

رابطه بین مقدار هزینه تخصیصی افراد در استفاده از پارکها و ساعات حضور در پارکها و عوامل موثر در استفاده از پارکها

ای مومنین خود را از زینتهایی که به شما عطا کرده ایم محروم نکنید ولی اسراف کار نباشید چون خداوند اسراف کاران را دوست ندارد.

[قرآن کریم](#)

مقدمه

پیش زمینه و مقدمه توسعه پایدار یعنی توسعه زیست بوم، از اوایل سال ۱۹۷۰ توسط ساچز، اتحادیه حفاظت جهانی، برنامه محیطی سازمان ملل و برخی دیگر مطرح گردید. توسعه زیست بوم به عنوان توسعه در سطح منطقه یا محلی، توأم با ناتواناییهای بالقوه ناحیه ای و با توجه و تاکید بر بهره برداری عقیدتی از منابع، کاربرد فن آوری و سازمان دهی به گونه ای که فضای سبز در مطلوبیت زیستی کلان شهرها غیر قابل انکار است. تفکر نظام مندی که امروزه در مفهوم توسعه پایدار بویژه در عرصه شهرهای بزرگ بوجود آمده نقش و کاربرد فضای سبز، کمیت و کیفیت آنها را بدون هر گونه مبالغه در یک مجموعه عظیم تفرجگاهها نیازمند درک صحیح از وضعیت اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی جامعه دارد.

وجود رابطه مستقیم بین توسعه یافتگی جوامع و میزان پارکها و فضای سبز موجود در جامعه و استفاده از آنها به اثبات رسیده است.

عوامل موثر در استفاده از پارکها را می توان به دو گروه اصلی و فرعی تقسیم بندی نمود.

نتایج این تحقیق نشان می دهد که می توان فاصله و هزینه تخصیصی افراد برای استفاده از پارکها را بعنوان عوامل اصلی مطرح نمود. همچنین عواملی نظیر زمان رسیدن به پارک و انگیزه آمدن به پارک، وضعیت اشتغال، درآمد، اوقات فراغت را بعنوان عوامل فرعی مطرح نمود.

اهداف تحقیق

- ۱- تعیین عوامل موثر بر استفاده از پارکها
- ۲- تعیین نوع رابطه عوامل موثر بر تقاضا برای پارکها
- ۳- تحلیل میزان استفاده از پارکها بر مبنای اصول توسعه.

روش تحقیق

تقاضا برای پارکها بر مبنای این فرض بنا شده که تقاضا برای پارک ها بعلت اینکه بهای آنها مثل کالا و خدمات روشن نیست از لحاظ مردم به عنوان کالای رایگان در نظر گرفته می شوند.

همچنین بحث بر مبنای راهنمای تفرجگاههای آمریکا که تقاضا برای پارک را تابعی از جمعیت ، فعالیت های اقتصادی، درآمد افراد، اوقات فراغت و تمایل مردم به استفاده از پارکها و عرضه پارکها، میداند پی گیری شده است.

در این تحقیق پارک بر مبنای تعریف فرهنگ استاندارد دانشگاهی بصورت زیر تعریف شده است.

- پارک قطعه زمینی است در داخل یا نزدیک شهر که معمولاً با امکاناتی نظیر زمینهای ورزشی زمینهای بازی و گردشگاهها برای استفاده عمومی تجهیز می شود.

پارک منطقه باز و گسترده ای در شهرها است که دارای درختان سایه انداز و نیمکت جهت استراحت مردم است.

پارک قطعه زمینی است مشتمل بر درختزار و چمنزار

همچنین فرض شده از بین انواع مختلف پارکها، پارکهای مورد مطالعه از نوع پارکهای عمومی و پارک شهر می باشند.

تحقیق حاضر بر مبنای کاربرد همزمان مدل‌های کلورسون و مدل‌های اندازه‌گیری انجام گرفته است. بدلیل اینکه در ایران ورودیه ای برای پارکها در نظر گرفته نمی شود و مبنای مقداری ورودیه ها قابل محاسبه نبود، بخش ورودیه از مدل کلورسون حذف گردید در مقابل با اضافه نمودن بخشهای مطلوبیت از مدل‌های اندازه‌گیری سعی در بدست آوردن ارزشهای غیر پولی و فایده مندی پارکها شده است.

تقاضا برای پارک بر این فرض بنا شده است که بین ساعات حضور در پارک با متوسط هزینه مصرف شده برای رسیدن به پارک و بعد مسافت طی شده توسط مراجعه کنندگان رابطه ای وجود دارد. بدیهی است که تعداد دفعات مراجعه به پارک در یک دوره مشخص نیز بر ساعات حضور تاثیرگذار می باشد که در اینجا تقاضای کل از حاصلضرب ساعات حضور در تعداد دفعات مراجعه بدست آمده است.

با استفاده از تحلیل اقتصادسنجی می توان رابطه فوق را بررسی نمود.

مدل ارائه شده برای این بررسی بصورت زیر در نظر گرفته شده است.

$$j=1,2,\dots,m$$

$$Q_i = A + \sum_i^n \sum_j^m a_{ij} \cdot X_{ij}$$

Q: کل تقاضا برای پارک (تعداد ساعات حضور در پارک ضربدر تعداد دفعات مراجعه) برای

گروه | ام

X1: متوسط هزینه صرف شده برای رسیدن به پارک برای گروه | ام

X2: وسیله مورد استفاده برای گروه | ام

در بین عوامل موثر بر استفاده از پارک متغیر X_2 بعنوان متغیر وسیله مورد استفاده در نظر گرفته شده است که با استفاده از تخمین زمان لازم برای رسیدن به پارک و هزینه صرف شده برای رسیدن به پارک برآورد می شود. (توضیح ضروری: برای انجام برآورد نحوه تاثیر وسیله مورد استفاده بر تقاضا به این صورت عمل شد. ابتدا روشها و وسائل مختلف مراجعه کنندگان به پارک در هفت گروه در پرسشنامه به ترتیب با عناوین پیاده، دوچرخه، موتورسیکلت، اتوبوس، تاکسی، آژانس و اتومبیل شخصی دسته بندی شد. سپس برای هر یک از موارد فوق بر مبنای سرعتی که می تواند یک مراجعه کننده را از فاصله ای معین به پارک برساند وزن دهی انجام گرفت بر این اساس هر وسیله ای که کمترین زمان را صرف کند کمترین وزن و هر وسیله ای که بیشترین زمان را صرف کند بیشترین وزن را به خود اختصاص می دهد. بر اساس شناخت تجربی به پیاده بیشترین وزن و به اتومبیل شخصی کمترین وزن اختصاص داده شد.)

مدل ارائه شده بصورت زیر است:

$$X = B + \sum_{i=1}^2 \sum_{j=1}^1 b_{ij} \cdot Y_{ij} \quad \begin{matrix} i=1,2 \\ j=1,2,\dots,1 \end{matrix}$$

که

X : وسیله مورد استفاده برای رسیدن به پارک برای گروه i

Y_{i1} : هزینه مراجعه به پارک برای گروه i ام

Y_{i2} : زمان لازم برای رسیدن به پارک برای گروه i ام

تخمین تقاضا برای پارک بصورت سیستمی از تخمین دو معادله وسیله مورد استفاده و تابع تقاضا بدست آید.

روش نمونه گیری

در این تحقیق از روش پیمایشی و نمونه گیری استفاده شده است. در این راستا با استفاده از روش سیستماتیک از بین پارکهای تهران چهار پارک ملت، لاله، پارک دانشجو و پارک بعثت بعنوان معرف جامعه پارک های تهران انتخاب شد. سپس با استفاده از روش نمونه گیری طبقه بندی - تصادفی نمونه های مورد نظر انتخاب گردید. بررسی اولیه درصد زنان و مردان جهت تعیین حجم نمونه هر طبقه با استفاده از یک نمونه صدتایی افراد مراجعه کننده به پارک هنگام ورود و خروج محاسبه گردید. بر این مبنا درصد نمونه مورد نیاز هر طبقه از کل نمونه ها برای هر پارک مشخص گردید. به منظور بالا بردن ضریب اطمینان و فراهم نمودن امکان حذف اطلاعات ناقص تعداد پرسش شوندهگان سی درصد بیشتر از حجم نمونه انتخاب گردید (معادل حداقل ۴۳ پرسشنامه برای هر پارک). بر این مبنا تعداد پرسشنامه تهیه شده در هر پارک برای هر یک از دو گروه زنان و مردان جدول زیر می باشد.

نام پارک	درصد زنان	درصد مردان	تعداد پرسشنامه زنان	تعداد پرسشنامه مردان
ملت	۳۵	۶۵	۱۵	۲۸
لاله	۲۵/۷۱	۷۴/۲۹	۱۱	۳۲
دانشجو	۳۱/۱۴	۶۸/۸۵	۱۳	۳۰
بعثت	۳۰/۶۱	۶۹/۳۸	۱۳	۳۰

تعداد پرسشنامه قابل بررسی در هر یک به شرح جدول زیر است

نام پارک	تعداد پرسشنامه زنان	تعداد پرسشنامه مردان
ملت	۱۴	۲۶
لاله	۱۰	۲۸
دانشجو	۱۲	۲۸
بعثت	۱۲	۲۷

نتایج بحث

مدلهای پیشنهادی در قسمت قبل با استفاده از نرم افزار TSP برآورد گردید نتایج بدست آمده به شرح ذیل می باشد

۱- گروه مردان

$$Q=316027/30-32284/841 \quad X2+15/308 \quad X1(1) \\ (3/19)** \quad (2/67)** \quad (2/65)** \quad R2=56\% \quad F=32$$

۲- گروه زنان

$$Q=24336/036 \quad X2+43/175 \quad X1 \quad (2) \\ (4/71)** \quad (11/03)** \quad R2=60\% \quad F=77$$

۳- گروه مردان

$$X2=6/65-0/011 \quad Y2-0/000367 \quad Y1 \quad (3) \\ (23/52)** \quad (1/76)** \quad (12/31)** \quad R2=58\% \quad F=75$$

۴- گروه زنان

$$X2=5/952-0/025 \quad Y2-0/000214 \quad Y1 \quad (4) \\ (13/77)** \quad (2/77)** \quad (5/42)** \quad R2=42\% \quad \%F=17$$

همانگونه که از نتایج ملاحظه میگردد ضرایب به دست آمده برای برآوردهای صورت گرفته

منطقی به نظر می رسد معادله یک بیان می کند که تقاضا برای پارک برای مردان دارای

رابطه معکوس با وزن انتخاب شده برای وسیله نقلیه در قسمت قبل دارد که موید سرعت

رساندن مراجعه کننده به پارک می باشد از سوی دیگر با هزینه پرداخت شده برای رسیدن به

پارک رابطه مثبت دارد این مساله اندکی جای بحث دارد در نگاه اول به نظر می رسد این

مساله خلاف باشد اما با دقت بیشتر درستی این ضریب نیز قابل مشاهده است. بر مبنای تئوری

کینز مصرف خانوار با درآمد خانوار دارای رابطه مثبت کمتر از یک می باشد. از سوی دیگر

بر مبنای تئوری عرضه نیروی کار که بیان می کند درآمدهای بالا افراد مدت زمان بیشتری

را به گذراندن اوقات فراغت تخصیص می دهند در می یابیم که می توان پارک را بعنوان یک

کالا برای افراد در نظر گرفت که برای آن هزینه ای در نظر می گیرند. این هزینه یا کالای

مصرفی با بالا رفتن درآمد افزایش می یابد از سوی دیگر با افزایش درآمد و متناظر با آن

مصرف، تقاضا برای استفاده از پارک بیشتر می شود.

برای گروه زنان نیز این مساله در معادله ۲ قابل مشاهده است. در این گروه وسیله نقلیه دارای اثر مثبت شده است شاید بتوان دلیل این امر را در رابطه با انگیزه های زنان برای مراجعه به پارک دانست.

معادله ۳ برای مردان نیز بطور قابل قبولی ضرایب معادله را تخمین زده است در این معادله و معادله ۴ ملاحظه می گردد که وزن پیشنهادی برای هر وسیله (سرعت رساندن فرد به پارک) دارای رابطه منفی با زمانی که فرد پیش بینی می کند تا به پارک برسد است یعنی هر چه فرد این مساله را از دیدگاه عقلایی مطرح می کند که مثلا برای رسیدن به پارک یک ساعت زمان لازم است لذا ترجیح می دهد تا از وسیله نقلیه ای که او را سریعتر به پارک برساند استفاده کند از سوی دیگر همین فرد عقلایی برای مدت زمان رسیدن ده دقیقه ای از اتومبیل شخصی استفاده نمی کند بلکه این مدت زمان را پیاده طی می نماید. هزینه نیز در این دو معادله دارای رابطه منفی با وسیله ای که فرد از آن برای رسیدن به پارک استفاده می کند است که این امر مبرهن و واضح است.

بر مبنای این نتایج می توان این گونه بیان نمود که هر چه درآمد افراد بالاتر رود میزان تقاضا برای پارک بیشتر می شود از دیدگاه توسعه نیز اطلاعات بدست آمده دارای اهمیت بوده و قابل تجزیه و تحلیل می باشد. پر واضح است که یکی از شاخص های توسعه یافتگی جوامع توزیع درآمد در بین اقشار جامعه است بر اساس نتایج بدست آمده از تحقیق مشخص گردید که قشر عظیم افراد مراجعه کننده دارای مشاغل آزاد یا کارمندان عالی رتبه که دارای تحصیلات دانشگاهی بودند یا کسانی که هنوز جزء جمعیت فعال جامعه نشده اند (دانشجویان و دانش آموزان) می باشند این موضوع نشان می دهد که افراد کم درآمد جامعه بر اساس تئوری عرضه نیروی کار که معتقد است در کشورهای جهان سوم که دارای سطح درآمد کمی هستند افراد

ترجیح می دهند تا اوقات فراغت خود را با کارکردن پر نمایند در حالی که در کشورهای توسعه یافته دلیل سطح بالای درآمد افراد ساعات بیشتری را به اوقات فراغت تخصیص می دهند متأسفانه مشاهده شده در کشور ما این امر هنوز وجود دارد و این ناشی از وجود بیش از تمرکز افراد از قشرهای خاصی از جامعه می باشد. از سوی دیگر تابع تقاضا در رابطه با وسیله نقلیه این نکته را تلویحاً بیان می کند که چنانچه وسیله نقلیه ای که افراد را سریعتر و ارزانتر به پارک برساند وجود داشته باشد تقاضا برای پارک بیشتر می شود که این امر متاثر از نوع وسیله نقلیه می باشد که در تابع ان مورد بررسی قرار گرفت و چون مشخص است که وسایل ارزان پیاده آمدن یا با اتوبوس مراجعه نمودن می باشد لذا باید فاصله محل اقامت تا پارکها کمتر گردد که مستلزم احداث پارکهای بیشتر است و یا وسائط نقلیه ارزان مانند اتوبوس بیشتر گردد که باز مستلزم ازدیاد وسائط نقلیه عمومی است که هر دوی این موارد از شاخصهای توسعه یافتگی می باشند (تعداد بیشتر پارکها و تعداد بیشتر وسایل نقلیه عمومی) با جمع بندی مطالب ارائه شده می توان اینگونه استنباط نمود که با بررسی تقاضا برای پارکها می توان شاخصی از توسعه یافتگی جامعه استفاده نمود.

سایر نتایج تحقیق به شرح زیر محاسبه و خلاصه گردیده است: (لازم به ذکر است این نتایج جز اهداف تحقیق نبوده اما بیان آنها می تواند دیدگاه وسیعتری را پیش روی انسان باز نماید. قسمت دیگری از نتایج که مربوط به وضعیت درونی پارکها می باشد بصورت جداگانه ارائه خواهد گردید.)

میانگین سن زنان و مردان مورد مطالعه به ترتیب ۶۲/۲ و ۲۹/۱۵ سال شد. کمترین فرد پرسش شده ۹ سال سن و حداکثر ۷۵ سال سن داشته اند.

از بین کسانی که به پارکها مراجعه می نمایند نتایج به شرح زیر است:

درصد	وسیله نقلیه		درصد	وسیله نقلیه	
۵۶/۵	پیماده	مردان	۲۸/۸	پیماده	زنان
۲۱	اتوبوس		۴۰/۳	اتوبوس	
۹/۵	تاکسی		۱۷/۳	تاکسی	
۲	آژانس		۲	آژانس	
۱۱	شخصی		۵/۱	شخصی	
درصد	علت آمدن به پارک		درصد	علت آمدن به پارک	
۲۲	استراحت	مردان	۱۳/۴	استراحت	زنان
۳۷/۳	تفریح		۳۲/۷	تفریح	
۱۶	گذراندن اوقات		۷/۷	گذراندن اوقات	
۷/۱	آشنایی		۲	آشنایی	
۹/۳	ملاقات رفقا		۹/۶	ملاقات رفقا	
۹/۳	ورزش		۵/۷	ورزش	
۳/۴	مطالعه		۲۶/۹	مطالعه	
۱	سایر		۲	سایر	
درصد	علت آمدن به این پارک		درصد	علت آمدن به این پارک	
۹/۵	توصیه دیگران	مردان	۲۱/۱	توصیه دیگران	زنان
۵۰	نزدیکی به محل سکونت		۱۷/۳	نزدیکی به محل سکونت	
۳۰/۵	تسهیلات در رفت و آمد		۳/۷	تسهیلات در رفت و آمد	
۲۲/۵	وضعیت بهتر نسبت به پارکهای دیگر		۳۰/۷	وضعیت بهتر نسبت به پارکهای دیگر	
۷	دوری پارکهای دیگر		۴	دوری پارکهای دیگر	
۷	سایر		۲۳	سایر	