

## ارزیابی شاخص‌های کیفیت زندگی با تاکید بر اصول شهر زیست پذیر در منطقه ۲۲ تهران

علیرضا بندرآباد: استادیار شهرسازی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، تهران، ایران\*  
فرشته احمدی نژاد: کارشناسی ارشد برنامه ریزی شهری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، تهران، ایران

### چکیده

توسعه روزافزون جمعیت شهری و جایگزینی رویکردهای کیفی به جای توجه به استانداردهای کمی باعث طرح موضوعاتی نظیر کیفیت زندگی شهری و زیست پذیری شهری شده است که در مقیاس‌ها، قلمروها و ابعاد مختلف قابل بررسی است، شهرک گلستان واقع در منطقه ۲۲ شهر تهران از جمله سکونت‌گاه‌های جدید و واقع در جهت توسعه شهر تهران است که با توجه به توسعه‌های متعددی شهرک مانند در غرب تهران به خصوص در منطقه ۲۲، لزوم سنجش و ارزیابی این نوع از سکونتگاه‌ها در قلمروهای مختلف بر پایه مشارکت مردمی (بعد ذهنی) و استانداردهای برنامه ریزی (بعد عینی) ضروری به نظر می‌رسد. در این پژوهش با توجه به چارچوب نظری حاصل از اشتراک قلمروهای کیفیت زندگی و شهر زیست پذیر، این شهرک در دو بعد عینی و ذهنی در قلمروهای اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و زیبایی‌شناختی، دسترسی و حمل‌ونقل و خدمات شهری مورد بررسی قرار گرفته است. هدف از این پژوهش سنجش میزان زیست پذیری شهرک گلستان در دو بعد عینی و ذهنی و شناسایی عوامل مهم و موثر در ارتقای کیفیت زندگی در آن است که بدین منظور با استفاده از مدل تاپسیس میزان برخورداری عینی و رضایت ذهنی در قلمروهای مختلف اندازه‌گیری گیری شده است، نتایج مدل تاپسیس میزان رضایت کلی در همه قلمروها را عدد ۰.۵۱ نشان می‌دهد که با توجه به طیف لیکرت این شهرک در وضعیت متوسط قرار دارد و بررسی قلمروها در بعد عینی نشانگر برخورداری بسیار مناسب در عرصه مسکن (۰.۸۶) و برخورداری نامناسب (۰.۳۵) در قلمرو کالبدی است، از سویی دیگر بررسی رضایت ذهنی نشانگر مناسب تر بودن وضعیت قلمروهای مسکن (۰.۵۸) و محیط زیست (۰.۶۷) نسبت به وضعیت اقتصادی (۰.۴۴) و اجتماعی (۰.۴۶) است و در نهایت با توجه به همبستگی ۰.۲۸ بین رضایت ذهنی و برخورداری عینی رابطه معناداری بین دو بعد عینی و ذهنی کیفیت زندگی مشاهده نمی‌شود که این عدم توافق، نشانگر عدم تعریف مناسب سرانه‌ها و شعاع‌های دسترسی استاندارد می‌باشد و اهمیت برنامه ریزی مشارکتی برپایه نظر مردم را بیش از پیش نشان می‌دهد.  
واژه‌های کلیدی: کیفیت زندگی ذهنی، کیفیت زندگی عینی، شهر زیست پذیر، مدل تاپسیس، شهرک گلستان

## ۱-مقدمه

## ۱-۱- طرح مسأله

در سال‌های اخیر با توجه به توسعه شهرنشینی و رشد فزاینده جمعیت شهرها و توجه به سنجش وضعیت موجود شهرها و محلات (لطفی، ۱۳۸۸: ۶۸-۶۹) اهمیت فراوانی یافته است و از طرفی دیگر با توجه به تغییر دیدگاه‌ها از استانداردگرایی صرف به دیدگاه‌های کیفی (فرجی سبکبار و دیگران، ۱۳۹۰: ۳۲) و مطرح شدن رویکرد و نظریه توسعه پایدار به جای دیدگاه‌های کلان اقتصادی و خرد کالبدی (مه‌دیزاده، ۱۳۸۲: ۲۹۴) موضوعات کیفیت زندگی و شهر زیست پذیر مورد توجه جدی قرار گرفته اند.

سنجش و ارزیابی کیفیت زندگی و زیست پذیری شهری می‌تواند در مقیاس شهر و یا بخشی از شهر (نظیر محلات فرسوده، شهرک‌ها و شهرهای جدید، بافت‌های خودرو و ...) انجام شود

منطقه ۲۲ تهران نیز در سال‌های اخیر با توجه به جهت گسترش شهر تهران دست‌خوش تغییرات زیادی بوده است به طوری که بسیاری از افراد ساکن در سایر مناطق این منطقه را به علت دوری از انواع آلودگی‌ها ترجیح و در این منطقه ساکن شده‌اند و از سویی دیگر به علت رشد و توسعه ی سریع این منطقه و ناکارآمدی برنامه‌های شهری علی‌رغم مزایای مذکور در ابعاد دسترسی به حمل و نقل عمومی، اجتماعی و اقتصادی با مشکلاتی روبرو باشد به عنوان مثال ضعف شبکه حمل و نقل عمومی و انبوه بر، عدم دسترسی مناسب به مراکز و هسته‌های شهر تهران، غیر فعال بودن محیط کسب‌وکار، پیوندهای سست اجتماعی در توسعه‌های شهرک گونه این منطقه قابل

مشاهده است که شهرک گلستان نیز از این مسائل برکنار نمی‌باشد، بنابراین لازم است تا وضعیت سکونت ساکنین این بافت‌ها اندازه‌گیری گیری و مورد سنجش واقع شود تا بافت‌های جدید و برنامه‌ریزی ریزی شده به خیل عظیم بافت‌های موجود که دارای مسائل و مشکلات فراوان هستند، اضافه نشوند.

## ۱-۲- اهمیت و ضرورت

اهمیت و ضرورت پژوهش در دو زمینه موضوعی و موضعی قابل بحث است از طرفی با توجه به اینکه کیفیت زندگی، ویژگی‌های کلی اجتماعی اقتصادی محیط یک ناحیه را نشان می‌دهد، می‌تواند به عنوان ابزاری قدرتمند برای نظارت بر برنامه‌ریزی توسعه اجتماعی به کار گرفته شود (Pal and Kummer, ۲۰۰۵: ۳۶). و برای بازشناسی راهبردهای سیاسی قبلی و طراحی سیاست‌های آینده استفاده شود (Lee, 2008: 1207) و از سویی دیگر با توجه به این موضوع که منطقه ۲۲ به عنوان تنها نقطه شهری در تهران است که بر اساس اهداف توسعه پایدار طراحی شده است و به عنوان الگو از نظر حفظ محیط و اهداف توسعه پایدار می‌باشد (مهندسین مشاور آرمانشهر، ۱۳۹۰)، در این پژوهش سعی بر آن است که کیفیت زندگی با تاکید بر اصول شهر زیست پذیر در شهرک گلستان واقع در منطقه ۲۲ مورد سنجش و ارزیابی قرار گیرد تا درجه موفقیت این منطقه از نظر میزان برخورداری (دیدگاه کارشناسی) و رضایت (دیدگاه مردمی و مشارکتی) مشخص گردد.

## ۳-۱- اهداف

هدف اصلی این پژوهش سنجش میزان زیست پذیری شهرک گلستان تهران می‌باشد که برای تحقق این هدف اهداف خرد زیر مطرح می‌گردد.

- شناسایی قلمروها و معیارها و شاخص‌های شهر زیست پذیر

سنجش سطح رضایت کلی از سکونت در شهرک گلستان

- سنجش رضایت و برخورداری ساکنین از هر یک از قلمروهای زیست پذیری در شهرک گلستان.

## ۱-۴- پیشینه پژوهش

تعداد زیادی از محققان، همانند مک کال (۱۹۷۵)، مایرز (۱۹۸۷)، دیویدسن و کاتر (۱۹۹۱)، اوبرین و ایدی (۱۹۹۱) گری سون و یونگ (۱۹۹۴)، دینر و ساهه (۱۹۹۷)، تراک سرور و اتالک (۲۰۰۱)، در مورد ادبیات کیفیت زندگی، بررسی و مرور کرده اند (لطفی، ۱۳۸۸: ۶۹) و در کنار این نظریات سازمان‌های بین المللی مانند UN، UNDP، WHO هر یک سنجش‌های مورد نظر خود را در رابطه با کیفیت زندگی ارائه داده اند (فرجی ملایی و دیگران، ۱۳۸۹: ۳)

همچنین در مطالعات داخلی، سازمان مدیریت و برنامه ریزی ایران در سال ۱۳۷۹ سه شاخص: امید به زندگی، درآمد سرانه و درصد باسوادی را مهم ترین عوامل سنجش کیفیت زندگی در ایران می‌داند (سازمان مدیریت و برنامه ریزی، ۱۳۸۰) و مسعود تقوایی (۱۳۸۵) به تحلیل و طبقه بندی مناطق روستایی استانهای کشور بر اساس شاخص توسعه انسانی پرداخته است.

رضوانی و همکاران در سال ۱۳۸۹ در مقاله ای ادبیات، مفاهیم، شاخص‌ها و مدل‌های کیفیت زندگی را مرور

و مدلی را برای سنجش کیفیت زندگی در نواحی روستایی ارائه نموده اند و در عرصه شهری، صدیقه لطفی در پژوهشی مفهومی کیفیت زندگی شهری را بررسی و تعاریف متفاوت آن، ابعاد و سنجش آن در برنامه ریزی شهری را تشریح نموده است و امین فرجی ملایی در پژوهشی شاخص‌های کیفیت زندگی را تحلیل و راهبردهایی برای بهبود آن در شهر بابلسر ارائه داده است.

مطالعات کیفیت زندگی در بخش‌هایی از شهر، مناطق محلات، شهرهای جدید، حاشیه‌های شهری و سکونت گاه‌های خودرو انجام شده است که می‌توان به طور خلاصه به پژوهش‌های ذیل اشاره نمود.

جلالی و زبردست در پژوهشی کیفیت زندگی در کالبد شهر جدید پرند را مورد سنجش قرار داده اند که نتایج این پژوهش نشانگر آن است که معیارهای صرفا کالبدی نقشی اساسی در سطح کیفیت زندگی در شهرهای جدید ندارد و این عوامل ذهنی هستند که واجد اهمیت بیشتر هستند (جلالی، ۱۳۸۸).

بنی عامریان و زبردست نیز در پژوهشی قلمرو کالبدی-محیطی کیفیت زندگی را در دو بعد عینی و ذهنی سنجیده و بر اساس نتایج کاربری مناسب زمین پیشنهاد نموده اند.

زبردست در پژوهشی به بررسی کیفیت زندگی در قلمرو مسکن و رضایت از زندگی در سکونتگاههای حاشیه کلانشهر تهران پرداخته است (Zebardast, E., 2009).

بر خلاف ادبیات گسترده کیفیت زندگی در منابع داخلی، شهر زیست پذیر از غنای مطالعاتی چندانی برخوردار نیست و تنها می‌توان به کتاب علیرضا بندرآباد شهر زیست پذیر از مبانی تا معانی اشاره نمود

کلی مورد سنجش قرار می‌دهند مناسب‌ترین روش نیز برای کشف کیفیت زندگی ذهنی این است که مستقیماً از افراد در مورد احساسشان از زندگی و شرایط زندگی، آن گونه که تجربه می‌کنند سؤال شود (حریرچی و دیگران، ۱۳۸۸: ۹۵). بنابراین مبنا ابزار گردآوری اطلاعات به منظور سنجش شاخص‌های ذهنی پرسش‌نامه می‌باشد که با توجه به رابطه کوکران حجم نمونه ۱۷۳، ضریب پایایی ۰.۸۷ و نوع نمونه گیری سیستماتیک است.

در مقابل داده‌های عینی معمولاً حاصل اندازه‌گیری بر پایه‌ی داده‌های ثانویه می‌باشند که مطالعات گذشته نظیر سرشماری‌ها و انواع طرح‌ها به صورت مستقیم و غیرمستقیم می‌باشد که در این پژوهش بر اساس تحلیل‌های ثانویه در محیط GIS مقدار هر یک از شاخص‌های عینی محاسبه شده‌اند.

در نهایت به منظور تحلیل یکپارچه‌ی داده‌ها و سنجش میزان برخورداری مدل تاپسیس در هر یک از قلمروها و به صورت کلی اعمال و نتایج مورد مقایسه قرار می‌گیرد.

که به صورت بندی مفاهیم، معیارها و شاخص‌های شهر زیست پذیر پرداخته است.

سؤالات و فرضیات تحقیق

۱-۵- سوال‌ها و فرضیه‌ها

- میزان رضایت کلی از شهرک گلستان از نظر افراد در چه سطحی قرار دارد؟

- سطح زیست پذیری شهرک گلستان در هر یک از قلمروها در ابعاد ذهنی و عینی چگونه است؟

- آیا رابطه معناداری بین رضایت عینی و ذهنی وجود دارد؟

بر اساس پاسخ‌های اولیه به سؤالات فوق می‌توان فرضیاتی را مطرح نمود.

- فرضیه اول: به نظر می‌رسد میزان رضایت ساکنین از سکونت در شهرک گلستان در سطح متوسط به بالا قرار داشته باشد.

- فرضیه دوم: به نظر می‌رسد بین سطح شاخص‌های ذهنی و عینی، رابطه معناداری وجود دارد.

۱-۶- روش تحقیق

تحقیق پیش رو با استفاده از نظریات بنیادی کیفیت زندگی و شهر زیست پذیر پژوهشی کاربردی را در سطح شهرک گلستان واقع در منطقه‌ی ۲۲ شهرداری تهران ارائه می‌نماید و بنابراین نوعی پژوهش مورد پژوهی می‌باشد که با توجه به محوریت پرسش‌نامه در شناخت و تحلیل موضع مطالعه‌این پژوهش جزء پژوهش‌های میدانی نیز قلمداد می‌شود که در دو بعد ذهنی و عینی کیفیت زندگی مورد سنجش و ارزیابی قرار می‌گیرد.

با توجه به اینکه شاخص‌های ذهنی میزان رضایت افراد را از هر یک شاخص‌ها و قلمروها به صورت جزئی و



## ۲- مبانی نظری

## ۱- مفهوم کیفیت زندگی

مفهوم کیفیت زندگی تعریف مشخصی ندارد (فرجی ملایی و دیگران، ۱۳۸۹: ۶) به طوری که کیفیت زندگی مفهومی با ابعاد گسترده است که دارای معانی متمایز برای افراد مختلف است برخی آن را به عنوان زیست پذیری یک منطقه، برخی دیگر به عنوان شاخصی برای سنجش میزان جذابیت و برخی به عنوان رفاه عمومی، بهزیستی اجتماعی، شادکامی، رضایتمندی و ... تعبیر نموده‌اند (Epley and Menon, 2007: 281).

در حقیقت کیفیت زندگی میزان رضایت کلی فرد از زندگی (Foo, 2000: 3) است که شامل دو بعد روانی و محیطی می‌باشد.

با توجه به اینکه کیفیت زندگی درکی است که فرد از زندگی خانوادگی و اجتماعی، شغل و میزان سلامتی خود بدست می‌آورد، این تجربه ممکن است برای افراد دیگر همان معنی و مفهوم را نداشته باشد (حریرچی و دیگران، ۱۳۸۸: ۹۴).

اصطلاح کیفیت زندگی به طور کلی، به وضعیت محیطی که مردم در آن زندگی می‌کنند، مانند آلودگی و کیفیت مسکن و همچنین به بعضی مشخصه‌های خود مردم، نظیر سلامت و دسترسی اشاره دارد (Pacione, 2003: 17).

کیفیت زندگی ادراک فردی از وضعیت زندگی در متن نظام‌های فرهنگی و ارزشی جامعه و در رابطه با اهداف، انتظارات و استانداردهای فرد است (عظیمی، ۱۳۸۹: ۴ به نقل از WHOQOL GROUP، ۱۹۹۳) که میزان تأمین نیازهای انسانی در ارتباط با ادراکات افراد و گروه‌ها از بهزیستی ذهنی تعریف می‌کنند.

## - مفهوم شهر زیست پذیر

شهر زیست پذیر شهری است که بچه‌ها در آن به آسانی به مدرسه می‌روند و مراکز کاری، مطب پزشک، خواربارفروشی، اداره پست و... در دسترس است و افراد قادرند برای دیدن فیلم یا خوردن شام به بیرون بروند یا در پارک‌ها با بچه‌ها بازی کنند بدون آنکه به وسیله حمل‌ونقل شخصی نیاز باشد (U.S. EPA, 2010: 2).

زیست پذیری بر پایه مرور ادبیات به عنوان یک راه برای توصیف راه‌حل‌های دولت‌های محلی و سازمان‌های برنامه‌ریزی منطقه‌ای برای رسیدن به اهداف توسعه پایدار مندرج در کمیسیون برانت لند می‌باشد.

به عنوان مثال شورای مرکزی دولت محلی شمال تگزاس (NCTCOG) زیست پذیری را به شرح زیر تعریف نموده است:

یک اجتماع زیست پذیر، اجتماعی امن، قابل اطمینان با گزینه‌های مختلف حمل‌ونقل، عدالت محور، دارای مسکن قابل استطاعت و اقتصاد رقابتی است (NCTCOG, 2011: 27-28).

شورای منطقه هیوستن (H-GAC) زیست پذیری را ناشی از توانایی ایجاد مکان‌های پیاده مدار با کاربری ترکیبی که گزینه‌های مختلف حمل‌ونقل را فراهم می‌آورد و در جهت بهبود محیط‌زیست و پیشرفت اقتصادی گام برمی‌دارد، می‌داند.

آژانس برنامه‌ریزی کلان‌شهر شیکاگو (CMAP) جوامع زیست پذیر را جوامع سالم، ایمن و پیاده مداری می‌داند که گزینه‌های مختلف حمل‌ونقل را جهت دسترسی به موقع به مدارس، مراکز کار، خدمات شهری و نیازهای اساسی فراهم می‌آورند (CMAP, 2009: 37).

عنوان خیابان‌های زیست پذیر مشهور گشت (پاکزاد، ۱۳۹۰: ۱۶۰-۱۶۱).

همچنین اپلیارد به همراه آلن جیکوبز در سال ۱۹۸۲ با انتشار مقاله‌ای در مجله‌ی انجمن شهرسازان آمریکا با عنوان به سوی یک بیانیه طراحی شهری اهدافی را برای زندگی شهری ارائه نمودند که یکی از مهم‌ترین آن اهداف زیست پذیری می‌باشد.

از منظر اپلیارد و آلن جیکوبز شهر باید جایی باشد که افراد بتوانند در محیطی ایمن (به ویژه برای کودکان) با آسایش و سلامتی، به دور از تراکم جمعیت، آلودگی‌های صوتی و هوا زندگی کنند (همان، ۱۵۵-۱۵۶).

دانلد اپلیارد در کتاب خیابان‌های زیست پذیر در سال ۱۹۸۱ اصولی نظیر خیابان به عنوان حریم امن، خیابان به عنوان یک محیط زیست پذیر و سالم، خیابان به عنوان یک همستان، خیابان به عنوان قلمرو همسایگی، خیابان به عنوان مکانی برای بازی و یادگیری، خیابان به عنوان محیطی سبز و فرح‌بخش، خیابان به عنوان مکان تاریخی را مهم ترین شرایط یک خیابان زیست پذیر می‌داند (بندرآباد، ۱۳۹۰: ۵۳).

همچنین سوزان و هنری لنارد در سال ۱۹۸۷ در کتاب خود با عنوان شهرهای زیست پذیر چهار بخش اساسی اصول اجتماعی، اصول طراحی، عوامل تقویت‌کننده، ترافیک و اهمیت پیاده مطرح نموده‌اند.

اصول اجتماعی شامل فراهم آوردن دسترسی آسان، امکان استفاده منظم و مکرر از فضا، تقویت حس تعلق، خاطره‌انگیزی و... می‌شود.

اصول طراحی یک شهر زیست پذیر شامل طراحی پیاده مدار، حس محصوریت، طراحی فضای سبز، پیچیدگی و تنوع و طراحی مکان‌های مکث و نشستن می‌شود.

دپارتمان حمل و نقل آمریکا (۲۰۱۱) زیست پذیری را سرمایه‌گذاری در حمل و نقل، خدمات و مسکن به نحوی که دسترسی مناسب و کافی به آن‌ها از طریق گزینه‌های جایجایی پایدار و سازگار با محیط زیست، مهیار باشد تعریف نموده است (US Dept. of Transportation, 2011).

در کتاب اجتماعات زیست پذیر، راهنمای ارزیابی اجتماع زیست پذیر، اجتماعی است که مسکن مناسب، خدمات و حمایت‌های اجتماعی، گزینه‌های حمل و نقل کافی، آموزش و تنوع فرهنگی را فراهم آورد. این شرایط در مجموع استقلال فردی و مشارکت مدنی و اجتماعی ساکنین را فراهم می‌آورد.

اصطلاح زیست پذیری به درجه تأمین ملزومات یک جامعه بر مبنای نیازها و ظرفیت‌های افراد آن جامعه اطلاق می‌شود.

زیست پذیری به یک سیستم شهری که در آن به سلامت اجتماعی، کالبدی و روانی همه ساکنانش شده اطلاق می‌شود و اصول کلیدی که به این مفهوم استحکام می‌بخشد شامل برابری، شأن، دسترسی پذیری، تفریح، مشارکت و قدرت بخشیدن می‌باشد (بندرآباد، ۱۳۹۰: ۵۱-۵۲).

#### - نظریه شهر زیست پذیر

در سال ۱۹۶۹ اپلیارد به همراه مارک لیتل پژوهشی درباره‌ی خیابان‌های زیست پذیر انجام دادند و در این پژوهش سه خیابان را در سان‌فرانسیسکو با گستره‌ای یکسان اما ویژگی‌های متفاوت سنجیدند و نتایج این پژوهش نشان داد که در محله‌ها آمد و شد غیر محلی عاملی مزاحم برای زیست پذیر بودن است و کیفیت زندگی محله را پایین می‌آورد اما نکته مهم‌تری که این پژوهش به همراه داشت ارائه روشی برای اندازه‌گیری کیفیت زندگی در خیابان‌های مسکونی دانست که به

جهت هرچه زیست پذیرتر نمودن شهرها و محلات شهری کاربرد داشته باشد.

#### - قلمروهای زیست پذیری

می‌توان گفت زیست پذیری مفهومی چندگانه و دارای سلسله‌مراتب است که ممکن است در سطوح مختلف و در قالب معیارها و زیر معیارها شکل بگیرد (بندرآباد، ۱۳۹۰) بنابراین نظیر مفهوم کیفیت زندگی باید در قلمروها و معیارها و شاخص‌ها طبقه‌بندی گردد.

زیست پذیری به طور کلی به سه قلمرو وابسته به یکدیگر تقسیم می‌شود: اقتصاد، اجتماع و محیط زیست که اختلال در هر یک از این بخش‌ها موجب اضمحلال سکونتگاه خواهد شد.

اموتا (۱۹۸۸) در تلاش برای اندازه‌گیری کیفیت زندگی عینی و ذهنی برای تعیین زیست پذیری محلات مختلف شهر بنین ابعاد کار، مسکن، تسهیلات زندگی، عوامل مزاحم و فاکتورهای اقتصادی-اجتماعی را مورد بررسی قرار داده است (Omuta, 1988).

ویلر (۲۰۰۱) عوامل موثر بر زیست پذیری را به شرح ذیل بر شمرده است:

فضاهای عمومی مناسب و جذاب برای حرکت پیاده، سرعت کم حرکت اتومبیل‌ها، مسکن مناسب و در مکان مناسب، مدارس و فروشگاه‌ها، پارک‌ها و فضاهای باز قابل دسترس، محیط پاکیزه، چشم‌اندازهای متنوع و مکان‌های امن (Wheeler, 2001).

به طور خلاصه می‌توان گفت یک شهر زیست پذیر دارای رونق اقتصادی، بهزیستی اجتماعی، انسجام محیطی و انطباق فرهنگی است.

همچنین شهری را می‌توان زیست پذیر دانست که بر پایه عدالت برنامه‌ریزی شده باشد (cities PLUS, 2003). به عنوان مثال در اجرای برنامه‌های

عوامل تقویت کننده‌ی یک شهر زیست پذیر شامل بازارها، ورودی‌ها، کافه‌ها و کافی شاپ‌ها و در نهایت جشنواره‌ها و سرگرمی‌های خیابانی می‌شود.

پیاده‌مداری شامل تناسب حمل‌ونقل و کاربری زمین، توجه به نیاز همه سنین، دسترسی به گونه‌های مختلف حمل‌ونقل، مقیاس انسانی و... می‌گردد.

در سال ۲۰۰۳ نظریات مختلف روزنامه‌نگاران و نویسندگان در باب شهر زیست پذیر در کتابی تحت عنوان به سوی شهر زیست پذیر گردآوری گردید که مهم‌ترین موارد مورد اشاره در این کتاب توجه به حرکت پیاده در شهرها، شکل فشرده شهر و مقیاس انسانی، نفوذ فضای سبز درون محلات و اختلاط کاربری‌ها از جمله اصول ایجاد جوامع زیست پذیر مطرح شده است می‌شود (بندرآباد، ۱۳۹۰: ۵۶-۶۳ با تلخیص).

#### - نظریات مرتبط با زیست پذیری

زیست پذیری از دهه ۱۹۸۰ و به علت توسعه سریع نواحی اطراف شهرها در قیاس با مراکز شهری مطرح گردید (Federal Highway Administration, 2011).

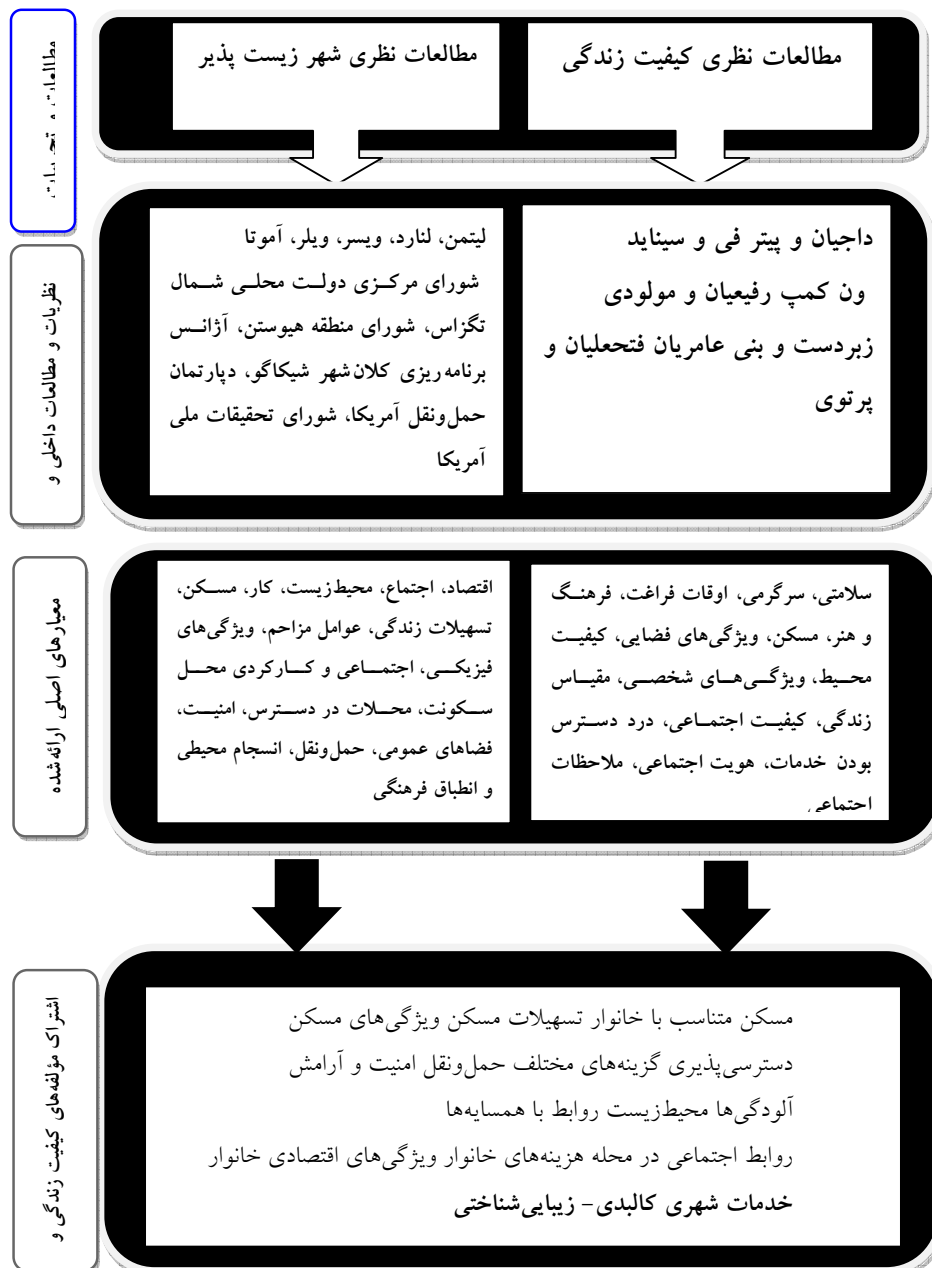
با توجه به اینکه زیست پذیری یک مفهوم کلی است با مفاهیم و اصطلاحات دیگری مانند پایداری، کیفیت زندگی، کیفیت مکانی و اجتماعات سالم در ارتباط است و با توجه به نظریات متاخر شهرسازی می‌توان گفت که اصول بسیاری از این نظریات نظیر توسعه پایدار (Litman, 2011, Sanford, 2011, Rooney et al, 2011, بندرآباد، ۱۳۹۰)، رشد هوشمند (Geller, 2003; Rue and Rooney et al, 2011; Victoria Transport Policy Institute, 2011)، نوشهرسازی (Kochera, Straight and Guterbock, 2005; Rue, 2011, McNally et al.) با اصول و اهداف زیست پذیری و ارتقای کیفیت زندگی قرابت دارد و معیارها و شاخص‌های مورد توجه در این نظریات می‌تواند



تأمین مسکن که از جمله شاخص‌های تحقق برابری اجتماعی است. دسترسی به مسکن ارزان‌قیمت یک بخش کلیدی از یک شهر زیست پذیر است به طوری که تعیین می‌کند مردم می‌توانند درون شهر زندگی کنند یا خیر (بندر آباد، ۱۳۹۰: ۹۳).

- تعیین شاخص‌های مشترک کیفیت زندگی و زیست پذیری

با توجه به تعاریف، نظریات و قلمروهای کیفیت زندگی و زیست پذیری می‌توان قلمروها، معیارها و . . . شاخص‌های مشترک این دو زمینه را در شکل ۳ صورت بندی نمود.



شکل ۳- اشتراک قلمروهای کیفیت زندگی و زیست پذیری، ماخذ: نگارندگان

جدول ۱- چارچوب نظری پژوهش و تعیین قلمروها، معیارها و شاخص‌ها

منابع	شاخص‌های ذهنی	شاخص‌های عینی	معیارها	قلمرو
Omuta (۱۹۹۸)، NCTCOG (۲۰۰۵)، US.Dept. of Transportation (۲۰۱۱)، (۲۰۱۰)، رفیعیان و مولودی (۱۳۹۰)، فتحعلیان و پرتوی (۱۳۹۰)،	میزان رضایت از اندازه واحد مسکونی	کیفیت بنا	تسهیلات مسکن	مسکن
	میزان رضایت از نورگیری خانه	قدمت مسکن	ویژگی‌های مسکن	
	میزان رضایت از طراحی خانه	مصالح نما		
لنارد، اپلبارد، بندرآباد NCTCOG (۲۰۱۱)، CMAP (۲۰۰۹)، رفیعیان و مولودی (۱۳۹۰)، فتحعلیان و پرتوی (۱۳۹۰)، زبردست و بنی عامریان (۱۳۸۹)، US.Dept. of Transportation (۲۰۱۰) CMAP (۲۰۰۹)، Wheeler (۲۰۰۱)، اتحادیه ملی خیابان‌های کامل Burden and Litman (NCSC) (۲۰۱۱)، Congress for New Urbanism (۲۰۱۱) (۲۰۱۱)	میزان رضایت از دسترسی به کودکستان	دسترسی به کودکستان	دسترسی پذیری	دسترسی پذیری
	میزان رضایت از دسترسی به دبستان	دسترسی به دبستان		
	میزان رضایت از دسترسی به راهنمایی	دسترسی به راهنمایی		
	میزان رضایت از دسترسی به دبیرستان	دسترسی به دبیرستان		
	میزان رضایت از دسترسی به مرکز خرید	دسترسی به مرکز خرید		
	میزان رضایت از دسترسی به تسهیلات ورزشی	دسترسی به تسهیلات ورزشی		
	میزان رضایت از دسترسی به خدمات بهداشتی	دسترسی به خدمات بهداشتی		
	میزان رضایت از دسترسی به مراکز تفریحی	دسترسی به مراکز تفریحی		
	میزان رضایت از دسترسی به فضای سبز	دسترسی به فضای سبز		
	میزان رضایت از دسترسی به مسیرهای پیاده	-	گزینه‌های مختلف حمل و نقل	
	میزان رضایت از دسترسی به حمل و نقل عمومی	دسترسی به حمل و نقل عمومی		
	میزان رضایت از دسترسی به مسیرهای دوچرخه	-		
	میزان رضایت از دسترسی به پارکینگ عمومی	-		
	میزان رضایت از حمل و نقل وسایل شخصی	دسترسی به شبکه بزرگراهی		
	میزان رضایت از روشنایی معابر	-		
میزان رضایت از وضعیت ترافیک	-			
میزان رضایت از راحتی وسایل نقلیه عمومی	-			
میزان رضایت از امنیت کودکان	-			
رفیعیان و مولودی (۱۳۹۰)، فتحعلیان و پرتوی	میزان رضایت از تمیزی و دفع	-		آلودگی‌ها

US.Dept. of Transportation, (۱۳۹۰) (۲۰۱۰)	زیاله			
	میزان رضایت از تمیزی و دفع آب‌های سطحی			
	میزان رضایت از سر و صدا	-		
	میزان رضایت از کیفیت هوا	-		
Burden and Litman, (۲۰۰۱) Wheeler Congress for New Urbanism, (۲۰۱۱) (۲۰۱۱)	میزان رضایت از هزینه‌های مسکن	-	هزینه‌های خانوار	اقتصادی
	میزان رضایت از هزینه‌های حمل و نقل	-		
	میزان رضایت از درآمد خانوار	-		
لنارد، بندرآباد، رفیعیان و مولودی (۱۳۹۰)، فتحعلیان و پرتوی (۱۳۹۰)، روت وینسون National Research Council, (۱۹۹۵) (۲۰۰۲)، اتحادیه ملی خیابان‌های کامل (NCSC) Congress for New Urbanism, (۲۰۱۱) (۲۰۱۱)	میزان رضایت کلی از همسایه‌ها	-	روابط با همسایه‌ها	اجتماعی
	میزان رضایت از روابط اجتماعی محله	-	روابط اجتماعی در محله	
	میزان حضور شهروندان در محله	-		
	رضایت حضور در اماکن عمومی در شب	-		
	رضایت از دیدار دوستان در مرکز محله	-		
	میزان رضایت از مشارکت در امور محله	-		
	میزان رضایت از اعتبار محله	-		
	میزان تمایل به ماندگاری در محله	-		
Burden and Litman, (۲۰۰۱) Wheeler Congress for New Urbanism, (۲۰۱۱) (۲۰۱۱)	میزان رضایت از زیبایی محله	-	زیبایی شناختی	کالبدی - زیبایی شناختی
	میزان رضایت از سیما و جداره	-		
CMAP (۲۰۰۹)، رفیعیان و مولودی (۱۳۹۰)، فتحعلیان و پرتوی (۱۳۹۰)، زبردست و بنی عامریان (۱۳۸۹)، Omuta (۱۹۹۸)	میزان رضایت از خدمات ارائه شده	سرايه کاربری تجاری	مراکز تجاری	مراکز درمانی مراکز آموزشی فضاهای باز و سبز مراکز اداری مکان‌های فرهنگی و ورزشی
	میزان رضایت از خریدهای روزانه	-		
	میزان رضایت از خریدهای هفتگی	-		
	میزان رضایت از خریدهای ماهیانه	-		
	میزان رضایت از خدمات ارائه شده	سرايه کاربری درمانی		
	میزان رضایت از خدمات ارائه شده	سرايه کاربری آموزشی		
	میزان رضایت از خدمات ارائه شده	سرايه کاربری فضای سبز		
	میزان رضایت از خدمات ارائه شده	سرايه کاربری اداری		
	میزان رضایت از خدمات ارائه شده	سرايه کاربری فرهنگی		
	میزان رضایت از خدمات ارائه شده	سرايه کاربری ورزشی		

ماخذ: نگارندگان

## ۳- تحلیل یافته‌ها

در این بخش از پژوهش پرسش‌نامه‌های موجود بر اساس مدل TOPSIS در ابعاد ذهنی تحلیل و میزان رضایت ذهنی در هر یک از قلمروها و همچنین رضایت کلی ذهنی افراد از کیفیت زندگی در شهرک گلستان و در نهایت سطح زیست‌پذیری آن مشخص می‌شود.

همچنین با استفاده از تحلیل‌های GIS و با توجه به استانداردهای شعاع عملکردی هر یک از کاربری‌ها و سرانه‌های استاندارد برخورداری در هر قلمرو با استفاده از مدل تاپسیس محاسبه می‌گردد.

## قلمرو مسکن

قلمرو مسکن در دو بعد عینی و ذهنی با مدل تاپسیس تحلیل می‌شود.

## قلمرو عینی مسکن

قلمرو عینی مسکن با سه شاخص قدمت بنا، مصالح نما و کیفیت بنا تعریف می‌شود که با تحلیل نقشه‌ها در محیط GIS و اعمال روش تاپسیس، فاصله نهایی از حالت ایده آل ۰.۸۶ بدست می‌آید که در وضعیت بسیار خوب ارزیابی می‌شود.

## جدول ۲- مدل تاپسیس قلمرو عینی مسکن

شاخص	قدمت بنا	مصالح نما	کیفیت بنا
وضع موجود	0.671	0.651	0.652
ماکزیمم	0.704	0.720	0.744
مینیمم	0.235	0.240	0.149
فاصله از ماکزیمم ایده آل	0.001	0.005	0.009
فاصله از مینیمم ایده آل	0.190	0.169	0.253

مأخذ: نگارندگان

## - قلمرو ذهنی مسکن

قلمرو ذهنی مسکن نیز توسط سه شاخص رضایت از اندازه مسکن، نورگیری و طراحی آن می‌باشد که با اعمال روش تاپسیس بر داده‌های پرسش‌نامه ای فاصله نهایی از حالت ایده آل ۰.۵۸ بدست می‌آید که وضعیت محله در وضعیت متوسط ارزیابی می‌شود.

## جدول ۳- مدل تاپسیس قلمرو ذهنی مسکن

شرح	اندازه مسکن	طراحی مسکن	نورگیری
وضعیت موجود	581	526	624
ایده ال مثبت	865	865	865
ایده ال منفی	173	173	173
فاصله از ایده ال مثبت	80656	114921	58081
فاصله از ایده ال منفی	166464	124609	203401

مأخذ: نگارندگان

## - قلمرو حمل و نقل

قلمرو حمل و نقل نیز در دو بعد عینی و ذهنی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

## قلمرو عینی حمل و نقل و دسترسی

قلمرو عینی حمل و نقل توسط شاخص‌های فاصله از مهدکودک، فاصله از مدرسه ابتدایی، فاصله از مدرسه راهنمایی، فاصله از دبیرستان، فاصله از واحدهای تجاری، فاصله از مراکز درمانی، فاصله از مراکز فرهنگی، فاصله از مراکز ورزشی، فاصله از فضای سبز، فاصله از ایستگاه اتوبوس و در نهایت فاصله از بزرگراه تعریف می‌شود.

تحلیل نقشه‌های وضع موجود و مقایسه آن با استانداردهای شعاع عملکردی و در نهایت اعمال روش تاپسیس نشان می‌دهد که فاصله نهایی از وضعیت ایده آل ۰.۶۶ است که که وضعیت محله در وضعیت مناسب ارزیابی می‌شود.

جدول ۵- مدل تاپسیس قلمروی ذهنی دسترسی

شماره	ایده آل مثبت	وضع موجود	ایده آل منفی	فاصله از ایده آل مثبت	فاصله از ایده آل منفی
دبستان	865	483	173	145924	96100
راهنمایی	865	482	173	146689	95481
دبیرستان	865	484	173	145161	96721
تجاری	865	532	173	110889	128881
ورزشی	865	622	173	59049	201601
درمانی	865	564	173	90601	152881
تفریحی	865	622	173	59049	201601
اداری	865	413	173	204304	57600
سبز	865	569	173	87616	156816
پیاده‌روی	865	485	173	144400	97344
عمومی	865	488	173	142129	99225
دوچرخه	865	402	173	214369	52441
پارکینگ	865	410	173	207025	56169
بزرگراه	865	705	173	25600	283024
روشنایی	865	567	173	88804	155236
راحتی	865	398	173	218089	50625
ایمنی	865	401	173	215296	51984

ماخذ: نگارندگان

#### - قلمرو کالبدی و زیبایی شناسی

قلمرو کالبدی و زیبایی شناسی نیز در دو بعد عینی و ذهنی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

#### - قلمرو عینی کالبدی

در قلمرو عینی کالبدی میزان برخورداری افراد محله از سطح کاربری موجود تجاری، درمانی، آموزشی، فضای سبز، فرهنگی و ورزشی بررسی می‌شود.

با توجه به وجود سرانه‌های استاندارد و پایین تر بودن سطح تمامی کاربری‌ها از استانداردهای موجود می‌توان سرانه استاندارد را به عنوان ماکزیمم ایده آل تعریف نمود. اما نکته ای که مطرح می‌شود آن است که تعریف مینییمم ایده آل برای این قلمرو امکان پذیر نیست و نمی‌توان روش تاپسیس را در بعد عینی

جدول ۴- مدل تاپسیس قلمروی عینی دسترسی

شاخص	فاصله از مینییم	فاصله از ماکزیمم
فاصله از مهدکودک	0.1657	0.0860
فاصله از ابتدایی	0.1592	0.0448
فاصله از راهنمایی	0.1618	0.0597
فاصله از دبیرستان	0.1495	0.0101
فاصله از تجاری	0.2379	0.0030
فاصله از درمانی	0.1568	0.0337
فاصله از فرهنگی	0.1584	0.0411
فاصله از ورزشی	0.1558	0.0294
فاصله از فضای سبز	0.1749	0.1783
فاصله از ایستگاه اتوبوس	0.1518	0.0157
فاصله از بزرگراه	0.2356	0.0016

ماخذ: نگارندگان

#### - قلمرو ذهنی حمل و نقل و دسترسی

قلمرو ذهنی حمل و نقل از سنجش میزان رضایت افراد از دسترسی کاربری‌ها و امکاناتی نظیر دبستان، راهنمایی، دبیرستان، مراکز خرید، ورزشی، درمانی، تفریحی، اداری، سبز، پیاده‌روی، عمومی، دوچرخه، پارکینگ، بزرگراه و همچنین رضایت از میزان روشنایی معابر، ایمنی و راحتی حمل و نقل و دسترسی بدست می‌آید.

با توجه به روابط تاپسیس فاصله نهایی مجموع شاخص‌ها از ماکزیمم ایده آل ۱۵۱۸.۲۲ و از مینییمم ایده آل ۱۴۲۶.۰۸۹ محاسبه می‌شود و بر این اساس میزان رضایت مندی از قلمرو دسترسی و حمل و نقل ۰.۴۸ بدست می‌آید که وضعیت محله در وضعیت متوسط ارزیابی می‌شود.

## جدول ۷- مدل تاپسیس قلمروی ذهنی کالبدی

فاصله از ایده آل منفی	فاصله از ایده آل مثبت	ایده آل منفی	پوزیو	ایده آل پوزیو	رتبه
152100	91204	173	563	865	زیبایی
158404	86436	173	571	865	منظر
131044	108900	173	535	865	تجاری
254016	35344	173	677	865	تجاری روزانه
165649	81225	173	580	865	تجاری هفتگی
160801	84681	173	574	865	تجاری ماهیانه
119716	119716	173	519	865	درمانی
93025	149769	173	478	865	آموزشی
197136	61504	173	617	865	فضای سبز
55225	208849	173	408	865	اداری
128881	110889	173	532	865	فرهنگی

ماخذ: نگارندگان

## - قلمرو اجتماعی

با توجه به کمبود اطلاعات و داده‌ها درباره مسائل اجتماعی این قلمرو تنها در عرصه‌ی ذهنی و بر مبنای اطلاعات بدست آمده از پرسش‌نامه‌ها توسط مدل تاپسیس مورد سنجش قرار می‌گیرد.

قلمرو اجتماعی در بعد ذهنی شامل شاخص‌هایی نظیر: رضایت از همسایه‌ها، سطح روابط اجتماعی، امکان حضور شهروندان، امنیت در شب، دیدار دوستان، امکان مشارکت، هویت شهرک و میزان تمایل به ماندن در شهرک می‌شود.

با توجه به روابط تاپسیس فاصله نهایی مجموع شاخص‌ها از ماکزیمم ایده آل ۱۰۶۵.۲۹ و از مینیمم ایده آل ۹۲۳.۳۲ محاسبه می‌شود و بر این اساس میزان رضایت‌مندی از قلمرو اجتماعی ۰.۴۶ بدست می‌آید که وضعیت محله در وضعیت متوسط ارزیابی می‌شود.

قلمرو کالبدی استفاده نمود به همین دلیل از نسبت سرانه موجود به سرانه استاندارد به عنوان شاخصی برای سنجش برخورداری این قلمرو استفاده می‌شود و در نهایت برای محاسبه رضایت کلی این قلمرو از میانگین رضایت از هر شاخص استفاده می‌شود.

با توجه به آنکه خروجی این روش نیز بین صفر تا یک است می‌تواند در تحلیل‌های ثانویه جهت مقایسه به کار رود.

## جدول ۶- مقایسه سرانه موجود و استاندارد

کاربری	سرانه موجود	استاندارد	استاندارد/موجود
تجاری	۰.۶۶	۱	0.66
درمانی	۰.۰۳۱	۰.۲۵	0.12
آموزشی	۰.۷۵	۳.۷۷۵	۲۰.
فضای سبز	۳.۹	۶	0.65
فرهنگی	۰.۱۸	۰.۵	0.36
ورزشی	۰.۱۷	۱.۵	0.11

ماخذ: نگارندگان

با توجه به فاصله سرانه‌های موجود از استاندارد میانگین فاصله‌ها ۰.۳۵ و در وضعیت نامناسب ارزیابی می‌شود.

## - قلمرو ذهنی کالبدی

قلمرو عینی کالبدی- زیبایی شناسی شامل شاخص‌های رضایت از زیبایی شهرک، منظر شهرک، سطح و کیفیت خدمات تجاری روزانه، تجاری هفتگی، تجاری ماهیانه، درمانی، آموزشی، فضای سبز، اداری و فرهنگی می‌شود که با استفاده از پرسش‌نامه مقادیر وضع موجود، ماکزیمم و مینیمم ایده آل محاسبه می‌شود.

با توجه به روابط تاپسیس فاصله نهایی مجموع شاخص‌ها از ماکزیمم ایده آل ۱۰۶۷ و از مینیمم ایده آل ۱۲۷۱.۲۱ محاسبه می‌شود و بر این اساس میزان رضایت‌مندی از قلمرو کالبدی ۰.۵۴ بدست می‌آید که وضعیت محله در وضعیت متوسط ارزیابی می‌شود.

## جدول ۸- مدل تاپسیس قلمروی ذهنی اجتماعی

فصله از ایده ال مثبت	فصله از ایده ال منفی	ایده ال مثبت	موجود	ایده ال مثبت	ن
161604	84100	173	575	865	همسایه‌ها
173056	76176	173	589	865	روابط اجتماعی
59049	201601	173	416	865	حضور شهروندان
59049	201601	173	416	865	امنیت در شب
112225	127449	173	508	865	دوستان
93025	149769	173	478	865	مشارکت
118336	121104	173	517	865	هویت
76176	173056	173	449	865	ترک محل

ماخذ: نگارندگان

## - قلمرو اقتصادی

با توجه به کمبود داده درباره شاخص‌های اقتصادی در سطح محلات و همچنین غیر قابل استناد بودن داده‌های جمع آوری شده و مقاومت افراد از پاسخ گویی با تکنیک پرس نامه درباره درآمدها و هزینه‌های تنها به سنجش میزان رضایت از هزینه‌های مسکن و حمل و نقل و میزان درآمد در بعد ذهنی اکتفا شده است.

## جدول ۹- مدل تاپسیس قلمروی ذهنی اقتصادی

شرح	هزینه مسکن	هزینه حمل و نقل	درآمد
وضع موجود	478	478	478
ماکزیمم ایده آل	865	865	865
مینیمم ایده آل	173	173	173
فاصله از ماکزیمم ایده آل	149769	149769	149769
فاصله از مینیمم ایده آل	93025	93025	93025

ماخذ: نگارندگان

با توجه به روابط تاپسیس فاصله نهایی مجموع شاخص‌ها از ماکزیمم ایده آل ۶۷۰.۳ و از مینیمم ایده آل ۵۲۸.۲۷ محاسبه می‌شود و بر این اساس میزان

رضایت‌مندی از قلمرو اقتصادی ۰.۴۴ بدست می‌آید که وضعیت محله در وضعیت متوسط ارزیابی می‌شود. قلمرو محیط زیست

با توجه به عدم محدود شدن مساله محیط زیست به سطح شهرک و تاثیرپذیری مستقیم شاخص‌هایی نظیر آلودگی هوا از کل شهر تهران و عدم امکان شناخت سیستم مورد بررسی، این قلمرو نیز تنها در بعد ذهنی تحلیل شده است و شاخص‌هایی نظیر رضایت از دفع زباله، میزان سر و صدا، کیفیت هوا و نحوه دفع آب‌های سطحی وارد مدل تاپسیس شده اند.

## جدول ۱۰- مدل تاپسیس قلمروی محیط‌زیست

ن	زباله	سر و صدا	کیفیت هوا	دفع آب‌های سطحی
ایده ال مثبت	865	865	865	865
وضع موجود	516	701	704	667
ایده ال منفی	173	173	173	173
فاصله از ایده ال مثبت	121801	26896	25921	39204
فاصله از ایده ال منفی	117649	278784	281961	244036

ماخذ: نگارندگان

با توجه به روابط تاپسیس فاصله نهایی مجموع شاخص‌ها از ماکزیمم ایده آل ۶۶۲.۴ و از مینیمم ایده آل ۹۶۰.۴۳ محاسبه می‌شود و بر این اساس میزان رضایت‌مندی از قلمرو محیط‌زیست ۰.۶۷ بدست می‌آید که وضعیت محله در وضعیت مناسب ارزیابی می‌شود.

تحلیل یکپارچه کل قلمروها در بعد ذهنی

با توجه به اینکه تمامی قلمروها از نظر بعد ذهنی مورد بررسی قرار گرفته اند می‌توان رضایت کلی شهروندان را در قلمروهای مختلف در این بعد با استفاده از مدل تاپسیس اندازه گیری نمود.

## جدول ۱۱- اعمال روش تاپسیس ذهنی کلی

شاخص	موجود	ماکریمم ایده آل	مینیمم ایده آل	فاصله از ماکریمم ایده آل	فاصله از مینیمم ایده آل
کیفیت مسکن	581	865	173	80656	166464
طراحی	526	865	173	114921	124609
نورگیری	624	865	173	58081	203401
دبستان	483	865	173	145924	96100
راهنمایی	482	865	173	146689	95481
دبیرستان	484	865	173	145161	96721
مراکز خرید	532	865	173	110889	128881
ورزشی	622	865	173	59049	201601
درمانی	564	865	173	90601	152881
تفریحی	622	865	173	59049	201601
اداری	413	865	173	204304	57600
فضای سبز	569	865	173	87616	156816
پیاده‌روی	485	865	173	144400	97344
عمومی	488	865	173	142129	99225
دوچرخه	402	865	173	214369	52441
پارکینگ	410	865	173	207025	56169
بزرگ راه	705	865	173	25600	283024
روشنایی	567	865	173	88804	155236
راحتی	398	865	173	218089	50625
ایمنی	401	865	173	215296	51984
زیاله	516	865	173	121801	117649
سروصدا	701	865	173	26896	278784
کیفیت هوا	704	865	173	25921	281961
آب‌های سطحی	667	865	173	39204	244036
همسایه‌ها	575	865	173	84100	161604
روابط اجتماعی	589	865	173	76176	173056
حضور شهروندان	416	865	173	201601	59049
شب	416	865	173	201601	59049
دوستان	508	865	173	127449	112225
مشارکت	478	865	173	149769	93025
هویت	517	865	173	121104	118336
ترک محل	449	865	173	173056	76176
هزینه مسکن	491	865	173	139876	101124
	492	865	173	139129	101761
درآمد	547	865	173	101124	139876
زیبایی	563	865	173	91204	152100
منظر	571	865	173	86436	158404
تجاری	535	865	173	108900	131044
تجاری روزانه	677	865	173	35344	254016
هزینه حمل و نقل	580	865	173	81225	165649
تجاری ماهیانه	574	865	173	84681	160801
درمانی	519	865	173	119716	119716
آموزشی	478	865	173	149769	93025
فضای سبز	617	865	173	61504	197136
اداری	408	865	173	208849	55225
فرهنگی	532	865	173	110889	128881

ماخذ: نگارندگان

با توجه به مدل تاپسیس فاصله شهرک از حالات ایده‌آل در تمامی قلمروها در بعد ذهنی ۰.۵۱۷۹ محاسبه می‌گردد که نشانگر میزان رضایت متوسط افراد از سکونت در این شهرک است.

#### ۴- نتیجه گیری

با توجه به مبانی نظری در باب کیفیت زندگی و شهر زیست پذیر و اشتراک قلمروها و شاخص‌ها، شش قلمرو اجتماعی، اقتصادی، کالبدی-زیبایی شناختی، مسکن، حمل و نقل و ترافیک و زیست محیطی به منظور سنجش سطح برخورداری و رضایت شهروندان قابل شناسایی است که با استفاده از مدل‌های مقایسه ای وضع موجود و وضعیت ایده آل نظیر تاپسیس قابل اندازه گیری می‌باشند.

نتایج موضعی پژوهش نیز در ارتباط مستقیم با فرضیات و آزمون آن‌ها دارد که فرضیه اول، "به نظر می‌رسد میزان رضایت ساکنین از سکونت در شهرک گلستان در سطح متوسط به بالا قرار داشته باشد" از طریق نتایج مدل تاپسیس قابل آزمون است.

با توجه به بخش تحلیل و اعمال روش تاپسیس برای شاخص‌های ذهنی که بیان گر میزان رضایت افراد از سکونت در شهرک گلستان است که ۵۱ درصد محاسبه می‌گردد که با توجه به طیف لیکرت این شهرک را در رده‌ی رضایت متوسط قرار می‌گیرد و بنابراین وضعیت رضایت در این شهرک در رده مناسب یا بسیار مناسب قرار نگرفته و فرضیه اول رد می‌شود.



## جدول ۱۲- وضعیت اثبات و رد فرضیه اول

میزان رضایت	۲۰-۰	۴۰-۲۰	۶۰-۴۰	۸۰-۶۰	۱۰۰-۸۰
مفهوم	بسیار کم	کم	متوسط	زیاد	بسیار زیاد
آزمون فرضیه	رد	رد	رد	اثبات	اثبات
وضعیت شهرک	۰.۵۱۷۹ که در رده متوسط قرار می‌گیرد و فرضیه اول رد می‌شود				

ماخذ: نگارندگان

فرضیه دوم مبنی بر "به نظر می‌رسد بین سطح شاخص‌های ذهنی و عینی، رابطه معناداری وجود دارد" نیز با آزمون همبستگی قابل تحلیل است. با توجه به اعمال مدل تاپسیس برای قلمروهای مسکن، دسترسی و خدمات شهری در دو بعد ذهنی و عینی و مقایسه‌ی نتایج این دو بعد با استفاده از همبستگی میزان معناداری رابطه این دو بعد مشخص می‌شود.

## جدول ۱۳- تطابق زیست پذیری عینی و ذهنی

شرح	عینی	وضعیت	ذهنی	وضعیت
قلمرو مسکن	۰.۸۶	بسیار مناسب	۰.۵۸	متوسط
قلمرو حمل و نقل	۰.۶۶	مناسب	۰.۴۸	متوسط
قلمرو کالبدی	۰.۳۵	نامناسب	۰.۵۴	متوسط
قلمرو اجتماعی	-	-	۰.۴۶	متوسط
قلمرو اقتصادی	-	-	۰.۴۴	متوسط
قلمرو زیست محیطی	-	-	۰.۶۷	مناسب

ماخذ: نگارندگان

با توجه به جهت دار بودن فرضیه زیرا اگر میزان همبستگی به یک نزدیک تر باشد فرض اثبات و در صورت نزدیکی به صفر فرضیه رد می‌شود.

با توجه به همبستگی میزان زیست پذیری در سه قلمرو مسکن، حمل و نقل و کالبدی در دو بعد عینی و ذهنی که ۰.۲۸ محاسبه می‌شود نشان می‌دهد که رابطه معناداری بین شاخص‌های عینی و ذهنی وجود ندارد.

نتایج کمی و تفصیلی زیست پذیری در قلمروهای مختلف و همچنین به طور کلی نتایج زیر را نشان می‌دهد.

با توجه به تحلیل‌های انجام شده مشخص می‌گردد که شهرک گلستان از نظر رضایت ذهنی ساکنین در وضعیت توسط (۰.۵۱) قرار دارد.

تحلیل قلمرو مسکن نشان می‌دهد که علاوه بر خورداری مسکن موجود در شهرک (۰.۸۶) به علت مساحت زیاد و نوساز بودن، رضایت ذهنی در سطح متوسط (۰.۵۸) قرار دارد، در قلمرو حمل و نقل نیز وضعیت مشابهی مشاهده می‌گردد و رضایت ذهنی ۰.۴۸ در مقابل ۰.۶۶ برخوردار عینی محاسبه می‌شود.

در عرصه ی کالبدی وضعیت متفاوتی مشاهده می‌شود و به علت کمبود امکانات، دوری از مرکز شهر و پایین بودن سطح و سرانه کاربری‌ها برخوردار عینی پایین (۰.۳۵) است در صورتی که رضایت ذهنی (۰.۵۴) در وضعیتی متوسط قرار دارد.

با توجه به عدم توسعه ی تدریجی بافت و کمبود روابط اجتماعی رضایت ذهنی از این قلمرو در سطح متوسط (۰.۴۶) قرار دارد.

و در نهایت با توجه به فاصله ی شهرک گلستان از مرکز شهر و آلودگی‌های ناشی از ازدحام رضایت و وضعیت محیط زیستی مناسب (۰.۶۷) محاسبه می‌گردد.

نتایج کلان پژوهش نشان می‌دهد وضعیت برخوردار عینی در یک قلمرو ارتباطی با سطح رضایت در آن قلمرو ندارد و به عبارتی دیگر بین شاخص‌های عینی و ذهنی ارتباطی وجود ندارد.

همچنین این عدم همبستگی را می‌توان ناشی از آن دانست که سرانه و شعاع‌های عملکردی نمی‌تواند به تنهایی برای تعریف میزان رضایت افراد به کار رود و

رضوانی، محمد رضا، منصوریان، حسین (۱۳۸۹)،  
سنجش کیفیت زندگی: بررسی مفاهیم، شاخص‌ها  
و مدل‌ها و ارائه مدل پیشنهادی برای نواحی  
روستایی، فصلنامه روستا و توسعه، سال ۱۱،  
شماره ۸

ریک ون پل (۱۳۹۰)، رویکردها و روش‌های سنجش  
کیفیت محیط مسکونی شهری، ترجمه و تالیف:  
مجتبسی رفیعیان و جمشید مولودی، انتشارات  
آذرخش.

زبردست، اسفندیار و بنی عامریان، مهسا (۱۳۸۸).  
بررسی ارتباط بین شاخص‌های عینی و ذهنی بعد  
خدمات عمومی کیفیت زندگی شهری در شهر  
جدید هشتگرد، نامه معماری و شهرسازی، دو  
فصلنامه دانشگاه هنر، شماره سه.

فتحعلیان، معصومه و پرتوی، پروین (۱۳۹۰). مطالعه  
تطبیقی کیفیت زندگی در بافت‌های خودرو و  
برنامه ریزی شده (مورد پژوهی قائمیه و واوان).  
نشریه مطالعات تطبیقی هنر (دوفصلنامه علمی  
پژوهشی)، شماره اول.

فرجی ملائی، امین، عظیمی، آزاده و کرامت الله زیاری  
(۱۳۸۹). تحلیل ابعاد کیفیت زندگی در نواحی  
شهری ایران، مجله پژوهش و برنامه‌ریزی شهری،  
سال اول، شماره دوم.

فرجی سبکبار، حسنعلی، صادق لو، طاهره و سجاسی  
قیداری، حمدالله (۱۳۹۰). سنجش کیفیت زندگی  
در مناطق روستایی: مطالعه موردی دهستان آق  
بلاغ استان زنجان، فصلنامه روستا و توسعه، سال  
چهاردهم، شماره ۴.

لطفی، صدیقه (۱۳۸۸). مفهوم کیفیت زندگی شهری:  
تعاریف، ابعاد و سنجش آن در برنامه‌ریزی شهری،

حتماً باید نظرسنجی انجام گرفته و نظر شهروندان نیز  
اعمال شود.

## منابع

بندرآباد، علیرضا (۱۳۹۰). شهر زیست پذیر از مبانی تا  
معانی، انتشارات آذرخش

بنی عامریان، مهسا (۱۳۸۸). ارزیابی شاخص‌های عینی  
و ذهنی بعد کالبدی - محیطی کیفیت زندگی  
شهری در شهرهای جدید نمونه موردی فاز یک  
شهر جدید هشتگرد، استاد راهنما: دکتر اسفندیار  
زبردست، پایان نامه کارشناسی ارشد، پردیس  
هنرهای زیبا دانشگاه تهران.

پاکزاد، جهانشاه، سیر اندیشه‌ها در شهرسازی (۳) از  
فضا تا مکان (۱۳۸۹). تهران، انتشارات آرمان‌شهر.

تقوایی، مسعود (۱۳۸۵)، تحلیل و طبقه بندی مناطق  
روستایی استان‌های کشور بر اساس شاخص‌های  
توسعه انسانی، تحقیقات جغرافیایی، سال ۲۱،  
شماره ۸۲

جلالی، دانن (۱۳۸۸). سنجش کیفیت زندگی در قلمرو  
کالبدی شهر جدید پرند، استاد راهنما: دکتر  
اسفندیار زبردست، پایان نامه کارشناسی ارشد،  
پردیس هنرهای زیبا دانشگاه تهران.

حریرچی، امیر محمود، میرزایی، خلیل و جهرمی و  
مکانی، اعظم (۱۳۸۸). چگونگی وضعیت کیفیت  
زندگی شهروندان شهر جدید پردیس، فصلنامه‌ی  
پژوهش اجتماعی، سال دوم، شماره چهارم.

رضوانی، محمدرضا، منصوریان، حسین، احمدی،  
فاطمه (۱۳۸۹)، ارتقای روستاها به شهر و نقش آن  
در بهبود کیفیت زندگی ساکنان محلی، فصلنامه  
پژوهش‌های روستایی، سال ۱، شماره ۱.

- National Complete Streets Coalition. (2011). Complete streets. Retrieved from, <http://www.completestreets.org>
- North Central Texas Council of Governments. (2011). Mobility 2035. Retrieved from <http://www.nctcog.org>.
- Omuta, G E (1988), The quality of urban life and the perception of livability: A case study of neighbourhoods in benin city, Nigeria. *Social indicators research*, 20(4).
- Pacione, M., 2003, Urban environmental quality and human wellbeing- a social geographical perspective, *Landscape and Urban Planning*, NO. 65(1-2).
- Pal, A.K.Kumar,U.C. (2005): Quality of Life Concept for the evaluation of Societal Development of rural Community in west Bangal, India, *rural development*, Vol. 15, No. 2.
- Romney, David M., Roy I. Brown, and Prem S. Fry. (1994). Improving the quality of life: Prescriptions for change. *Social Indicators Research*. 33.
- Rue, H., McNally, L., Rooney, K., Santalucia, P., Raulerson, M., Lim-Yap, L. Mann, J. & Burden, D. (2011). Livability in transportation. Washington, DC: FHWA. Retrieved from <http://www.fhwa.dot.gov>
- Sanford, E.L. & Reeder, V.S. (۲۰۱۱). How can transportation agencies use performance metrics to support our livability and sustainability goals? Retrieved from <http://www.camsys.com>. ۲۰۱۲
- Timmer, Vanessa & Seymoar, Nola-Kate (2006). THE WORLD URBAN FORUM, Vancouver Working Group Discussion Paper, International Centre for Sustainable Cities.
- United States Environmental Protection Agency & Smart Growth Network (2010). What is smart growth? Retrieved from <http://www.epa.gov>
- United States Department of Transportation, Federal Highway Administration. (2011). Smart growth and the FHWA. Retrieved from <http://www.fhwa.dot.gov>
- Victoria Transport Policy Institute (2011) Smart growth. Retrieved from <http://www.vtpi.org>
- فصلنامه علمی پژوهشی جغرافیای انسانی - سال اول، شماره چهارم.
- مه‌دیزاده، جواد و همکاران (۱۳۸۲). برنامه ریزی راهبردی توسعه شهری (تجربیات اخیر جهانی و جایگاه آن در ایران)، معاونت شهرسازی و معماری وزارت مسکن و شهرسازی.
- مهندسین مشاور آرمان شهر (۱۳۹۰). راهبرد توسعه شهری منطقه ۲۲ تهران
- Burden, D. & Litman, T. (2011). America needs complete streets. *ITE Journal*, 81(4).
- Chicago Metropolitan Agency for Planning. (2009). GoTo2040. Retrieved from <http://www.cmap.illinois.gov>
- Cities, p. (2003). A sustainable urban system: the long-term plan for greater vancouver, canada: cities PLUS.
- Congress for New Urbanism. (2011). Who we are. Retrieved from [http://www.cnu.org/who\\_we\\_are](http://www.cnu.org/who_we_are); September 28, 2012
- Epley, D and Menon, M (2008), “ A method of assembling cross-sectional indicators into a community quality of life” *social indicators Research* vol 88, NO.2.
- Foo, T.S., 2000, Subjective assessment of urban quality of life in Singapore (1997- 1998), *Habitat International*, NO. 24(1)
- Houston-Galveston Area Council (2011). H-GAC livable centers program facts. Retrieved from <http://www.h-gac.com>
- Kochera, A., Straight, A., & Guterbock, T. (۲۰۰۵). Beyond ۵۰.۰۵: A report to the nation on livable communities: Creating nvironmental for successful aging. Retrieved from, <http://assets.aarp.org>.
- Litman, T. (2011). Well measured: Developing indicators for sustainable and livable transport planning. Retrieved from <http://www.vtpi.org>
- Lee, Y. J. (2008): Subjective quality of Life Measurement in Taipei, *Building and environment*, 43(7).
- metropolitan fringe, *Social Indicators Research*, NO. 90..

Wheeler, S. (2005). Livable communities: creating safe and livable Neighborhoods,town and region in california.

[www.fa.wikipedia.org](http://www.fa.wikipedia.org)

Zebardast, E., 2009, the housing domain of quality of life and life satisfaction in the spontaneous settlements on the Tehran.