ها و خرده‌فروشی‌ها
	ایجاد مشاغل جدید یا بیکاری (Virchez & cachon, 2004)	افزایش سرمایه‌گذاری و رونق فضای کسب‌وکار (West, 2003)
	تغییر در ارزش و اجاره‌بها املاک و مسکن	
محیطی	ایجاد ترافیک	دسترسی به پارکینگ حاشیه‌ای
	آلودگی صوتی	میزان ساخت‌وساز
	منظر شهری	

همان‌طور که در (تصویر ۲) مشاهده می‌کنیم تغییر در محیط شهری تحت تأثیر مؤلفه‌هایی چون اقتصادی، اجتماعی- فرهنگی، کالبدی، محیطی- عملکردی و زیست‌محیطی است. هریک از این مؤلفه‌ها نیز با مؤلفه‌هایی دیگر که شامل سازگاری، آسایش، کارایی، مطلوبیت و سلامتی در ارتباط هستند. مؤلفه‌ی محیطی- عملکردی به دو زیرمجموعه‌ی کاربری و دسترسی تقسیم می‌شوند که در این پژوهش نیز به بررسی اثر مجتمع تجاری بزرگ‌مقیاس بر این دو زیرمجموعه می‌پردازیم.



تصویر ۲- چارچوب نظری

روش تحقیق

این تحقیق از نوع توصیفی- تحلیلی بوده است و پیمایش آن با کمک ابزارهای مشاهدات میدانی، مصاحبه، پرسشنامه و مطالعات کتابخانه‌ای محدوده موردنظر صورت گرفته است. باتوجه به مبانی نظری تحقیق، معیارها و شاخص های مناسب جهت سنجش تأثیرات مشخص گردید و پس از جمع اوری اطلاعات از جامعه محلات، طبق فرمول کوکران حجم نمونه به تعداد ۳۸۴ عدد برآورد شده است که توزیع این تعداد پرسشنامه در جامعه آماری به‌صورت اتفاقی سیستماتیک صورت می‌گیرد. در ادامه با استفاده از نرم‌افزار SPSS میزان آلفای کرونباخ پرسشنامه را به دست اوردیم که نتیجه عدد ۰/۹ را نشان داد که نشان از پایایی پرسشنامه است. مدل تحلیلی پژوهش در (جدول ۲) آورده شده است. درنهایت به معرفی کوتاهی از برج تجارت و محدوده‌های اطراف آن پرداخته شده است.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]

جدول ۲- مدل تحلیلی پژوهش

	سازگاری	آسایش	کارایی	مطلوبیت	سلامتی
اجتماعی- فرهنگی	تأثیر ورود افراد غریبه/ تغییر ساختار جمعیت محله/ تأثیر بر تعاملات اجتماعی محلی	افزایش امنیت فضای داخلی مجتمع تجاری/ افزایش کنترل و نظارت بر فضاهای عمومی/ مصرف‌گرایی/ آسایش و امنیت ساکنین اطراف	ایجاد گردشگری از طریق جذب بازدیدکننده/ ایجاد فضایی برای گذران اوقات فراغت/ تأثیر بر سرزندگی محله/ خصوصی شدن فضای عمومی/ رفتار مناسب فروشندگان	اتلاف زمان از طریق ازدحام جمعیت/ شکل‌گیری هویت جدید/ عدم استفاده دخانیات در مجتمع/ عدم تنه زدن و متلک‌گویی	تشدید ساختار طبقاتی/ تجمل‌گرایی و احساس فقر/ افزایش میزان جرم و جنایت از طریق ایجاد فضاهای بی‌دفاع/ وجود امنیت اجتماعی
اقتصادی	تأثیر بر قیمت فروش و اجاره مسکن/ تأثیر بر قیمت فروش و اجاره تجاری	تنوع در قیمت کالاها/ تنوع کالایی موجود	تغییر کاربری‌ها و خرده‌فروشی‌های اطراف/ تأثیر بر اشتغال ساکنین اطراف	ایجاد فرصت‌های جدید خرید/ سهولت در خرید از طریق تنوع در کالاها/ جذب مشتری/ جذب سرمایه‌گذار	رقابت‌پذیری بین مراکز خرید و ایجاد تنش‌های روانی/ رکود فعالیت‌های تجاری خرد و احساس فقر
محیطی	ایجاد آلودگی بصری از طریق بلندمرتبه‌سازی/ تأثیر در ساخت‌وساز اطراف (نماسازی و افزایش ساخت‌وساز)	ایجاد آلودگی هوا از طریق افزایش ترافیک/ ایجاد آلودگی صوتی از طریق افزایش ترافیک	کاهش فضای سبز به‌منظور قطع درختان/ وجود آب‌نما در محیط پیرامون/ ایجاد باغچه و استفاده از عناصر طبیعی در محیط پیرامون	دسترسی به پارکینگ حاشیه‌ای/ میزان سهولت دسترسی به مجتمع/ وجود پارکینگ/ تهویه مناسب هوا	ایجاد انواع آلودگی‌های صوتی و بصری و تأثیر بر روی سلامتی ساکنین اطراف/ رعایت بهداشت و پاکیزگی محیط/ پاکیزگی سرویس‌های بهداشتی
کالبدی	ساختار مناسب و استفاده از مصالح مرغوب/ دارا بودن نمای مناسب/ برهم زدن نظام توده و فضا و خط آسمان/ ایجاد کاربری‌های ناسازگار/ ایجاد کاربری‌های ناپایدار/ قرارگیری در استخوان‌بندی شهر/ مهم شدن خیابان‌های اطراف/ نفوذپذیری فیزیکی برای کاربری	ایجاد فضای دارای آسایش اقلیمی/ افزایش ازدحام و ترافیک/ توجه به نورپردازی	دارا بودن فضای باز/ ایجاد خدمات رفاهی و تفریحی/ دسترسی به حمل‌ونقل عمومی/ مبلمان مناسب جهت نشستن و گفت‌وگو/ فضاهایی برای مکث و استراحت/ تأثیر بر حمل‌ونقل برون محله‌ای/ برانگیختن حس کنجکاوی	موقعیت و اندازه مکان/ دارا بودن هندسه قابل‌درک/ کم رونق شدن بازارهای قدیمی/ ایجاد فضای پارک حاشیه‌ای/ کاهش سفرهای درون محله‌ای/ قابلیت پاسخ‌گویی فضا به نیازهای بروز جامعه/ همه‌شمول بودن	تأمین ایمنی/ تأثیر بر بهداشت و تمیزی محلات اطراف

معرفی مطالعه موردی: پژوهش حاضر بر روی وضعیت کاربری و دسترسی برج تجارت قزوین و محله‌های پیرامون آن (میرعماد- عدل و نادری) صورت گرفته است که در ادامه به تفکیک موقعیت مورد مطالعاتی، الگوی کاربری و الگوی دسترسی آن موردبررسی قرار می‌گیرد (تصویر ۳).

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]



تصویر ۳- برج تجارت قزوین و وضعیت ترافیکی محله های آن

موقعیت مطالعه موردی در تقسیم‌بندی‌های (منطقه‌بندی- ناحیه‌بندی- محله‌بندی): در پژوهش حاضر مطالعات بر روی برج تجارت قزوین صورت گرفته که در منطقه ۲ شهرداری قزوین، ناحیه‌ی شهید بابایی و محله‌ی عدل واقع است. این مجتمع از جنوب به بلوار عدل و نادری، از غرب به بلوار میرعماد، از شرق به بلوار دهخدا و از شمال به خیابان فلسطین ختم می‌شود. این برج در نزدیکی بناهای مهم تاریخی ازجمله دروازه درب کوشک، خانه سپهدار و عمارت داعی واقع است.

الگوی کاربری: برج تجارت قزوین به مساحت زمین ۷۰۰۰ مترمربع، زیربنای ۷۴۰۰۰ مترمربع و ارتفاع ۱۰۵ متر از سطح زمین در شمال شرقی میدان میرعماد واقع‌شده است. تعداد طبقات آن ۲۹ طبقه است که ۵ طبقه در زیرزمین واقع‌شده است. این مجتمع دارای ۴۸ واحد مسکونی، ۷۳ واحد اداری، ۱۱۷ واحد تجاری، انباری و پارکینگ طبقاتی است (پورتال شهرداری قزوین). در اطراف این مجتمع انواع کاربری‌های (مسکونی، تجاری، اداری، ورزشی، مذهبی، آموزشی، خدماتی، درمانی، فرهنگی و...) وجود دارد.

الگوی دسترسی: وجود برج تجارت در مرکز شهر قزوین نبش میدان میرعماد موقعیت استثنایی ایجاد کرده است که دسترسی به آن را از طریق بلوارهای اطراف نظیر بلوار میرعماد، بلوار نادری، بلوار عدل آسان کرده است. همچنین از طریق خیابان‌های فلسطین، خیام و خیام شمالی، فردوسی، بوعلی، رسالت و سعدی که به بلوارهای میرعماد، نادری و عدل منتهی می‌شوند، می‌توان به این برج دسترسی پیدا کرد.

یافته‌های تحقیق

براساس نتایج به دست آمده از پرسشنامه، ۵۸ درصد را مردان و ۴۲ درصد را زنان تشکیل داده اند. نتایج یافته‌های پرسشنامه از نظر سن نشان داد، گروه سنی ۴۰-۳۰ سال دارای بیشترین میزان فراوانی بوده است. از نظر وضعیت تأهل نیز ۳۹ درصد را افراد مجرد و ۶۱ درصد را افراد متأهل تشکیل داده‌اند. در معیار اجتماعی- فرهنگی، مؤلفه‌ی تغییر در هویت محله با ۲۳٪؛ در معیار اقتصادی، مؤلفه‌ی جذب خریدار و مشتری- سرمایه گذار با ۲۳٪، در معیار محیطی، مؤلفه‌ی فضای پارک خودروها با ۲۳/۴٪ و در معیار کالبدی، مؤلفه‌ی مهم شدن خیابان‌های اطراف با ۲۳٪ بیشترین تأثیر را داشته است.

آمار استنباطی

آزمون نرمال: نرمال بودن داده‌ها یکی از مفروضه‌هایی است که بر انتخاب روش تحلیل داده‌های پژوهش تأثیر می‌گذارد، درصورتی‌که داده‌ها نرمال باشند از روش‌هایی همچون t تک نمونه، ضریب همبستگی، آزمون رگرسیون برای تحلیل داده‌ها می‌توان استفاده کرد، در غیر این صورت از روش‌های نا پارامتریک باید استفاده کرد (حبیبی، ۱۳۹۲). با توجه به نتیجه‌ی آزمون نرمال پژوهش حاضر از نوع پارامتریک و نرمال است. چراکه در بخش skewness و kurtosis، ستون statistic تمامی اعداد در بازه‌ی بین ۲ و ۲- قرار دارند. در ادامه آزمون t تک نمونه‌ای برای هرکدام از سؤالات تحقیق که هر یک متناظر با یک شاخص می‌باشد، انجام شده است.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]

بر اساس جدول خروجی این آزمون مقدار عددی Sig معنادار بودن یا نبودن رابطه آن شاخص را با احداث مجتمع تجاری مدنظر مشخص می‌کند. نتایج به دست امده نشان می‌دهد برج تجارت بر محدوده پیرامون خود در معیار اجتماعی- فرهنگی، بر شرایط اجتماعی- فرهنگی، امنیت و تغییر هویت محلات اطراف تأثیرگذار بوده است (Sig < 0/05). ولی بر انتخاب مجتمع به‌عنوان فضای اوقات فراغت و تغییر طبقات اجتماعی ساکنین ازنظر مردم تاثیر نداشته است. در معیار اقتصادی، بر قیمت مسکن و مغازه‌های محلات اطراف، تنوع کالا و قیمت محصولات مغازه‌های اطراف، اشتغال ساکنین، جذب خریدار و مشتری- سرمایه‌گذار، رقابت‌پذیری بین مغازه‌های محلات اطراف تأثیرگذار بوده است (Sig < 0/05). در معیار محیطی، بر روی تغییرات در ساخت‌وساز، وضعیت ترافیک محلات اطراف، فضای سبز محیط پیرامون، فضای پارک خودروها) تأثیرگذار بوده است (Sig < 0/05). اما در آلودگی صوتی محلات اطراف ازنظر مردم تأثیر معناداری نداشته است. در معیار کالبدی، بر مهم شدن بلوار میرعماد- بلوار عدل و بلوار نادری، بر روی آسایش اقلیمی، حمل‌ونقل برون محله‌ای، درون محله‌ای، بر روی بهداشت و تمیزی محلات اطراف) تأثیرگذار بوده است (Sig < 0/05). (جدول ۳)

جدول ۳- نتایج آزمون t تک نمونه ای برای هر چهار معیار در هر پنج متغیر

معیارها	مؤلفه‌ها	sig	Mean Difference
اجتماعی- فرهنگی	شرایط اجتماعی فرهنگی محلات اطراف	.000	.372
	ایجاد امنیت محلات اطراف	.000	.173
	انتخاب به عنوان فضای اوقات فراغت	.555	.026
	تغییر هویت محلات اطراف	.000	.747
	تغییر طبقات اجتماعی ساکنین محلات اطراف	.954	-.003
اقتصادی	قیمت مسکن و مغازه‌های اطراف	.001	.182
	تنوع کالا و قیمت محصولات مغازه‌های اطراف	.000	-.393
	اشتغال ساکنین محلات اطراف	.000	-.901
	جذب خریدار و مشتری- سرمایه‌گذار	.000	.391
	رقابت‌پذیری بین مغازه‌های محلات اطراف	.000	.271
محیطی	منظر محلات اطراف	.000	-.307
	وضعیت ترافیک محلات اطراف	.000	.385
	فضای سبز محیط پیرامون	.000	-.763
	فضای پارک خودروها	.000	.466
	آلودگی صوتی محلات اطراف	.344	.063
کالبدی	مهم شدن خیابان‌های اطراف	.000	.617
	آسایش اقلیمی محلات اطراف	.000	.266
	حمل و نقل برون‌محله‌ای	.000	-.552
	حمل و نقل درون‌محله‌ای	.001	-.202
	بهداشت و تمیزی محلات اطراف	.000	.492

آزمون فریدمن: آزمون فریدمن یک آزمون ناپارامتریک است که برای تشخیص تفاوت میان داده‌های مرتبط استفاده می‌شود. نتایج حاصل از آزمون t تک‌نمونه‌ای با استفاده از این آزمون رتبه‌بندی شده است. طبق نتایج به دست آمده از این آزمون، مؤلفه‌ی محیطی- آسایش (بر وضعیت ترافیک محلات اطراف) با مقدار (۱۳/۵۷) بیشترین رتبه و شاخص اقتصادی-کارایی (بر اشتغال ساکنان محلات اطراف) با مقدار (۵/۲۷) کمترین رتبه را داشته است. با توجه به اینکه (Sig < 0/05) شده است، تأثیر معناداری داشته است (جدول ۴).

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]

جدول ۴- نتایج آزمون فریدمن

Ranks

شاخص‌ها	مؤلفه‌ها	Mean Rank
تأثیر بر وضعیت ترافیک محلات اطراف	محیطی. آسایش	13.57
تأثیر بر تغییر هویت محلات اطراف	اجتماعی- فرهنگی. مطلوبیت	13.20
تأثیر برفضای پارک خودروها	محیطی. مطلوبیت	12.91
تأثیر بر مهم شدن بلوار میرعماد- بلوار عدل- بلوار نادری	کالبدی. سازگاری	12.82
تأثیر بر بهداشت و تمیزی محلات اطراف	کالبدی. سلامتی	12.46
تأثیر بر امنیت محلات اطراف	اجتماعی- فرهنگی. آسایش	12.39
تأثیر بر شرایط اجتماعی فرهنگی ساکنان محلات اطراف	اجتماعی- فرهنگی. سازگاری	12.35
تأثیر بر جذب خریدار و مشتری- سرمایه گذار بر محلات اطراف	اقتصادی. مطلوبیت	12.34
تأثیر بر رقابت‌پذیری بین مغازه‌های محلات اطراف	اقتصادی. سلامتی	11.89
تأثیر بر آسایش اقلیمی محلات اطراف	کالبدی. آسایش	11.83
تأثیر بر قیمت مسکن و مغازه های محلات اطراف	اقتصادی. سازگاری	10.81
تأثیر بر آلودگی صوتی محلات اطراف	محیطی. سلامتی	10.47
تأثیر بر انتخاب مجتمع به عنوان فضای اوقات فراغت برای ساکنان محلات اطراف	اجتماعی- فرهنگی. کارایی	10.44
تأثیر بر تغییر طبقات اجتماعی ساکنین محلات اطراف	اجتماعی- فرهنگی. سلامتی	9.91
تأثیر بر تنوع کالا و قیمت محصولات مغازه‌های اطراف	اقتصادی. آسایش	8.92
تأثیر بر تغییر ساخت و ساز (تنوع نماسازی و افزایش ساخت و ساز) اطراف	محیطی. سازگاری	8.14
تأثیر بر حمل و نقل درون‌محله‌ای	کالبدی. مطلوبیت	7.93
تأثیر بر حمل و نقل برون‌محله‌ای	کالبدی. کارایی	6.19
تأثیر بر فضای سبز محیط پیرامون	محیطی. کارایی	6.18
تأثیر بر اشتغال ساکنین محلات اطراف	اقتصادی. کارایی	5.27

بر اساس (جدول ۵) در مؤلفه‌ی اجتماعی- فرهنگی ازنظر مردم (بر تغییر هویت محلات اطراف، شرایط اجتماعی- فرهنگی و امنیت) (به ترتیب از زیاد به کم) معنادار و تأثیرگذار بر محیط پیرامون بوده است. در مؤلفه‌ی اقتصادی ازنظر مردم (برجذب خریدار و مشتری- سرمایه‌گذار، رقابت‌پذیری بین مغازه‌های محلات اطراف، بر قیمت مسکن و مغازه‌های محلات اطراف) (به ترتیب از زیاد به کم) معنادار و تأثیرگذار بوده است. در مؤلفه‌ی محیطی ازنظر مردم (فضای پارک خودروها، وضعیت ترافیک محلات اطراف) (به ترتیب از زیاد به کم) معنادار و تأثیرگذار بوده است. در مؤلفه‌ی کالبدی ازنظر مردم (بر مهم شدن بلوار میرعماد- بلوار عدل و بلوار نادری، بر روی بهداشت و تمیزی محلات اطراف، بر روی آسایش اقلیمی) (به ترتیب از زیاد به کم) معنادار و تأثیرگذار بوده است.

جدول ۵- معنادار و غیرمعنادار بودن شاخص ها در هر مؤلفه

مؤلفه‌ها	معنادار بودن		غیر معنادار
	شاخص‌های افزایشی (به ترتیب از زیاد به کم)	شاخص‌های کاهشی (به ترتیب از زیاد به کم)	شاخص‌ها
اجتماعی- فرهنگی	مطلوبیت (تغییر هویت محلات اطراف) سازگاری (شرایط اجتماعی- فرهنگی) آسایش (امنیت)	–	کارایی (انتخاب مجتمع به‌عنوان فضای اوقات فراغت) سلامتی (تغییر طبقات اجتماعی ساکنین)
اقتصادی	مطلوبیت (جذب خریدار و مشتری- سرمایه‌گذار) سلامتی (رقابت‌پذیری بین مغازه‌های محلات اطراف) سازگاری (بر قیمت مسکن و مغازه‌های محلات اطراف)	آسایش (تنوع کالا و قیمت محصولات مغازه‌های اطراف) کارایی (اشتغال ساکنین)	–

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]

مؤلفه‌ها	معنادار بودن		غیر معنادار
	شاخص‌های افزایشی (به ترتیب از زیاد به کم)	شاخص‌های کاهشی (به ترتیب از زیاد به کم)	شاخص‌ها
محیطی	مطلوبیت (فضای پارک خودروها)	سازگاری (بر روی تغییرات در ساخت‌وساز)	سلامتی (آلودگی صوتی محلات اطراف)
	آسایش (وضعیت ترافیک محلات اطراف)	کارایی (فضای سبز محیط پیرامون)	
کالبدی	سازگاری (بر مهم شدن بلوار میرعماد- بلوار عدل و بلوار نادری)	مطلوبیت (حمل‌ونقل درون محله‌ای)	–
	سلامتی (بر روی بهداشت و تمیزی محلات اطراف)		
	آسایش (بر روی آسایش اقلیمی)	کارایی (حمل‌ونقل برون محله‌ای)	

سه رتبه برتری که بیشترین تأثیر را بر محیط پیرامون داشته است عبارت‌اند از (تأثیر بر وضعیت ترافیک محلات اطراف، تأثیر بر تغییر هویت محلات اطراف، تأثیر بر فضای پارک خودرو) و سه رتبه اخری که کمترین تأثیر را بر محیط پیرامون داشته است عبارت‌اند از (تأثیر بر حمل‌ونقل برون محله‌ای، تأثیر بر فضای سبز محیط پیرامون، تأثیر بر اشتغال ساکنین محلات اطراف).

بر اساس (جدول ۶) بیشترین تأثیر مثبتی که برج تجارت قزوین بر روی محیط پیرامون خود داشته است در مؤلفه‌ی کالبدی (سازگاری) و شاخص (تأثیر بر مهم شدن بلوار میرعماد- بلوار عدل و بلوار نادری) با مقدار ۶۵٪ و بیشترین تأثیر منفی که بر محیط پیرامون خود گذاشته است در مؤلفه‌ی محیطی (سلامتی) و شاخص (تأثیر بر آلودگی صوتی محلات اطراف) بوده است.

جدول ۶- نتایج تأثیرات مثبت و منفی شاخص های هر مؤلفه

مؤلفه	شاخص	تأثیر مثبت	تأثیر منفی
اجتماعی- فرهنگی (سازگاری)	تأثیر بر شرایط اجتماعی فرهنگی ساکنان محلات اطراف	٪۴۹	٪۵۱
اجتماعی- فرهنگی (آسایش)	تأثیر بر امنیت محلات اطراف	٪۴۲	٪۵۸
اجتماعی- فرهنگی (کارایی)	تأثیر بر انتخاب مجتمع به‌عنوان فضای اوقات فراغت برای ساکنان محلات اطراف	٪۵۰/۳	٪۴۹/۷
اجتماعی- فرهنگی (مطلوبیت)	تأثیر بر تغییر هویت محلات اطراف	٪۵۲	٪۴۸
اجتماعی- فرهنگی (سلامتی)	تأثیر بر تغییر طبقات اجتماعی ساکنین محلات اطراف	٪۳۶	٪۶۴
اقتصادی (سازگاری)	تأثیر بر قیمت مسکن و مغازه‌های محلات اطراف	٪۶۱	٪۳۹
اقتصادی (آسایش)	تأثیر بر تنوع کالا و قیمت محصولات مغازه‌های اطراف	٪۲۴	٪۷۶
اقتصادی (کارایی)	تأثیر بر اشتغال ساکنین محلات اطراف	٪۲۷	٪۷۳
اقتصادی (مطلوبیت)	تأثیر برجذب خریدار و مشتری- سرمایه‌گذار بر محلات اطراف	٪۶۲	٪۳۸
اقتصادی (سلامتی)	تأثیر بر رقابت‌پذیری بین مغازه‌های محلات اطراف	٪۶۲/۵	٪۳۷/۵
محیطی (سازگاری)	تأثیر بر تغییر ساخت‌وساز (تنوع نماسازی و افزایش ساخت‌وساز) اطراف	٪۵۴	٪۴۶
محیطی (آسایش)	تأثیر بر وضعیت ترافیک محلات اطراف	٪۲۳	٪۷۷
محیطی (کارایی)	تأثیر بر فضای سبز محیط پیرامون	٪۳۶	٪۶۴
محیطی (مطلوبیت)	تأثیر بر فضای پارک خودروها	٪۲۳	٪۷۷
محیطی (سلامتی)	تأثیر بر آلودگی صوتی محلات اطراف	٪۱۰	٪۹۰
کالبدی (سازگاری)	تأثیر بر مهم شدن بلوار میرعماد- بلوار عدل- بلوار نادری	٪۶۵	٪۳۵
کالبدی (آسایش)	تأثیر برآسایش اقلیمی محلات اطراف	٪۲۷	٪۷۳
کالبدی (کارایی)	تأثیر بر حمل‌ونقل برون محله‌ای	٪۴۸	٪۵۲
کالبدی (مطلوبیت)	تأثیر بر حمل‌ونقل درون محله‌ای	٪۲۹	٪۷۱
کالبدی (سلامتی)	تأثیر بر بهداشت و تمیزی محلات اطراف	٪۳۰	٪۷۰

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]

اهداف-راهبرد و سیاست: در این بخش به بیان راهبرد و سیاست‌ها جهت حل مشکلات موجود در محدوده و رسیدن به اهداف خرد مطرح‌شده پرداخته می‌شود که به شرح (جدول ۷) است.

جدول ۷- اهداف-راهبرد و سیاست

شاخص	اهداف	راهبرد	سیاست
اجتماعی- فرهنگی	ایجاد یک محیط اجتماعی حضورپذیر برای همه شهروندان به‌عنوان قلب محدوده	کاربری‌ها و فعالیت‌های متنوع با تأکید بر هویت تجاری- تفریحی مجتمع جهت حضورپذیری گروه‌های مختلف اجتماعی	افزایش کاربری‌های متنوع و قابلیت انتخاب آن‌ها توسط گروه‌های اجتماعی مختلف نظیر ساخت یک شهربازی ویژه، کافه‌های جدید و...
		تقویت حس تعلق و افزایش تعاملات اجتماعی ساکنان محله	حفظ و احیای مکان‌های خاطره‌انگیز که افراد به ان وابستگی دارند (نظیر دروازه درب کوشک)
	ارتقای امنیت	افزایش نظارت اجتماعی	در نظر گرفتن کیوسک‌های نیروی انتظامی برای ایجاد امنیت به‌خصوص به هنگام شب
			حذف تمامی نقاط کور، تاریک و جرم خیز
			استقرار فعالیت‌های شبانه در خیابان‌های اطراف (بلوار میرعماد- عدل و نادری)
			قابل‌رؤیت بودن همه زوایای فضاهای عمومی (داخل و اطراف مجتمع)
			روشنایی و نورپردازی مناسب مسیرهای عبوری (بلوار میرعماد- عدل و نادری)
اقتصادی	شکوفایی اقتصادی محله	تنوع کالا و کنترل قیمت محصولات	توزیع بهینه و متنوع کالا در داخل مغازه‌ها و برگزاری تخفیف‌های ماهانه و سالانه
		اشتغال‌زایی برای تمامی اقشار	افزایش و تقویت کسب‌وکارهای محلی و فعالیت‌های خرد تجاری
محیطی	کنترل و کاهش آلاینده‌های محیطی	کنترل ترافیک	در نظر گرفتن فضای پارک و تأمین پارکینگ
			توسعه و تأمین انواع سیستم حمل‌ونقل عمومی از قبیل تاکسی و اتوبوس
		تقویت و ایجاد فضاهای سبز	ایجاد روف گاردن و فضای سبز در تراس ها
کالبدی	ارتقاء کیفیت کالبدی و وضعیت عملکردی	ایجاد امکان تنوع در فعالیت ها	استقرار کاربری های اوقات فراغت نظیر کافی شاپ، رستوران و...
			استفاده از مبلمان شهری مناسب، ایجاد روشنایی مسیرهای پیاده و...
		بهبود وضعیت بهداشت	قرارگیری سطل‌های زباله در مکان‌های مناسب و کارا
	ارتقاء حضور پذیری و پویایی در مجتمع و محلات اطراف	سهولت حضور در فضا برای همه شهروندان	امکان دسترسی آسان به مجتمع برای همه اهالی
			کف سازی مناسب مسیرها
		حفظ ایمنی پیاده و دوچرخه‌سوار	ایجاد محدودیت سرعت برای خودروها و امکان عبور بی‌خطر و امن پیاده و دوچرخه از مسیرهای اطراف
	تقویت دسترسی‌ها و ساختار فضایی محله	تسهیل دسترسی و بهبود وضعیت شبکه‌های ارتباطی	تعریف مناسب ورودی‌های ویژه برای سواره و پیاده
			بهبود و ایجاد مسیرهای ویژه عابرین پیاده و دوچرخه
		ارتقاء کیفیت معابر و محورها	اصلاح معابر و پیاده‌روهایی که از پوشش مناسب آسفالت و یا کف‌پوش برخوردار نیستند

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]

چارچوب پیشنهادی: بعد از بررسی‌های انجام‌شده در مرحله شناخت، در مرحله قبل به ارائه اهداف، راهبرد و سیاست‌های مرتبط پرداخته شده است. درنهایت به ارائه پیشنهاد با توجه به سیاست‌های ذکرشده پرداخته شده است.

در این طرح به‌منظور احیای هویت محله، تقویت حس تعلق و افزایش حضور پذیری به این محدوده پیشنهادشده تا به احیای بناهای تاریخی موجود (دروازه درب کوشک، خانه سپهدار و عمارت داعی) پرداخته شود تا با جذب گردشگر به درون بافت به توسعه، تقویت و پویایی اقتصاد محله کمک شایانی شود. همچنین برای افزایش اشتغال نیز، افزایش کسب‌وکارهای خرد تجاری در بخش ورودی مجتمع پیشنهادشده است. از دیگر پیشنهادات مطرح شده به آرام‌سازی ترافیک در اطراف میدان میرعماد، افزایش امنیت عابر پیاده و سهولت استفاده و تردد شهروندان می توان اشاره کرد. همچنین به‌منظور سهولت دسترسی به مجتمع، افزایش حمل‌ونقل عمومی، کاهش ترافیک و انواع آلودگی‌ها، مسیر عبور دوچرخه و ایستگاه‌های اتوبوس نیز پیشنهادشده است. ورودی‌های ویژه برای افراد سواره و پیاده نیز تعریف‌شده است. علاوه بر این به‌منظور جلوگیری از توقف و پارک خودروها در تقاطع‌ها و اماکن نامناسب؛ احداث پارکینگ پیشنهاد شده است تا بتواند به اوضاع نابسامانی که به دلیل ازدحام خودروها در این محدوده به جهت مراجعات زیاد مردم روی می‌دهد سامان بخشد. سایر پیشنهاداتی که در این طرح مطرح‌شده است شامل؛ ایجاد کیوسک‌های نیروی انتظامی در اطراف میادین اصلی به جهت افزایش امنیت و نظارت اجتماعی است. افزایش فضاهای سبز و برخی خدمات و عملکردهای موردنیاز در محدوده همچون ورزشی، فرهنگی، تقویت پاتوق‌ها و افزایش فعالیت‌های پویا در اطراف آن‌ها، تقویت پیاده‌روها در محورهای اصلی و فرعی، احیای بافت های متروکه یا نیمه متروکه و حفظ و تقویت پارک فرا محله‌ای است که باعث افزایش حضور پذیری گروه‌های مختلف اجتماعی می‌شود.

بحث و نتیجه‌گیری

مجتمع‌های تجاری بزرگ‌مقیاس بر جنبه‌های مختلف محیط شهری تأثیرگذارند. این مجتمع‌ها در بعد اقتصادی باهدف جذب سرمایه توریست و عموماً در بخش خصوصی شکل می‌گیرد و می‌تواند باعث خریداری یا اخراج برخی ساکنین و شاغلین بافت و استقرار گروه‌های جدید بومی و غیربومی شود و همین امر باعث تغییر در هویت بافت، مهاجرت ساکنین و شاغلین، بروز ناهنجاری اجتماعی و یا بهبود ان، افزایش فرصت های اشتغال و... شود. هدف این پژوهش بررسی تأثیراتی است که این مراکز تجاری می‌تواند بر روی ابعاد کالبدی و دسترسی محیط پیرامون خود بگذارند. سطح موردبررسی در این پژوهش محلات اطراف می‌باشد و بررسی و ارزیابی تأثیرات در ابعاد اجتماعی–فرهنگی، اقتصادی، محیطی و کالبدی انجام‌شده است. پرسشنامه‌ای که بر اساس شاخص‌های مستخرج از مبانی نظری و پیشینه تحقیقات طراحی شد، مورد آزمون و تجزیه‌وتحلیل قرار گرفت. نتایج حاصل از پژوهش نشان می‌دهد شاخصی که بیش‌ترین تأثیر را بر روی محلات اطراف داشته است، شاخص محیطی_آسایش (تأثیر بر وضعیت ترافیک محلات اطراف) بوده است و شاخصی که کم‌ترین تأثیر را بر محلات اطراف داشته است، شاخص اقتصادی_کارایی (تأثیر بر اشتغال ساکنین محلات اطراف) بوده است. همچنین بیش‌ترین تأثیر منفی که این مجتمع بر روی محلات اطراف خود داشته است در شاخص محیطی_سلامتی (تأثیر بر آلودگی صوتی محلات اطراف) و بیش‌ترین تأثیر مثبتی که بر روی محلات اطراف خود داشته است در شاخص کالبدی_سازگاری (تأثیر بر مهم شدن بلوارهای میرعماد–نادری و عدل) است.

پی‌نوشت‌ها

1. Land use
2. Land cover
3. EIS
4. G. W. Hansen
5. Time-of-day

منابع

- اعلائی، عارفه. (۱۳۹۸). ارائه شاخص های دسترسی نواحی ترافیکی شهر تهران براساس زمان سفر. پایان نامه کارشناسی ارشد رشته مهندسی عمران گرایش برنامه ریزی حمل و نقل. دانشگاه علم و صنعت ایران. تهران.
- افضلی، مهرداد. (۱۳۸۹). چگونگی تعیین و تغییر کاربری اراضی شهری و ضمانت اجرای تخلف از آن. پایان نامه کارشناسی ارشد رشته حقوق اقتصادی. دانشگاه علامه طباطبائی.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]

- اکبری، آرش. (۱۳۹۹). تحلیل اثرات کاربری های تجاری بزرگ مقیاس به منظور ارائه دستورالعمل های برنامه ریزی برای حوزه پیرامون موردهای مطالعاتی مجتمع های ارگ تجاری، پالادیوم، مگامال، کوروش و تیراژه ۲. پایان نامه کارشناسی ارشد رشته برنامه ریزی شهری، دانشگاه علم و صنعت ایران.
- حبیبی، آرش. (۱۳۹۲). آزمون نرمال بودن داده ها، پارس مدیر. https://parsmodir.com/statistic/normal.php
- حسن نژاد امجدی، مسعود؛ پورمحمدی، محمدرضا. (۱۴۰۰). بررسی و تحلیل تاثیر مجتمع های تجاری بر گسترش مصرف گرایی در کلان شهر تبریز. پایان نامه کارشناسی ارشد. رشته برنامه ریزی شهری. دانشگاه آزاد اسلامی واحد مرند.
- حسینی رضائی، سیده رویا. (۱۳۹۹). ارزیابی احداث مگامال ها (مجتمع های بزرگ تجاری) بر ساختار محلات شهری و ارائه راهکارهای برنامه ریزانه، مورد مطالعاتی: پالادیوم. پایان نامه کارشناسی ارشد. رشته برنامه ریزی شهری. دانشگاه شهید بهشتی. تهران.
- ذاکری مهابادی، الهه. (۱۳۹۱). تحلیل پراکنش فضایی خدمات شهری در شهر اصفهان، پایان نامه کارشناسی ارشد رشته جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه پیام نور، واحد تهران غرب.
- رستگار حسینی، مسعود. (۱۳۹۵). تأثیر پروژه های بزرگ مقیاس تجاری شهری بر تمایل به برون راندگی فضایی- اجتماعی ساکنین پیرامونی نمونه موردی پروژه مجد مشهد. پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته برنامه‌ریزی شهری، دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده هنر و معماری.
- زکی‌زاده، اصغر. (۱۳۹۴). تأثیر احداث مگاپروژه ها بر بافت فرسوده شهری نمونه مورد مطالعه مگامال البرز محله بیمارستان شهیدرجایی حصارک کرج. پایان نامه کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، دانشگاه خوارزمی.
- زیاری، کرامت اله. (۱۳۸۸). اصول و روش های برنامه ریزی منطقه ای، دانشگاه تهران، چاپ هشتم.
- سعیدنیا، احمد. (۱۳۹۹). کتاب سبز شهرداری ها ۱۴۰۰ کاربری زمین. تهران: مرکز مطالعات برنامه ریزی شهری و روستایی.
- سلطانی، علی. (۱۳۹۵). برنامه ریزی کاربری زمین شهری. انتشارات دانشگاه تبریز.
- شورچه، محمود؛ صباغی، شیرین. (۱۳۹۰). تبیین و ارزیابی هزینه و فایده اثرات برنامه ریزی حمل و نقل بر الگوهای متفاوت کاربری زمین در کلانشهرها. یازدهمین کنفرانس بین المللی مهندسی حمل و نقل و ترافیک.
- شیعه، اسماعیل، و حاجیانی، مهسا. (۱۳۹۸). تاثیرات مگامال ها بر هویت محله ای در شهر تهران؛ مطالعه موردی: اطلس مال نیاوران. مطالعات شهر ایرانی اسلامی، ۹(۳۶)، ۶۹-۷۹. SID. https://sid.ir/paper/361328/fa
- مرادی بیرگانی، نیلوفر، و خانی زاده، محمدعلی. (۱۳۹۹). تاثیر مال های تجاری بر تعاملات اجتماعی (نمونه موردی: مجتمع تجاری- تفریحی خلیج فارس شیراز). معماری شناسی، ۳(۱۵)، ۰-۰. SID. https://sid.ir/paper/526323/fa
- Baker, J. L. (2000). *Evaluating the impact of development projects on poverty: A handbook for practitioners*. World Bank Publications.
- Briassoulis, H. (2000, June). *Analysis of land use change: theoretical and modeling approaches*.
- Chao, Z. (2013). *Geo-spatial modeling for competition-based accessibility to job locations for the urban poor: case study in Ahmedabad* (Master's thesis, University of Twente).
- Davidson, M., & Dolnick, F. (2004). *A planner dictionary. Chicago: Planning Advisory Service, PAS* (No. 521/522). Report.
- Esfandi, S., & Nourian, F. (2021). Urban carrying capacity assessment framework for mega mall development. A case study of Tehran's 22 municipal districts. *Land Use Policy*, *109*, 105628.
- Geurs, K. T., & Van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport geography*, *12*(2), 127-140.
- Grazi, F., & Van den Bergh, J. C. (2008). Spatial organization, transport, and climate change: Comparing instruments of spatial planning and policy. *Ecological Economics*, *67*(4), 630-639.
- Hansen, W. G. (1959). How accessibility shapes land use. *Journal of the American Institute of planners*, *25*(2), 73-76.
- Karadağ, A. A. (2013). The effects of shopping malls on using urban parks: The case of Ankara, Turkey. *Journal of Food, Agriculture & Environment*, *11*(1), 765-770.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]

- Lowe, M. (2005). The regional shopping centre in the inner city: a study of retail-led urban regeneration. *Urban studies*, *42*(3), 449-470.
- Madsen, Peter and Plunz, Richard. (2000). The Urban Life world, London.
- Tizora, P. C. (2018). *Modelling land use and land cover change in the Western Cape Province*. University of Pretoria (South Africa).
- Turner, B., Meyer, W. B., & Skole, D. L. (1994). Global land-use/land-cover change: towards an integrated study. In *Ambio* (pp. 91-95).
- Virchez, J., & Cachon, J. C. (2004). The impact of mega-retail stores on small retail businesses: the case of Sudbury, Northern Ontario, Canada. *Revista Mexicana de Estudios Canadienses*, *7*, 49-62.
- West, D. M., & Orr, M. (2003). Downtown malls as engines of economic development, community spirit, and political capital. *Economic Development Quarterly*, *17*(2), 193-204.
- Zhang, L., Zhou, J., & Hui, E. C. M. (2020). Which types of shopping malls affect housing prices? From the perspective of spatial accessibility. *Habitat International*, *96*, 102118.

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]

Investigation of commercial complexes on their surrounding area (Case study: Qazvin Tejarat Tower)

Elaheh Dehbashi, *Ph.D. Candidate, Department of Urban Planning, Faculty of Art and Architecture, SR.C., Islamic Azad University, Tehran, Iran.*
Maryam Qalambour Dezfuly*, *Assistant Professor, Department of Urban Planning Department, Par.C., Islamic Azad University, Pardis, Iran.*

Received: 2024/5/21 *Accepted: 2024/9/10*

Extended abstract

Introduction: Considering the importance of understanding how large commercial complexes transform the structure and functioning of contemporary cities, recent decades have shown that rapid urbanization has significantly reshaped citizens' needs, urban forms, and spatial organization. The rise and expansion of retail centers are among the most prominent outcomes of these changes, functioning as essential urban elements in meeting social and economic demands. In Iran, the development of such centers began in the 1970s and intensified in the 1990s with the emergence of megamalls. These large-scale commercial developments have influenced surrounding neighborhoods by altering land-use patterns, affecting local economic activity, and modifying traffic and mobility systems. Given these multifaceted effects, this research examines the Qazvin Trade Tower as a case study to assess how major commercial complexes impact land use, accessibility, and socio-environmental conditions in adjacent urban areas.

Methodology: This study adopts a semi-experimental approach integrating documentary research with field data collection. Research indicators were identified through an extensive review of credible books, scholarly articles, and urban planning references. The indicators were classified into four main dimensions: socio-cultural, economic, environmental, and physical. Data analysis was conducted using SPSS software through T-tests to determine the significance of impacts and Friedman tests to prioritize the effects observed in the surrounding neighborhoods. Field observations complemented the statistical analysis, enabling a comprehensive assessment of both quantitative and qualitative changes resulting from the presence of the Qazvin Trade Tower.

Results: The results show that the environmental comfort dimension demonstrated the strongest impact, particularly through increased traffic and changes in transportation conditions in nearby neighborhoods. In contrast, the economic–efficiency dimension showed the weakest effect, with limited influence on employment opportunities for local residents. The most significant negative impact was associated with the environmental–health index, especially the rise in noise pollution experienced by surrounding neighborhoods. Conversely, the physical compatibility index registered the most positive outcome, as the complex enhanced the spatial and functional prominence of adjacent boulevards, including Mir Emad, Naderi, and Adl.

Discussion: This study highlights the dual nature of impacts generated by large-scale commercial complexes, which can strengthen physical connectivity and urban vitality while intensifying environmental pressures and mobility challenges. By identifying key positive and negative effects, the research offers a foundation for informed urban planning. To enhance positive outcomes and reduce adverse consequences, practical recommendations are proposed across socio-cultural, economic, environmental, and physical dimensions, supporting the more sustainable integration of major commercial developments into the urban fabric.

Keywords: Large-scale commercial complexes, Megamall, land-use, Access, Qazvin Trade Tower.

* Corresponding Author's E-mail: mary.ghalambor@iau.ac.ir

[Downloaded from hafthesar.iauh.ac.ir on 2026-11-24]