

بررسی میزان مشارکت شهروندان با مدیریت شهری در طرح های خدماتی و عمرانی شهری فیروزکوه

اکرم نیکزاد

گروه مدیریت، واحد فیروزکوه، دانشگاه آزاد اسلامی، فیروزکوه، ایران

نام و نشانی ایمیل نویسنده مسئول:

اکرم نیکزاد

Moeliran@gmail.com

چکیده

مشارکت مردم در روند تصمیم گیری شهری، یکی از عناصر اصلی حکومت مردمی بوده؛ افزایش مشارکت مردم در امور شهری، می تواند در ایجاد تعادل شهری، نقش ارزنده ای را ایفا نماید. تحقیق حاضر به موضوعات مشارکت شهروندان در طرحهای خدماتی و عمرانی شهری نظیر: پرداخت به موقع عوارض؛ رعایت قوانین شهری در امور حمل و نقل؛ رعایت قوانین شهری در امور بهداشتی؛ زیبا سازی و فضای سبز شهری؛ رعایت آیین نامه های ساخت و ساز در شهر فیروزکوه پرداخته شده است.

با توجه به مطالب تحقیق سوال اصلی این است که مشارکت شهروندان با شهرداری در طرح های خدماتی و عمرانی شهری به چه میزانی است؟

نوع تحقیق حاضر بر اساس هدف اقدام پژوهی (علمی) و از نوع توصیفی - تحلیل بوده و با توجه به جمعیت شهر حجم نمونه با استفاده از جدول مرگان به تعداد ۳۸۵ نفر مشخص و از روش نمونه گیری طبقه ای استفاده شده است. پرسشنامه های تحقیق با استفاده از نرم افزار آماری SPSS تحلیل و نتایج زیر استنباط گردید: مشارکت شهروندان فیروزکوه در پرداخت به موقع عوارض، تفکیک زباله شهری، ریختن زباله در خیابان، نظافت کانال های آب جلوی منازل، رعایت آیین نامه های ساختمانی در صورت داشتن ساخت و ساز و استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی نسبت به سایر موارد بیشتر بوده و هر چه بر میزان آگاهی و دانش شهروندان افزایش یابد، مشارکت آنان نیز فزونی یافته. همچنین نتایج نشان داد که مشارکت شهروندان با شهرداری در طرح های خدماتی و عمرانی از الگوی خاصی پیروی نمی کند.

کلمات کلیدی: مشارکت، شهروندی، فیروزکوه، مدیریت شهری، طرح های خدماتی، عمران شهری.

مقدمه

شهرنشینی شتابان چهار دهه گذشته در کشورهای در حال توسعه چندین پیامد منفی داشته است که عبارتند از: افزایش فقر در شهرها، آرایه ناکافی مسکن و خدمات شهری اصلی مانند خدمات بهداشتی، آب، پیدایش زاغه‌ها و مسکن‌های غیرقانونی و ویرانی زیست محیطی (شیمایا؛ ۱۳۸۲: ۳۷). حال، چنانچه شهر را شبیه یک سازمان در نظر بگیریم، در راس آن و به منظور اداره امور شهر، از فنی استفاده می‌گردد که همان مدیریت شهری است (شیعه؛ ۱۳۸۲: ۳۹). مدیریت شهری به بررسی مسایل فضایی می‌پردازد که شهروندان با آن درگیر هستند. مهمترین هدف مدیریت شهری (شهرداری) را می‌توان در ارتقای شرایط کار و زندگی جمعیت ساکن، در قالب اقشار و گروه‌های مختلف اجتماعی و اقتصادی و حفاظت از حقوق شهروندان، تشویق به توسعه اقتصادی و اجتماعی پایدار و حفاظت از محیط کالبدی دانست (سعیدنیا؛ ۱۳۸۳: ۴۶). رابطه شهر و شهروندی دوسویه است. انسان‌ها شهر را می‌سازند و شرایط شهرها در زندگی آن‌ها تاثیر قاطع و امکان‌ناپذیر دارد. اصلاح ساختار شهری و بهینه کردن شهرنشینی به اصلاح و بهینه کردن این رابطه نیاز دارد که مدیریت شهری سازماندهی این ارتباط را برعهده گیرد، و باید همه‌ی جوانب موضوع را در نظر داشته، با دقت بررسی نماید، چرا که برای دستیابی به شهر ایده آل (شهر پاک، سبز، روان، پویا و فرهنگی) راهی طولانی و خطیری پیش روی ما نهاده است و تلاش عظیمی می‌طلبد (ایمانی جاجرمی و دیگران؛ ۱۳۸۱: ۱۰).

نخستین بار مفهوم مشارکت مردم به عنوان واژه‌های کلیدی در مباحث توسعه، در اواخر دهه ۱۹۵۰ به گونه‌ای جدی مطرح شد و نظریه پردازان توسعه، به منظور مخالفت با راهبردهای توسعه از بالا، که ارمان ناچیزی را برای جوامع به همراه داشت، از مشارکت مردم به عنوان اساسی‌ترین جنبه ضروری توسعه حمایت کردند. مشارکت شهروندان در فرآیند تهیه و اجرای طرح‌های توسعه شهری دارای آثار گوناگونی است که فراتر از اهداف مستقیم شهرسازی، به تعمیق مناسبات اجتماعی و سیاسی در میان شهروندان و اعتلای کیفیت زندگی در محیط شهری کمک می‌کند. از مهم‌ترین آثار مشارکت در فرآیند برنامه‌ریزی و مدیریت می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱- ایجاد علاقه و اعتماد در مردم برای توسعه و پیشرفت؛

۲- تقویت همبستگی و روحیه همکاری و همدلی؛

۳- استفاده بهینه از منابع و امکانات عمومی و خصوصی و ...

البته نباید فراموش کرد که تحقق مشارکت در عرصه‌های مختلف با موانع متعدد و مختلف روبرو است و دستیابی به آن مستلزم فراهم کردن زیرساخت‌های لازم از جمله: قوانین مناسب، آموزش و تبلیغ، تشکل‌های غیردولتی، رشد دموکراسی و ... است. به همین دلیل موضوع مشارکت شهروندان در برنامه‌ریزی، در کشورهای جهان سوم و از جمله ایران، به دلیل ضعف نهاد‌های مناسب حقوقی و اجتماعی، هنوز پدیده‌ای نوپا محسوب می‌شود که جایگاه نظری و عملی خود را به درستی پیداه نکرده است. طبق نتایج پژوهش‌های سازمان ملل متحد در زمینه‌ی تجارب مشارکت در جهان، شرایط عمده‌ای که در موفقیت نهادی کردن مشارکت مردم موثر است به قرار زیرند:

۱- ایدئولوژی مشارکت (بعد هنجاری)

۲- نهادهای مناسب (بعد سازمانی)

۳- آموزش و اطلاع‌رسانی (بعد اجتماعی و ارتباطی)

۴- منابع مناسب مادی و فنی (بعد عملیاتی) (مهدی‌زاده؛ ۱۳۸۵: ۳۱۷)

شهر فیروزکوه نیز به تبع شرایط پیش آمده در روند شهری ایران در چند دهه گذشته از رشد فزاینده جمعیت شهری برخوردار و در اثر این افزایش جمعیت با رشد افسارگسیخته فضایی شهر در جهات مختلف مواجه بوده است. نظر به ساخت و سازها و توسعه شهری در نقاط مختلف شهر و اسکان جمعیت کثیری با گرایش‌های فرهنگی، قومی، تحصیلی و ... مختلف نحوه مشارکت شهروندان با شهرداری در طرح‌های خدماتی و عمران شهری فیروزکوه از مباحثی است که قرار است در این تحقیق پژوهشی به آن پرداخته شود. با توجه به مطالب فوق سوال اصلی تحقیق به شرح زیر می‌باشد:

مشارکت شهروندان با شهرداری فیروزکوه در طرح‌های خدماتی و عمران شهری به چه میزانی است؟

۱-۱- مفهوم و معنای مشارکت

کلمه مشارکت معادل اصطلاح Participation در زبان انگلیسی است. این کلمه از ریشه Part به معنی قسمت، جزء و بخش گرفته شده است و به سهیم شدن در چیزی و یا گرفتن قسمتی از آن است. گاهی دو اصطلاح Participation و Association نیز معادل با اصطلاح مشارکت Participation آورده می‌شود (پاپلی یزدی و ابراهیمی؛ ۱۳۸۵: ۱۱۶)

یکی از ارکان مهم حیات شهری مشارکت است. مشارکت یکی از چهار رکن اساسی معرفی شده برای توسعه شهری می باشد. اساسی ترین خط مشی که در رسیدن به پایداری محیطی اتخاذ می شود، مشارکت و همت تلاش کسانی است که از محیط بهره می برند. به دیگر سخن حضور و مشارکت مردم در دراز مدت خواهد توانست محیطی پایدار را نتیجه دهد. همین طور می توان امیدوار بود صلاح، حفظ و نگهداری محیط با تکیه بر نیروی مردمی همواره به صورت یک چرخه تداوم یابد و روز به روز با قوت بیشتری ادامه یابد. (کمالی خواه و نوروزی؛ ۱۳۸۶:۲)

مفاهیم و راهبردهای نوین مشارکتی از دیدگاه های مرسوم مفهوم سازی و عملیاتی توسعه فراتر می رود و میان دو مفهوم توسعه و مشارکت پیوندی نا گسستنی برقرار می سازد. این مفاهیم و راهبردهای نوین عبارتند از: الف) توسعه از پایین؛ ب) توسعه بر اساس راهبرد نیازهای اساسی؛ ج) توسعه مستقل و متکی به خود؛ د) توسعه از درون؛ ه) توسعه انسان محور؛ و) توسعه جهان گستر و مبتنی بر نظم اقتصاد نوین بین المللی (پاتریشا و کریستونا؛ ۱۳۷۷:۳)

۱-۱- کورت دیفر نیز گفته است: ((مشارکت، به عنوان نسبت مداخله عملی به مداخله مورد نیاز است، از لحاظ ی گیری موثر فعالیت های خاص در سطح معینی از نمایندگی برای گروه)). (حامد مقدم؛ ۱۳۷۳:۲۸۸).

۱-۲- انواع مشارکت

بر اساس نوع مشارکت و کسانی که انتظار مشارکت دارند می توان مشارکت را به چند نوع تقسیم کرد:

۱-۲-۱- مشارکت تحمیل شده (Imposed participation):

نوعی مشارکت است که از طریق برگزیدگان یا نخبگان، دیگران را به مشارکت می کشانند. در این مشارکت که گاهی از تکنیک های روانی - اجتماعی یا سازوکارهای فرهنگی استفاده می شود، هدف مشارکت لزوماً رفع نیاز واقعی و انتظارات مشارکت کنندگان نیست.

۱-۲-۲- مشارکت ابزاری (Instrument participation):

در این نوع مشارکت و یا از دیدگاه طرفداران این نوع مشارکت، انسان ها وسیله هستند و غالباً ترجیح داده می شود که همه مردم بر اساس یک الگو رفتار کنند و مشابه هم باشند. در این مشارکت هم می توان از همبستگی های فرهنگی و اجتماعی استفاده نمود.

۱-۲-۳- مشارکت توسعه ای (Development participation):

این نوع مشارکت فرایندی است اجتماعی، یکپارچه، جامع، پویا، همبسته، چند بعدی و چند فرهنگی. به عبارت دیگر مشارکت توسعه ای می خواهد که همگان در همه مراحل توسعه درگیر شوند. امروزه مشارکت مردمی در کشورهای جهان سوم بیش از هر چیز یک مسئله اساسی است. ساختار قدرت سیاسی عامل اصلی و تعیین کننده در تقویت یا تضعیف قدرت مردم است. مشارکت باید مشابه فرایندی تلقی شود که رنجیره ای متعدد در سطوح ملی، منطقه ای

و محلی دارد. مشارکت مردمی در فرایند توسعه بایستی در چهار مرحله صورت پذیرد؛ (حامد مقدم؛ ۱۳۷۳:۲۸۸):

- ۱) مشارکت در تصمیم گیری که مستلزم داشتن آگاهی است؛
- ۲) مشارکت در اجرای تصمیمات اخذ شده؛
- ۳) مشارکت در کنترل، ارزش یابی و بازنگری برنامه ها و پروژه ها؛
- ۴) مشارکت در سهم بندی منافع از اجرای طرح ها و پروژه ها.

۱-۳- گونه های مشارکت

مشارکت از نظر زمانی و مکانی درجات متفاوتی دارد. مشارکت ممکن است بسیار کوتاه و موقت و یا بنیادین و دراز مدت باشد. به این ترتیب، مشارکت دربرگیرنده طیف وسیعی است که ممکن است از کمک افراد ذینفع به انجام یک پروژه آغاز و تا آخرین سطح آن یعنی توانمندسازی ادامه یابد. بر این اساس، گونه های متفاوت مشارکت طبقه بندی می شود. مهم ترین گونه شناسی مشارکت، طبقه بندی "آرنشتاین" است. او معتقد است، اگر شهروندان توانمند شوند، کسانی که در حال حاضر از فرایند های سیاسی و اقتصادی محروم هستند، در آینده جایی در این فرایند خواهند یافت. مشارکت از نظر او بدون باز توزیع قدرت مفهومی ندارد. او گونه های مشارکت را بسط داده و

بر مبنای میزان قدرت شهروندان، هر بخش و مرحله از آن را از یکدیگر تفکیک می کند. بر این مبنای مراحل پایینی نردبان مشارکت، مرحله غیر مشارکتی تعریف می شود که هدف واقعی آن توانمند سازی مردم در جریان مشارکت نیست، بلکه آموزش فاقدین قدرت، توسط افراد صاحب قدرت را فراهم می سازد. نقد وارد به این طبقه بندی، عبارت است از اینکه مراحل گذار مشارکت در اندیشه "آرنشتاین" با کمال در جامعه توسعه نیافته فاصله دارد. در دنیای توسعه یافته آرنشتاین مراحل را تعیین می کند که طی آن شهروند فاقد حقوق شهروندی در ایجاد تغییر عمده اجتماعی موفق می شود و در تسهیم منافع کلی جامعه دولتمند شرکت می کند. بنابر این در هر مرحله از مراحل مشارکت، به مفهوم گسترش بیشتر قدرت شهروندان است.

در مقابل "گوردو" اقدام به ارائه الگوی مشارکت برای کشورهای توسعه نیافته کرده است. از دیدگاه وی، مشارکت تنها ابزاری برای اثرگذاری در تصمیمات سیاسی نیست، بلکه ابزاری برای پیشگامی به منظور بهره گیری از کمک دیگران در پاسخگویی به نیازهاست. بر این مبنای سلسله مراتب مشارکت به شرح زیر خواهد بود:

۱. اعضای جامعه در بدنه رسمی تصمیم گیری دارای اکثریت هستند و زمانی که جامعه قادر به بهبود شرایط خود نیست، با استفاده از این اهرم بر فرایند توسعه از بیرون تاثیر می گذارد و برای خود موقعیت مناسب تری فراهم می سازد؛
۲. اعضای جامعه، تصمیم گیران و برنامه ریزان غیر محلی توافق می کنند در مسئولیت برنامه ریزی و تصمیم گیری سهیم باشند. جامعه در مسئولیت پروژه های توسعه، از طریق نهادهایی چون کمیته های برنامه ریزی، و با استفاده از سازوکارهای غیر رسمی در حل مشکلات و تناقضات سهیم می شود. (سازمان شهرداریها و دهیاریهای وزارت کشور؛ ۱۳۹۰: ۱۳۸)

۱-۴- توصیف متغیرهای اصلی پژوهش

از بین جمعیت شهری تعداد ۳۸۵ نفر توسط جدول مرگان به عنوان نمونه انتخاب و پرسشنامه بین آن ها توزیع گردید. پرسشنامه ها توسط نرم افزار آماری Spss مورد تحلیل قرار گرفت که عمده شاخص های اصلی به شرح زیر مرد بررسی قرار می گیرند. با توجه به اینکه تمامی گویه های شاخص های اصلی به صورت لیکرت بوده است، جهت تحلیل قابل قبول و فهم بهتر یافته ها این شاخص ها در دستورات نرم افزار نیز در بازهای از ۱ تا ۵ بدست آمده و میانگین های زیر در این رده قرار دارند.

۱-۴-۱- توصیف پاسخگویان بر حسب جنسیت:

از بین ۳۸۵ نفر پاسخگویان به پرسشنامه تعداد ۱۸۹ نفر زن (۴۹.۳ درصد) و ۱۹۴ نفر نیز مرد (۵۰.۷ درصد) بوده اند. تعداد ۲ پرسشنامه نیز بی جواب بود.

۱-۴-۲- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر میزان تحصیلات:

از بین پاسخگویان ۵ نفر بی سواد (۱.۳ درصد)، ۳۱ نفر تحصیلات ابتدایی (۸.۱ درصد)، ۱۶۸ نفر راهنمایی و دیپلم (۴۴.۱ درصد)، ۴۱ نفر فوق دیپلم (۱۰.۸ درصد)، ۲۴ نفر لیسانس (۶.۳ درصد)، ۲۴ نفر فوق لیسانس (۲۸.۶ درصد)، ۳ نفر دکتری (۰.۸ درصد) و ۴ مورد نیز بی جواب بوده اند.

۱-۴-۳- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر وضعیت شغلی:

در این تحقیق تعداد ۲۴ نفر کارمند بخش دولتی (۶.۲ درصد)، ۶۱ نفر فرهنگیان آموزش و پرورش (۱۵.۹ درصد)، ۱۶ نفر مشاغل بازاری شامل کسبه سطح شهر (۴.۲ درصد)، ۱۳۴ نفر مشاغل غیر بازاری شامل کارگران، کارفرمایان و ... (۳۴.۹ درصد)، ۸۵ نفر زنان خانه دار (۲۲.۱ درصد)، ۶۴ نفر دانش آموزان و دانشجویان (۱۶.۷ درصد)، و یک مورد نیز بی جواب بوده است.

۱-۴-۴- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر مالکیت خودرو:

تعداد ۱۹۰ نفر (۵۳.۵ درصد معتبر) دارای خودرو شخصی و تعداد ۱۶۵ نفر نیز خودرو شخصی نداشته (۴۶.۵ درصد) و ۳۰ مورد نیز بی جواب بودند.

۱-۴-۵- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر داشتن ساخت و ساز:

تعداد ۷۱ مورد (۱۹.۲ درصد) دارای ساخت و ساز بوده و ۲۹۹ نفر (۸۰.۸ درصد) نیز تا کنون ساخت و سازی نداشته اند. ۱۵ مورد نیز بی جواب اعلام گردیدند.

۱-۴-۶- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر میزان استفاده از خودروی شخصی درون شهر:

تعداد ۶۸ نفر خیلی کم (۲۵.۴ درصد)، ۹۰ نفر کم (۳۳.۶ درصد)، ۶۹ نفر تاحدی (۲۵.۷ درصد) ف ۲۴ نفر زیاد (۹ درصد)، ۱۷ نفر خیلی زیاد (۶.۳ درصد) از خودروی شخصی در مسافت های درون شهری استفاده می نمایند و ۱۱۷ مورد نیز بی پاسخ برگشت داده شده بود.

۱-۴-۷- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر میزان استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی:

تعداد ۵۹ مورد خیلی کم (۱۵.۸ درصد)، ۱۲۷ مورد کم (۳۴ درصد)، ۷۷ مورد تاحدی (۲۰.۶ درصد)، ۴۳ مورد زیاد (۱۱.۵ درصد)، ۶۸ مورد نیز خیلی زیاد (۱۸.۲ درصد) از وسایل حمل و نقل عمومی استفاده می نمایند. تعداد ۱۱ مورد نیز بی پاسخ مانده بود.

۱-۴-۸- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی:

نتایج تحلیل پرسشنامه ها نشان دهد که: ۴۳.۵ درصد (۱۶۰ مورد) خیلی کم، ۳۸.۳ درصد (۱۴۱ مورد) کم، ۱۳ درصد (۴۸ مورد) تاحدی، ۲.۷ درصد (۱۰ مورد) زیاد و ۲.۴ درصد (۹ مورد) نیز به میزان خیلی زیاد قوانین راهنمایی و رانندگی را رعایت می نمایند. تعداد ۱۷ مورد نیز بی جواب بود.

۱-۴-۹- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر رعایت های آیین نامه های ساختمانی

از مجموع پاسخگویان: ۳۷.۹ درصد (۵۵ مورد) خیلی کم، ۴۳.۴ درصد (۶۳ مورد) کم، ۱۱.۷ درصد (۱۷ مورد) تاحدی، ۲.۱ درصد (۳ مورد) زیاد و ۴.۸ درصد (۰۷ مورد) نیز به میزان خیلی زیاد آیین نامه های ساختمانی را در ساخت و سازهایی که انجام داده اند، رعایت نموده اند. ۲۴۰ مورد نیز بی پاسخ عودت داده شده بود.

۱-۴-۱۰- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر رعایت آیین نامه در صورت ساخت و ساز

۳۱.۴ درصد (۱۱۳ مورد) خیلی کم، ۵۶.۱ درصد (۲۰۲ مورد) کم، ۸.۹ درصد (۳۲ مورد) تاحدی، ۱.۹ درصد (۷ مورد) زیاد و ۱.۷ درصد (۶ مورد) نیز به میزان خیلی زیاد آیین نامه های ساختمانی را در ساخت و سازهایی که در آینده انجام خواهند داد، رعایت می کنند. ۲۵ مورد نیز بی جواب بود.

۱-۴-۱۱- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر مشارکت در فعالیت عمرانی

۱۴.۲ درصد (۵۲ مورد) خیلی کم، ۲۳.۲ درصد (۸۵ مورد) کم، ۳۹.۶ درصد (۱۴۵ مورد) تاحدی، ۱۴.۵ درصد (۵۳ مورد) زیاد و ۸.۵ درصد (۳۱ مورد) نیز به میزان خیلی زیاد در فعالیت های عمرانی شهرداری فیروزکوه مشارکت می کنند. تعداد ۱۹ مورد نیز بی جواب عودت داده شده بود.

۱-۴-۱۲- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر تحویل زباله

۲.۹ درصد (۱۱ مورد) خیلی کم، ۳.۱ درصد (۱۲ مورد) کم، ۱۹.۳ درصد (۷۴ مورد) تاحدی، ۴۰.۹ درصد (۱۵۷ مورد) زیاد و ۳۳.۹ درصد (۱۳۰ مورد) نیز به میزان خیلی زیاد در تحویل زباله منزل به شهرداری مشارکت می کنند. تعداد ۱ مورد نیز بی جواب بود.

۱-۴-۱۳- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر تفکیک زباله

۲۲.۶ درصد (۸۷ مورد) خیلی کم، ۲۱.۸ درصد (۸۴ مورد) کم، ۲۶.۵ درصد (۱۰۲ مورد) تاحدی، ۲۲.۹ درصد (۸۸ مورد) زیاد و ۶.۲ درصد (۲۴ مورد) نیز به میزان خیلی زیاد در تفکیک زباله های خانگی مشارکت و ۲۴ مورد نیز بی جواب برگشت داده شده بود.

۱-۴-۱۴- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر ریختن زباله در خیابان

۲.۶ درصد (۱۰ مورد) خیلی کم، ۴.۴ درصد (۱۷ مورد) کم، ۱۰.۴ درصد (۴۰ مورد) تاحدی، ۲۲.۴ درصد (۸۶ مورد) زیاد و ۶۰.۲ درصد (۲۳۱ مورد) نیز به میزان خیلی زیاد زباله و ضایعات را در کوچه و خیابان می ریزند.

۱-۴-۱۵- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر نظافت کانال آب جلوی منزل

۱۷.۸ درصد (مورد ۶۸) خیلی کم، ۱۵.۰ درصد (مورد ۵۷) کم، ۳۴.۴ درصد (مورد ۱۳۱) تاحدی، ۲۲.۸ درصد (مورد ۸۷) زیاد و ۱۰ درصد (مورد ۳۸) نیز به میزان خیلی زیاد در نظافت کانال آب جلوی منازل خود مشارکت می کنند. بی جواب نیز تعداد ۴ مورد رسیده بود.

۱-۴-۱۶- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر تعمیر و زیباسازی پیاده رو

۱۳.۴ درصد (مورد ۵۱) خیلی کم، ۱۳.۹ درصد (مورد ۵۳) کم، ۳۱.۵ درصد (مورد ۱۲۰) تاحدی، ۲۹.۷ درصد (مورد ۱۱۳) زیاد و ۱۱.۵ درصد (مورد ۴۴) نیز به میزان خیلی زیاد در تعمیر و زیباسازی پیاده رو مشارکت می کنند. ۴ مورد نیز بی جواب بود.

۱-۴-۱۷- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر مشارکت در محیط زیست

۶.۸ درصد (مورد ۲۶) خیلی کم، ۸.۶ درصد (مورد ۳۳) کم، ۳۲.۲ درصد (مورد ۱۲۴) تاحدی، ۳۳.۸ درصد (مورد ۱۳۰) زیاد و ۱۸.۷ درصد (مورد ۷۲) نیز به میزان خیلی زیاد در فعالیت های مرتبط با محیط زیست مشارکت می کنند.

۱-۴-۱۸- توصیف پاسخگویان بر حسب متغیر پرداخت عوارض

۲۰.۵ درصد (مورد ۷۷) خیلی کم، ۱۱.۷ درصد (مورد ۴۴) کم، ۲۵.۳ درصد (مورد ۹۵) تاحدی، ۲۶.۴ درصد (مورد ۹۹) زیاد و ۱۶ درصد (مورد ۶۰) نیز به میزان خیلی زیاد در پرداخت عوارض مشارکت می کنند. تعداد ۱۰ مورد نیز بی جواب بود.

۱-۵- آزمون فرضیه

فرضیه تحقیق عبارت است از: به نظر می رسد که میزان مشارکت شهروندان در طرح های خدماتی و عمران شهری با شهرداری فیروزکوه از الگوی مناسبی تبعیت نمی کند.

اهم موارد مورد بررسی شامل:

- ۱- میزان مشارکت شهروندان در پرداخت به موقع عوارض شهری؛
- ۲- میزان مشارکت شهروندان در رعایت قوانین شهری در امور حمل و نقل شهری؛
- ۳- میزان مشارکت شهروندان در رعایت قوانین شهری در امور بهداشتی؛
- ۴- میزان مشارکت شهروندان در زیبا سازی و فضای سبز شهری؛
- ۵- میزان مشارکت شهروندان در رعایت آیین نامه های ساختمانی (عمران شهری).

همانطور که مشخص است تمامی این فرضیات تک سوپه بوده و بایستی برای آزمون آنها از آزمونهای تک بعدی استفاده شود. هدف اصلی بررسی این سؤال است که آیا مشارکت شهروندان فیروزکوهی در موارد فوق بالا است یا خیر؟ بنابراین با توجه به اینکه این متغیرها به صورت کیفی پرسیده شده است برای بررسی فرضیات آنها از آزمون میانه استفاده خواهد شد. به این صورت که میانه ملاک و نقطه برش در نظر گرفته شده و بررسی خواهد شد که چه تعداد از پاسخگویان بالاتر از میانه، چه تعداد پایینتر و چه تعداد برابر با میانه به متغیرهای فوق پاسخ داده اند. حال اگر تعداد پاسخگویانی که نمره آنها بالاتر از میانه باشد می توان گفت میزان مشارکت نیز بالاست و در غیر این صورت جواب منفی بوده و مشارکت پایین خواهد بود. همچنین با توجه به اینکه برخی از این متغیرها در چند گویه مطرح شده است تمامی آنها در ادامه مورد بررسی قرار خواهد گرفت. تفسیر تمامی موارد نیز در ادامه جداول ارائه شده است.

جدول شماره ۱- بررسی شاخص های طرح های خدماتی و عمران شهری

شاخص های مورد بررسی	تعداد پاسخگو	میانگین	انحراف معیار	کمینه	بیشینه
عوارض پرداخت	۳۷۵	3.0560	1.35811	1.00	5.00
رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی	۳۶۸	1.8234	.93015	1.00	5.00
تحویل زباله	۳۸۴	3.9974	.95731	1.00	5.00
تفکیک زباله	۳۸۵	2.6831	1.22617	1.00	5.00
ریختن زباله در خیابان	۳۸۴	4.3307	1.00520	1.00	5.00
نظافت کانال آب جلوی منزل	۳۸۱	2.9213	1.22005	1.00	5.00

5.00	1.00	1.19257	3.1207	۳۸۱	تعمیر و زیبا سازی پیاده رو
5.00	1.00	1.09713	3.4909	۳۸۵	مشارکت در محیط زیست
5.00	1.00	1.00749	1.9241	۱۴۵	رعایت آیین نامه های ساختمانی
5.00	1.00	.78341	1.8639	۳۶۰	رعایت آیین نامه در صورت ساخت و ساز
5.00	1.00	1.14278	2.3731	۲۶۸	میزان استفاده درون شهری
5.00	1.00	1.33659	2.8235	۳۷۴	میزان استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی
5.00	1.00	1.11655	2.7978	۳۶۶	مشارکت در فعالیت عمرانی

اگرچه این آزمون برحسب میانه است ولی جهت درک بهتر به ارائه میانگین و سایر آماره ها نیز اشاره می نماید. با توجه به جدول فوق مشخص است که میانگین متغیرهای پرداخت عوارض (۳۰۵ ± ۱۳۵)، رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی (۱۰۹۳ ± ۱۰۸۲)، تحویل زباله (۲۰۹۵ ± ۳۰۹۹)، تفکیک زباله (۱۰۲۲ ± ۲۰۶۸)، ریختن زباله در خیابان (۱۰۰ ± ۴۰۳۳)، نظافت کانال آب جلوی منزل (۱۰۲۲ ± ۲۰۹۲)، تعمیر و زیباسازی پیاده رو (۱۰۹ ± ۳۰۱۲)، مشارکت در محیط زیست (۱۰۹ ± ۳۰۴۹)، رعایت آیین نامه های ساختمانی (۱۰۰ ± ۱۰۹۲)، رعایت آیین نامه در صورت ساخت و ساز (۰۷۸ ± ۱۰۸۶)، میزان استفاده درون شهری (۱۰۴ ± ۲۰۳۷)، میزان استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی (۱۰۳۳ ± ۲۰۸۲) و مشارکت در فعالیت عمرانی (۱۰۱۱ ± ۲۰۷۹) می باشد.

بنابراین فقط متغیرهای پرداخت عوارض، تحویل زباله، ریختن زباله در خیابان، تعمیر و زیباسازی پیاده رو و مشارکت در محیط زیست دارای میانگین بالایی بوده و میتوان گفت شهروندان در این زمینه ها مشارکت بالایی دارند.

جدول شماره ۲- محاسبه سطح معناداری شاخص های طرح های خدماتی و عمران شهری

معناداری	آماره Z	دفعات آزمون	کل	تعداد برابر و بالاتر از میانه	تعداد کمتر از میانه	میانه	شاخص های مورد بررسی
.001	-3.422	۱۳۶	۳۷۵	۲۵۴	۱۲۱	۳	پرداخت عوارض
.761	-.305	۱۷۹	۳۶۸	۲۰۸	۱۶۰	۲	رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی
.279	-1.083	۱۳۸	۳۸۴	۲۸۷	۹۷	۴	تحویل زباله
.029	-2.181	۱۷۰	۳۸۵	۲۱۴	۱۷۱	۳	تفکیک زباله
.005	-2.780	۱۵۹	۳۸۴	۲۳۱	۱۵۳	۴	ریختن زباله در خیابان
.020	-2.325	۱۴۹	۳۸۱	۲۵۶	۱۲۵	۳	نظافت کانال آب جلوی منزل
.421	-.805	۱۴۶	۳۸۱	۲۷۷	۱۰۴	۳	تعمیر و زیبا سازی پیاده رو
.355	-.924	۱۸۴	۳۸۵	۲۰۲	۱۸۳	۴	مشارکت در محیط زیست
.234	1.191	۷۶	۱۴۵	۹۰	۵۵	۲	ساختمانی های آیین نامه های
.019	-2.337	۱۳۷	۳۶۰	۲۴۷	۱۱۳	۲	و ساخت صورت در آیین رعایت ساز
.125	-1.536	۹۳	۲۶۸	۲۰۰	۶۸	۲	میزان استفاده درون شهری

001.	-3.210	۱۵۷	۳۷۴	۱۸۸	۱۸۶	۳	نقل و حمل وسایل از استفاده میزان عمومی
.292	-1.055	۱۶۳	۳۶۶	۲۲۹	۱۳۷	۳	مشارکت در فعالیت عمرانی

در جدول فوق آزمون میانه نشان داده شده است. در این آزمون مشخص است که در رابطه با تمامی متغیرها تعداد پاسخگویانی که نمره‌ی آنها بالاتر از میانه است بیشتر از افرادی است که نمره آنها کمتر از میانه می باشد. اما سطح معناداری نشان می دهد که تنها در رابطه با متغیرهای پرداخت عوارض، تفکیک زباله، ریختن زباله در خیابان، نظافت کانال آب جلوی منزل، رعایت آیین نامه در صورت ساخت و ساز و میزان استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی مشارکت بالای پاسخگویان معنادار بوده و در رابطه با متغیرهای رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، تحویل زباله، تعمیر و زیباسازی پیاده رو، مشارکت در محیط زیست، رعایت های آیین نامه های ساختمانی، میزان استفاده درون شهری و مشارکت در فعالیت عمرانی مشارکت پاسخگویان معناداری پیدا نمی کند.

پس از بررسی موارد فوق به این نتیجه می رسیم که مشارکت شهروندان فیروزکوهی با شهرداری در طرح های خدماتی و عمران شهری از الگوی خاصی پیروی نکرده و فرضیه تایید می گردد.

نتیجه گیری

- پس از مطالعه علمی و پیمایشی در زمینه های مورد مطالعه در شهر فیروزکوه نتایج زیر به دست آمد:
- ۱- نتایج نشان می دهد که مشارکت شهروندان فیروزکوه در پرداخت به موقع عوارض ، تفکیک زباله شهری ، ریختن زباله در خیابان ، نظافت کانال های آب جلوی منازل ، رعایت آیین نامه های ساختمانی در صورت داشتن ساخت و ساز و استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی نسبت به سایر موارد بیشتر می باشد.
 - ۲- نتایج تحقیق نشان دهنده آن بود که با بالا رفتن میزان تحصیلات ، میزان مشارکت شهروندان در طرح های خدماتی و عمران شهری بیشتر بوده است .
 - ۳- همچنین مشاغل فرهنگیان و کارمندان دولت در مقابل با سایر مشاغل مورد بررسی میزان مشارکت بالاتری با شهرداری داشته اند.

منابع و مراجع

- [۱] ارجمند ، علی . ۱۳۹۱، بررسی میزان مشارکت شهروندان با شهرداری در طرح های توسعه فیزیکی شهری نمونه موردی شهر فیروزکوه، پایان نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری ، استاد راهنما دکتر مهدی وطن پرست ، استاد مشاور دکتر محمد معتمدی؛ دانشگاه آزاد اسلامی واحد سمنان ؛
- [۲] ایمانی جاجرمی ، حسین ، مهرناز بیگدلی و سیمین حناچی - مدیریت شهری پایدار (بررسی تجارب مشارکتی شهرداریها و شوراهای اسلامی شهرهای ایران)- انتشارات سازمان شهرداری های وزارت کشور - (۱۳۸۱)- ۱۰؛
- [۳] پاپلی یزدی ، محمد حسین و ابراهیمی ، محمد امیر- نظریه های توسعه روستایی - چاپ دوم- انتشارات سمت - (۱۳۸۵) - ۱۱۶؛
- [۴] پاتریشیا ، مک لگان و کریستونا- آموختن برای زیستن - ترجمه مجید رهنما و دیگران - انتشارات امیر کبیر - (۱۳۷۷)- ۳؛
- [۵] حامد مقدم ، احمد- مشارکت و توسعه مشارکتی روستا- مجموعه مقالات سمینار جامعه شناسی - جلد ۲- انتشارات سمت - (۱۳۷۳) - ۲۸۸؛
- [۶] سازمان شهرداریها و دهیاریهای وزارت کشور - مدیریت روستایی - معاونت آموزشی پژوهشکده مدیریت شهری و روستایی - (۱۳۹۰)- ۱۳۸؛
- [۷] سعید نیا ، احمد- کتاب سبز شهرداری ، جلد یازدهم : مدیریت شهری - انتشارات سازمان شهرداری های وزارت کشور- (۱۳۸۳) - ۴۶؛
- [۸] شیعه ، اسماعیل - لزوم تحول مدیریت شهری در ایران - مجله جغرافیا و توسعه (۳۹)- سال اول - شماره ۱- بهار و تابستان ۱۳۸۲ - ۳۹؛
- [۹] شیما، جی شابیر- ترجمه پرویز زاهدی- مدیریت شهر، خط و مشی و نوآوری ها در کشورهای در حال توسعه - چاپ دوم شرکت داده پردازش و برنامه ریزی شهری وابسته به شهرداری تهران - (۱۳۸۲) - ۳۷؛
- [۱۰] کمالی خواه ، عفت و نوروزی سعیده - بررسی نقش مشارکت شهروندان در روند اجرای طرح های شهری بافت تاریخی - اولین همایش بهسازی و نوسازی بافت های فرسوده شهری ۲۰ و ۲۱ آذر مشهد مقدس - (۱۳۸۶) - ۲؛
- [۱۱] مهدیزاده ، جواد و گروه مولفان - برنامه ریزی راهبردی توسعه شهری (تجربیات اخیر جهانی و جایگاه آن در ایران)- وزارت مسکن و شهرسازی ، معاونت معماری و شهرسازی - شرکت طرح و نشر پیام سیما- تهران (۱۳۸۵)- ۳۱۷؛