



جغرافیا و روابط انسانی، بهار ۱۳۹۸، دوره ۱، شماره ۴

ساختار فضایی و اثرات آن بر کیفیت زندگی در محلات شهری

(نمونه‌موردی: منطقه ۱۵، تهران)

فرشته خرازی قدیم^۱، مرضیه امینی^۲

۱-پژوهشگر دوره دکترای معماری، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تبریز، ایران

۲-دانشجوی دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه فردوسی مشهد

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۱/۲۳

تاریخ دریافت: ۱۳۹۸/۰۱/۱۲

چکیده

شناخت ساختار فضایی شهر با تأکید بر الگوی کاربری زمین در رابطه با بررسی کیفیت زندگی شهروندان و مکانیزم‌های موثر بر آن اهمیت زیادی می‌یابد. لذا کیفیت زندگی به‌عنوان راهی برای مقابله با این دگرگونی‌ها از سوی سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان در سطوح بین‌المللی و ملی مطرح گردید. در همین راستا، هدف اصلی این تحقیق بررسی تأثیر ساختار فضایی شهر بر کیفیت زندگی در منطقه ۱۵، کلانشهر تهران بوده و برای شناخت این هدف کلی، اهداف فرعی، سوالات و فرضیات تحقیق طراحی گردیده است. روش تحقیق مورد استفاده در این مطالعه پیمایشی بوده و برای گردآوری داده‌ها از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شده و برای تعیین اعتبار ابزار اندازه‌گیری، از تکنیک اعتبار صوری و برای تعیین میزان پایایی سئوالات از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است. جامعه آماری این تحقیق شامل کلیه شهروندان منطقه ۱۵، کلانشهر تهران می‌باشد. حجم نمونه تحقیق ۳۶۸ نفر بوده و برای انتخاب نمونه‌ها از روش نمونه‌گیری چند مرحله‌ای با در نظر گرفتن ویژگی‌های سنی و جنسی استفاده شده است. نتایج تحلیلی نشان بین ارزیابی شهروندان ساکن در منطقه مورد مطالعه نسبت به ساختار فضایی محل زندگی و رضایت از کیفیت زندگی شان تفاوت معناداری وجود دارد.

کلمات کلیدی: ساختار فضایی، رضایت از کیفیت زندگی، منطقه ۱۵، تهران.

مقدمه و طرح مسأله

کیفیت، مفهوم پیچیده‌ای است که معانی متفاوت را با توجه به موقعیت‌ها و شرایط گوناگون یدک می‌کشد. بشر امروزه همیشه به خدمات با کیفیت بالا نیاز داشته است ولی فهم مفهوم کیفیت و فرآیند آن، تغییرات زیادی در ذهن ایجاد می‌کند (Zeren Gulersoy and et al, 2009: 110). در طول بیست سال گذشته پژوهشگران متعددی در زمینه تعامل و ارتباط بین علوم اجتماعی و برنامه‌ریزی محیطی پیشنهاد داده‌اند که ارزیابی کیفیت محیطی می‌بایستی شامل هم ارزیابی عینی پدیده‌های طبیعی و هم ارزیابی ذهنی واکنش‌های انسانی به آنها باشد. به علاوه پژوهشگران پیشنهاد داده‌اند که تحقیقات در زمینه کیفیت زندگی می‌تواند شامل چنین خصوصیات باشد (Lee, 2015: 764). کیفیت محیط شهری، بستگی زیادی به کیفیت زیرساخت‌ها و مدیریت مناسب دارد (Islam, 1997). کیفیت زندگی ساکنین که چندبعدی می‌باشد و عناصر مختلفی را در بر می‌گیرد، در کنش متقابل با محیط زندگی قرار دارد. بنابراین توسعه همزمان ایده‌های کیفیت محیط شهری و شاخص‌های آن، یک فعالیت هدفمند است (Brown, 2003:86)، زیرا بسیاری از ناهنجاری‌های رفتاری در جوامع شهری، مانند خشونت، پرخاشگری، تجاوز به حقوق دیگران و رعایت نکردن قانون ضمن داشتن ریشه‌های تاریخی، فرهنگی و اقتصادی در کیفیت فضاهای سکونتی و کاری آنان نهفته است (رهنمایی، ۱۳۸۳: ۱۹). لذا نگرانی درباره کیفیت زندگی مدرن از خصوصیات جامعه معاصر است (Pacione, 2003: 19) که می‌تواند تابعی از کیفیت محیط باشد. همچنین تنزل در کیفیت محیط شهری می‌تواند نتیجه بعضی فعالیت‌های اقتصادی باشد. زمانی که جمعیت شهری افزایش می‌یابد افزایش فعالیتها از محدوده‌های قابل تحمل در مناطق شهری تجاوز می‌کند (Morais, 2011: 2). تمرکز روی کیفیت محیطی به عنوان کلیدی برای پژوهش در جغرافیای اجتماعی شهری می‌باشد. بر این اساس جغرافیای اجتماعی شهری تلاش قابل ملاحظه‌ای برای ارزیابی محیط‌های مختلف سکونتی معطوف داشته است. از آنجایی که نابرابری فضایی به عنوان یک مشکل برنامه‌ریزی، زمانی بروز می‌کند که ساختار فضایی نواحی مختلف یک شهر دارای تفاوت‌های بارز و آشکاری باشند؛ تفاوت‌هایی که نیاز به تدوین راه‌حل‌های برنامه‌ریزی گوناگون در مورد نواحی مختلف داشته و جوابگوی هدف والای ایجاد برابری فضایی در یک شهر باشند در این پژوهش به دنبال بررسی تاثیر ساختار فضایی شهر بر میزان رضایت از کیفیت زندگی شهروندان ساکن در منطقه ۱۵، کلانشهر تهران می‌باشیم.

ادبیات نظری پژوهش

در زمینه شهر و برنامه‌ریزی شهری نیز می‌توان گفت امروزه کیفیت زندگی شهری به‌عنوان کلیدی‌ترین مفهوم در برنامه‌ریزی شهری است. بر این اساس در بسیاری از کشورهای توسعه یافته برنامه‌ریزان در تلاش برای نمایش سطوح کیفیت زندگی در سطوح مختلف جغرافیایی هستند تا از این طریق بتوان راهکارهای بهینه‌ای را برای بهبود کیفیت زندگی نواحی عقب مانده از منظر شاخص‌های مورد بررسی بیابند (فرجی و دیگران، ۱۳۸۹: ۱۳). چرا که بررسی و تحلیل کیفیت زندگی به منظور شناسایی نقاط محروم شهری و طرح رویکردهایی با هدف رفع محرومیت ضروری است. پر واضح است که بی توجهی به چنین مطالعاتی می‌تواند تا حد بسیار زیادی سیستم شهری را مختل نموده و موجی از نارضایتی زندگی را سبب گردد (شماعی و دیگران، ۱۳۹۱: ۲۵۶). به خاطر اهمیت مفهوم کیفیت زندگی است که طی سی سال گذشته، کیفیت زندگی به مشابه یک هدف اصلی توسعه جامعه بر سیاست‌گذاران بسیاری از کشورها تاثیرگذار بوده است و مفهوم کیفیت زندگی جایگزین ایده ثروت



به مشابه هدف اصلی توسعه اجتماعی شده است (ماجدی و لهسایی زاده، ۱۳۸۵: ۱۰۰). در شهر نیز با تأثر از این موارد امروزه بالاترین هدف توسعه و مدیریت شهری، بهبود کیفیت زندگی و خوشبختی شهروندان تلقی شده است. زیرا مطالعه کیفیت زندگی راهی بین مسئولان محلی و شهروندان برای تعاملی سازنده که منجر به تفسیر و بحث در مورد موضوعات کلیدی مؤثر بر زندگی مردم می‌شود، باز می‌کند (رضوانی و دیگران، ۱۳۸۸: ۱۰۷).

متخصصان بر این باورند که ساختار فضایی شهر مجموعه‌ای مرکب از یک ستون فقرات و شبکه‌ای به هم پیوسته از کاربریها و عناصر مختلف و متنوع شهری است که شهر را در کلیت آن انسجام می‌بخشد و تار و پودش در همه گستره شهر تا انتهای‌ترین اجزای آن یعنی محله‌های مسکونی امتداد می‌یابد. این مجموعه، شالوده سازمان فضایی - کالبدی شهر و اجزای داخلی آن بوده و مبین خصوصیات کلی شهر است و سایر ساختمانها در شهر همانند پرکننده‌ها، در بین بخش‌های اصلی این شبکه را می‌پوشانند (حمیدی، ۱۳۷۶: ۱). همچنین ساختار فضایی شهر نظم و رابطه بین عناصر کالبدی و کاربری‌ها را در شهر نشان می‌دهد. به عبارتی دیگر ساختار فضایی به مجموعه‌ای از ارتباطات ناشی از فرم شهری و تجمع مردم، حمل و نقل و جریان کالا و اطلاعات اشاره دارد (Dolincar et al, 2010: 132). آلن برتو ساختار فضایی شهر را ترکیبی از دو جزء یعنی توزیع فضایی جمعیت و الگوی سفر مردم از محل سکونت به مقاصد و مکان‌های مختلفی که یک فعالیت یا تعامل اجتماعی در آن صورت می‌گیرد. مانند محل کار، مرکز خرید (فروشگاه‌ها) مدارس و محل تجمعات اجتماعی می‌داند. به عبارت دیگر ساختار فضایی شهر که از توزیع فضایی فعالیت‌ها و کاربری‌ها در نتیجه فرآیندهای طبیعی، اجتماعی و اقتصادی بوجود می‌آید، فرم و بافت شهر را نشان داده و بدین ترتیب در نحوه جابجایی‌های درون شهری و آسانی دسترسی به مقاصد مختلف نقش مهمی را ایفا می‌نماید (شکویی، ۱۳۸۱: ۵۰). بنابراین شناخت ساختار فضایی شهر با تأکید بر الگوی کاربری زمین در رابطه با بررسی کیفیت زندگی شهروندان و مکانیزم‌های مؤثر بر آن اهمیت زیادی می‌یابد (ویلیامز، ۱۳۸۳: ۵۰). لذا از آنجا که در این تحقیق به تأثیر ساختار فضایی شهر بر رضایت شهروندان از کیفیت زندگی پرداخته می‌شود، دارای اهمیت و ضرورت می‌باشد.

ماهیت ساختار فضایی

ساختار فضایی، محصول فرآیند فضایی است که در آن، فضا به وسیله‌ی فرآیندهای اجتماعی، اقتصادی و طبیعی سازمان می‌یابد. این سازمان‌یابی از محل استقرار عناصر و اجزاء داخلی یک پراکندگی فضایی تأثیر می‌پذیرد، در واقع ساختار فضایی از آرایش و سازمان‌یابی پدیده‌ها به وجود می‌آید (شکویی، ۱۳۸۱: ۲۹۵). کارائی ساختار فضائی به مکان و الگوی تراکم نقاط، نمودار تراکم شبکه و مقدار و کیفیت و جهت جریان و ... بستگی دارد هر کشور یا منطقه در نتیجه تصمیمات گذشته (افراد و دولت‌ها)، ساختار فضائی خود را دارند که برنامه‌ریزی فضائی بایستی آن را اصلاح کرده و در جهت تکامل آن بکوشد (میسرا، ۱۳۵۳: ۱۳). وظیفه برنامه‌ریزی فضائی، تحلیل ساختار فضائی و ارزیابی کارائی آنها در مقابل نیازهای اقتصادی، اجتماعی منطقه‌ای و ایجاد ساختاری جهت رسیدن به اهداف توسعه است. بر این اساس می‌توان گفت که هر سازمان،

ساختاری دارد. لیکن هر ساختار دارای هویت ویژه سازمانی نیست. یک سازمان ممکن است به صورت‌های مختلف مکانی قابل پیاده کردن باشد (مهدی‌پور، ۱۳۷۷: ۱۵).

عناصر تشکیل دهنده ساختار فضایی شهر

عوامل کلی سازنده ساختار فضایی در مقیاس کلان، شش عامل است که به شرح زیر از اجزای گوناگون تشکیل

می‌شوند:

پهنه کاربری زمین

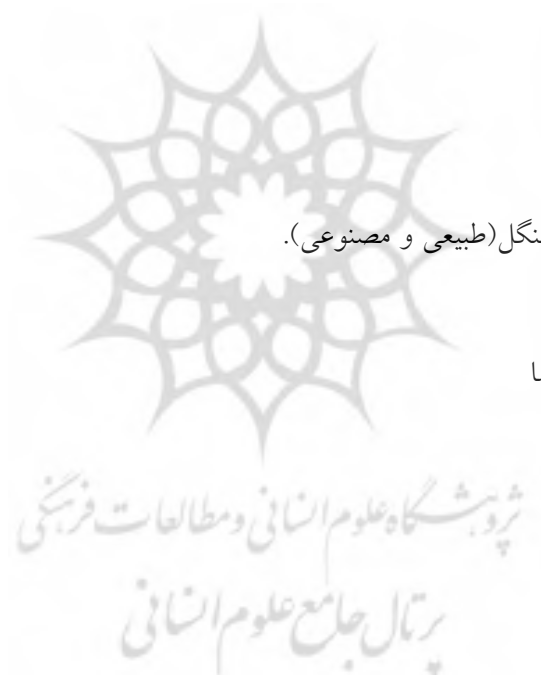
- پهنه محله بندی^۱
- حوزه‌های فعالیتی و عملکردی خاص (صنعتی، ورزشی، آموزشی، درمانی، نظامی)
- حوزه‌های اجتماعی و اقتصادی خاص (قومی، مذهبی، درآمدی، تراکم، مسکن)
- تراکم ساختمانی و دانه‌بندی بافت
- حوزه‌های باز و سبز
- پهنه‌های هویت - فرهنگی
- پهنه‌های طبیعی کوه، تپه، دره‌ها، جنگل (طبیعی و مصنوعی).

محورها

- محورهای خرید، بازارها و فعالیت‌ها
- محورهای گردش
- محورهای دید و منظر
- محورهای هویتی - فرهنگی.

لبه‌ها

- کوهپایه - کوهستان
- اراضی کشاورزی و کمربند سبز
- دره‌ها، مسیل‌ها، کانال‌ها
- راه آهن، اتوبان، جاده‌های منطقه‌ای و کمربندی.



^۱ . zoning

مراکز

- مراکز محله
- مراکز خرید
- مراکز شهر (منطقه)
- مراکز فرهنگی - هنری
- مراکز گردشگری.

نشانه‌ها

- نشانه‌های طبیعی (پارک جنگلی ناهارخوران، النگ دره و ...)
- ابنیه تاریخی - هویتی، قلعه، حصار، سردر، دیوارهای تاریخی
- برج‌ها، دکل‌ها، تلویزیون، مخابرات
- میدان‌ها، فضاهای جمعی
- دروازه‌ها.

شبکه راه‌ها

- راه‌های اصلی شریانی، اتوبان‌ها
- خیابان‌های اصلی
- خیابان‌های جمع کننده
- مترو
- ایستگاه‌ها و ترمینال‌ها



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی

پژوهشگاه علوم انسانی

این عناصر اصلی از هم جدا نیستند و همه با یکدیگر مرتبط بوده و در بسیاری از موارد در یکدیگر ادغام شده و محورها یا مراکز فعال و سرزنده یا پر ازدحام شهری یا خلوت و خالی را به وجود می‌آورند و به همان نسبت نیز مسائل شهری را نمودار می‌دهند. جداسازی آنها از یکدیگر دشوار است. هدف شهرسازی سامان دهی این تداخل‌ها، کاهش تضادها و مزاحمت‌ها و ازدحام، به ویژه ارتقاء کارایی و کیفیت کلی شهری است که در اثر این ترکیب و ادغام پدید می‌آید.

دیدگاه چیدمان فضا و شناخت روابط فضایی

شناخت ساختار فضایی شهرها نیازمند درک روابط میان انسان و فضا است به طوری که بیکن اعتقاد دارد، «ساختار اصلی شهر را باید با یک سیستم حرکتی جهت دار از حرکت انسان در فضا شناخت» و نه دید پرنده. اما پیچیدگی‌های فضایی و

رفتاری در شهرهای کنونی موجب شده درک کلیات ساختار شهر با توجه به این عوامل کاری سخت و دشوار گردد. چه رابطه‌ای بین ساختار کالبدی شهر و کارکردهای اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی آن و به طور کلی رفتارهای انسانی وجود دارد؟ با وجود تلاش‌های بسیار در علوم مختلف، هنوز نظریه و یا روش جامعی برای پاسخ‌گویی به این سوال بنیادی وجود ندارد. از جمله ای انجام گرفته در این زمینه، ابداع روش «چیدمان فضا» در اواخر دهه ۱۹۷۰ و توسعه آن طی دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ می‌باشد. این روش را پروفیسور بیل هیلیر^۲ همراه با جولین هنسن^۳ در دانشگاه لندن ابداع کردند (عباس‌زادگان، ۱۳۸۱: ۶۴). چیدمان فضا مجموعه‌ای از روش‌ها و تئوری‌هایی است که به مطالعه چگونگی اثر متقابل ساختار پیکربندی فضا و سازمان و رفتارهای اجتماعی می‌پردازد. بیل هیلیر، در نظریه خود به نام «حرکت طبیعی»، به تاثیر پیکربندی فضایی در نمودارگیری الگوهای رفتاری و اجتماعی، مانند الگوی حرکت، می‌پردازد. این تئوری بر این نکته تاکید دارد که برای درک پیچیدگی شهر، ارتباط بین اجزاء و عناصر سازنده آن شهر نقش مهمتری نسبت به تک تک اجزاء دارد.

نحوه چیدمان فضا در ایجاد تردد عبوری (حرکت طبیعی) بسیار اهمیت دارد، زیرا نحوه چیدمان فضا ساختار تردد را نمودار می‌دهد و در صورت عبور مردم از فضا، ویژگی‌های محلی و ویژگی‌های طراحی فضا مردم را تشویق می‌کنند تا مدت بیشتری در آن مکث کنند و از ویژگی‌های آن بهره ببرند. زمانی که مردم از فضایی به دلیل ویژگی‌های ترتیب فضایی با تراکم بیشتری عبور می‌کنند، کاربری‌هایی که نیاز به این جمعیت زیاد دارند در آن فضاها متمرکز می‌گردند و خود متقابلاً سبب افزایش تراکم تردد می‌شوند. این حالت را اقتصاد حرکت می‌نامند، که منظور از آن، تاثیر تراکم تردد بر عملکرد کاربری‌های مجاور است. بعلاوه معمولاً این گونه است که تمرکز تردد، ارزش املاک مجاور- به خصوص املاک تجاری - را افزایش می‌دهد. نتایج تحقیقات متعدد تایید کننده آن است که نحوه ترتیب فضاها یک شهر رابطه معنی‌دار قوی‌ای با نحوه استفاده از فضاها، تراکم تردها، نوع کاربری‌ها و ارزش املاک مجاور دارد. هیلیر معتقد است برخلاف نظریه جاذب‌های فضایی، (این نظریه معتقد است که جاذب‌های فضایی مانند کاربری‌ها عامل اصلی جذب و هدایت حرکت عابر پیاده می‌باشند) این پیکربندی فضایی^۴ شبکه معابر می‌باشد که حرکت عابرین پیاده را نمودار می‌دهد (هیلیر، ۲۰۰۷).

الگوهای فیزیکی ارائه شده جهت ساختار فضایی شهرها

الف- الگوی افقی: توسعه و گسترش شهر با اشغال سطح زمین و فضای بیشتر انجام می‌گیرد. مشکلات شهری همانند تراکم ترافیک، آلودگی هوا، آلودگی صوتی، اتلاف وقت و... با گسترش پهن‌دشتی شهر کاهش می‌یابد. زمین مناسب برای کاربری‌های متنوع به فراوانی یافت می‌شود. فقر یا اختلاف طبقاتی مانع دسترسی زمین و هوای آزاد نیست. همه افراد جامعه از آزادی و حق انتخاب برای دستیابی به مسکن مورد علاقه خود برخوردارند. سترتون از تخصیص اراضی برای افراد دار و ندار در شهرهای استرالیا سخن می‌گوید که با الگوی توسعه افقی شهر میسر شده است. طبیعت گرائی و اعتقاد به عدالت

2 Bill Hillier
3 Hanson Julienn
4 Configuration



اجتماعی در این الگو مشهود است. شهر لس آنجلس آمریکا و شهر پهنشدنی برودایکر نمونه‌ای از شهر با الگوی توسعه افقی است.

ب- الگوی گسترش عمودی: فلسفه وجودی شهر، تقابل با طبیعت است. مسالمت آمیز نبودن همزیستی شهر و طبیعت، صدمات سنگینی بر طبیعت و محیط زیست وارد کرده است و تخریب اراضی کشاورزی، بالا بودن سطح اشغال جاده و افزایش سرانه کاربری‌ها و ... از نتایج توسعه افقی شهر است. می‌توان با کاهش گسترده‌های شهری، آلودگی هوای ناشی از تردد اتومبیل در یک پهنه وسیع را کاهش داد. حفاظت از محیط زیست و دستیابی به توسعه پایدار در محیط‌های شهری تنها با شهر محدود شده میسر است. با افزایش تراکم ساختمانی و تراکم فعالیت‌ها و تغییر در فرم ساخت شهر می‌توان از توسعه بی‌رویه افقی شهر جلوگیری کرد. شهر متراکم نیویورک در این دسته جای می‌گیرد (Keles, 2012: 832).

ج- الگوی گسترش منفصل: به لحاظ ماهیت هسته‌ای و تمرکزگرایی شهرها برای واگذاری مسکن به اقشار مختلف اجتماعی و نیز حل معضلات ازدحام در مرکز شهرها، مراکز شهرنشینی متعددی می‌توان در پیرامون شهر تدارک دید. با تمرکزگرایی از مرکز شهر، خدمات رسانی و مدیریت شهری تسهیل می‌شود. شهرهای جدید انگلیس با چنین الگویی بر پا شده‌اند (همان).

- بررسی ساختار فضایی در ایران

توسعه فیزیکی و رشد جمعیتی شهرهای ایران تا چند دهه پیش دارای افزایشی هماهنگ و متعادل بود. با بروز تحولات جدید شهرها بویژه شهرهای بزرگ به سرعت تغییرات و دگرگونی‌هایی را پذیرفتند. این دگرگونی‌ها به نمودار افزایش سریع جمعیت و گسترش فیزیکی شتاب آمیز شهرها و به صورتی نامتعادل و ناهماهنگ بوده است. اگرچه شهرها دارای گسترش فیزیکی وسیعی بوده‌اند اما در قالب این گسترش فیزیکی وسیع نیز تعادل برقرار نبوده و سطح زیرساخت شهری بیشتر تحت تسلط ساختمان‌های مسکونی بوده است. در حقیقت بین کاربری‌های شهری و اختصاص زمین و سرانه‌های شهری متناسب هر یک تناسب معقولی برقرار نبوده است. تحولات اخیر که در سطح اقتصادی و اجتماعی صورت گرفته شد و توسعه فضایی شهرها را به شدت تحت تاثیر خود قرار داده است گسترش بخش خدمات و همچنین تمرکز صنایع و کارخانجات در شهرها موجب جذب افراد بسیاری از روستاها و شهرهای کوچک به طرف شهرهای بزرگ شده است. اصلاحات ارضی دارای تاثیری غیر مستقیم اما شدید بر گسترش شهرها بوده است. مهاجرت روستائیان به شهرها نقش مهمی در ایجاد تراکم و ازدحام بیش از حد شهرها داشته است. شهرهای ایران قبل از اینکه دارای گسترش اساسی و اصولی باشند از افزایش جمعیتی بسیاری برخوردار بوده‌اند. به عبارتی این شهرها فرصتی نیز برای اعمال سیاست‌های شهرسازی دست نیاورده‌اند بلکه قبل از محاسبه سرانه‌ها و تخصیص زمین‌ها و فضاهای لازم به کاربری‌های مختلف و آماده سازی زمین، زمین‌ها به سرعت تبدیل به ساختمان‌های مسکونی شد و تنها کوچه‌ها و خیابان‌ها برای رفت و آمد باقی مانده است (مشهدیزاده دهقانی، ۱۳۹۰: ۵۵). به طور کلی اغلب شهرهای کشور ما در دهه‌های اخیر رشد جمعیتی سریعی داشته‌اند. در دهه ۵۵-۶۵ به دنبال اجرای سیاست‌های اصلاحات ارضی و وقوع انقلاب اسلامی، رشد شتابان شهرنشینی منجر به از هم گسیختگی در کالبد و بافت شهر شده است.

همرا با افزایش شدید جمعیت شهری، سطح شهرها نیز گسترش یافته و در ساختار و نمودار شهرها تغییرات اساسی پدید آمده است (سلطانی، ۵۰:۱۳۸۰).

تهران

تهران به‌عنوان بزرگترین شهر کشور دارای افزایش جمعیت و وسعت سرسام آور و فوق‌العاده‌ای است. جمعیت تهران بین سال‌های ۱۳۶۵-۱۳۰۲ نزدیک به ۲۷ برابر و مساحت آن طی سال‌های ۱۳۰۱ تا ۱۳۶۵، ۸۶ برابر شد. این افزایش شدید در جمعیت و وسعت، مشکلات بسیاری را نصیب تهران کرد از جمله این مشکلات و مسائل می‌توان به ازدحام و شلوغی شهر، رواج حاشیه نشینی و زاغه نشینی، کمبود مسکن و استاندارد نبودن بسیاری از واحدهای مسکونی، ظهور و افزایش مشاغل کاذب، کمبود فضای سبز، تقلیل سرانه‌های شهری، ناتوانی شهرداری و سازمان‌های شهری در سرویس‌دهی و خدمات‌رسانی کافی و آلودگی شدید هوا اشاره کرد. آلودگی هوا در تهران به حدی بوده که این شهر به اولین شهر آلوده دنیا تبدیل شد. همچنین آلودگی زیست‌محیطی، کمبود تاسیسات و تسهیلات زیربنایی شهر، از دیگر مسائل بوجود آمده در تهران است. وجود تعداد بسیار زیادی اتومبیل که اکثر آنها را نیز اتومبیل‌های شخصی تشکیل می‌دهند، بر مشکلات این شهر افزوده است. رشد تهران از هر سو تحت سیطره قرار گرفتن اراضی وسیع مسکونی بدون در نظر داشتن تاسیسات و نیازمندی‌های کافی وابسته به مسکن، مردم این قبیل نواحی را جهت رفع نیاز بسوی نواحی دیگر و از جمله مرکز شهر می‌کشد. این مورد فاصله نسبتاً زیادی بین محیط‌های مسکونی و مراکز کاری، حرکات و سفرهای زیادی را در طول روز باعث شده و بر مشکلات ترافیکی می‌افزاید (شیعه، ۲۴:۱۳۶۸). ساختار فضائی کنونی تهران، شهری با تراکم بالا و فاقد یک مرکز تجاری غالب، محدودیت‌ها و فرصت‌هایی را برای دستیابی به اهداف شهرداری تهران ایجاد می‌کند. ساختار فضایی تهران به گونه‌ای است که طراحی یک سیستم حمل و نقل نوین را با مشکل روبرو می‌سازد. تراکم بالای شهر تهران بارگیری سیستم حمل و نقل عمومی را با مشکل مواجه می‌سازد، مگر اینکه چنین سیستمی کل شهر را پوشش دهد. تهران دارای ساختار فضایی استثنائی است. این شهر دارای تراکم بالا و ساختار چند مرکزی نه چندان قوی است. فقدان یک مرکزیت قوی و پراکندگی فضائی اشتغال معمولاً از خصوصیات تراکم‌های ساخته شده زیر ۳۰ نفر در هکتار هستند. میانگین تراکم ساخته شده ۱۴۶ نفر در هکتار شهر تهران برای یک شهر چند مرکزی غیر معمول است.

در مورد تهران، یک تجدید ساختار جدی در مورد کمک مالی دولت مرکزی به شهرداری‌ها در سال ۱۳۶۴، شهرداری تهران را مجبور به پیدا کردن منابع مالی جایگزین کرد. تصمیم بر این شد تا در مقابل افزایش تراکم ساختمانی بیشتر از آن چه در طرح جامع ۱۳۷۰ تهران دیده شده بود، مبلغی از سازندگان دریافت شود. این تصمیم که برای دستیابی به یک هدف مالی گرفته شده بود، تاثیر به مراتب زیادتری از خود طرح جامع بر ساختار فضائی شهر گذاشت. چنین موردی قابل پیش بینی (در طرح جامع) نبود و چنان اثری بر ساختار فضائی شهر گذاشت که در میان مدت قابل تغییر نیست.

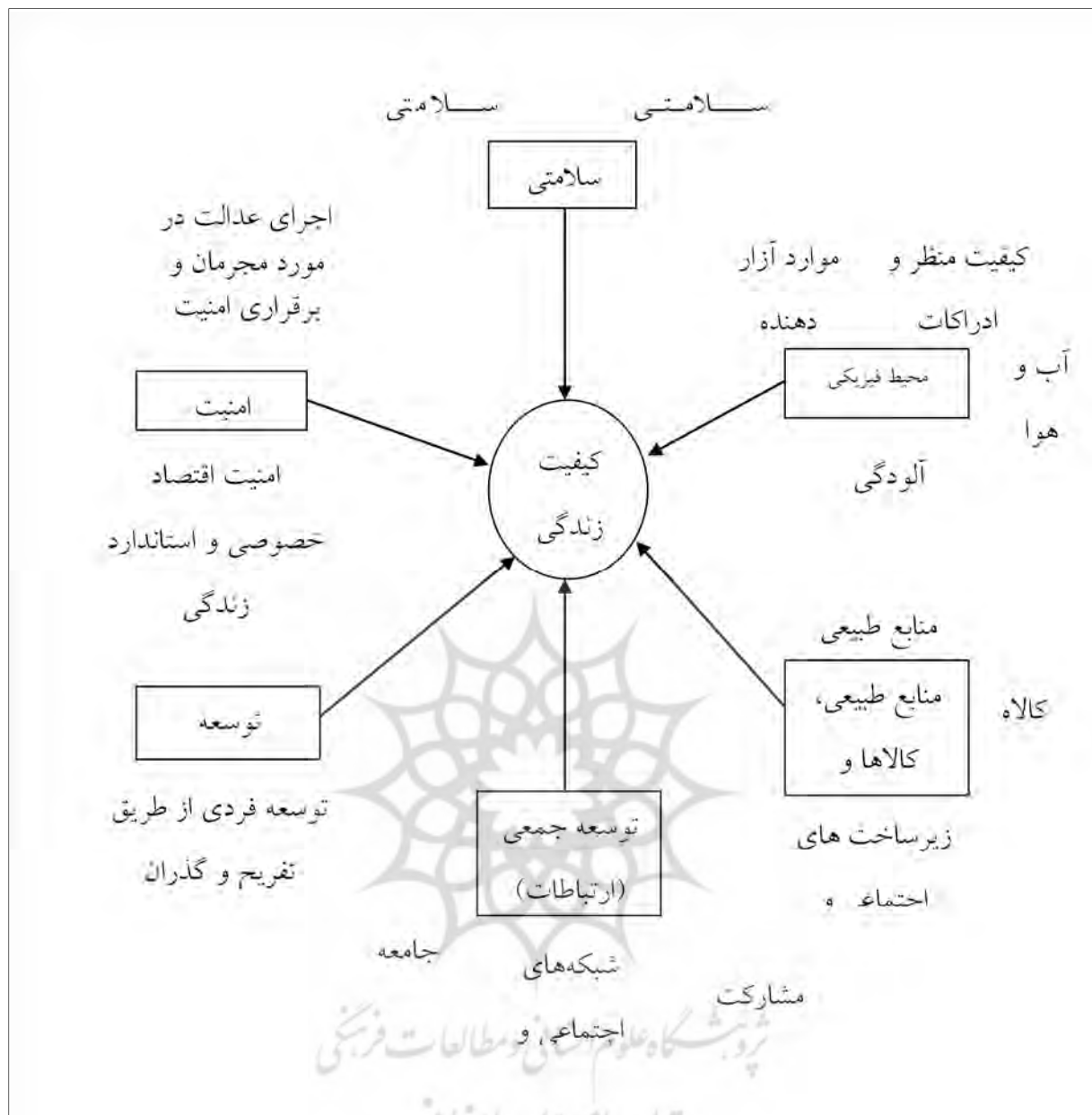
ماهیت شناسی کیفیت زندگی

کیفیت زندگی، مفهومی چند وجهی است که بررسی آن نیاز به اتخاذ ره‌یافتی بین رشته‌ای دارد. این واژه تا به حال به شیوه‌های مختلفی تعریف شده است و تعریف واحدی که بتواند مورد قبول تمام متخصصان قرار گیرد و حوزه گسترده‌ی آن را پوشش دهد وجود ندارد. از سوی دیگر، کیفیت زندگی به شدت متأثر از زمان و مکان است و مؤلفه‌ها و عوامل تشکیل دهنده‌ی آن با توجه به دوره زمانی و مکان جغرافیایی تغییر خواهند کرد، به همین دلیل با وجود اجرای تحقیقات فراوان در مورد دامنه وسیعی از معرف‌های ذهنی و عینی کیفیت زندگی، هیچ نظریه یا ابزار سنجش حمایت شده‌ای که مورد قبول همه باشد برای این کار وجود ندارد (حریرچی و همکاران، ۱۳۸۸: ۹۳-۹۲). با این وجود امروزه ارزیابی کیفیت زندگی شهری موضوعی با اهمیت افزاینده و رو به رشد در ادبیات و مجامع علمی محسوب می‌گردد. نویسندگان متعددی با زمینه‌ها و رویکردهای علمی مختلف به بررسی این موضوع پرداخته‌اند. این امر سبب پیچیدگی این پدیده گشته است: جامعه شناسی، جغرافیا، اقتصاد، بهداشت عمومی، حمل و نقل یا مهندسی محیط زیست، تنها بخشی از مراجع ممکن است که علاقه خود را به این موضوع با جذب رو به گسترش در میان گستره‌های مختلف علوم، نشان داده‌اند (Morais and Camanho, 2011: ۳۹۸). کیفیت زندگی به دلیل پیچیدگی نیازهای انسان و تنوع نیازها در فرهنگ‌ها و سیستم‌های اقتصادی - اجتماعی و سیاسی، مفهومی بسیار گسترده دارد (شماعی و دیگران، ۱۳۹۱: ۲۹۵). در محیط شهری نیز این مفهوم به واسطه تنوع اندیشه‌ها و اینکه هر کس تعریف خاصی از زندگی و رفاه اجتماعی دارد، معنای متفاوتی را متصاعد می‌کند. اما در یک تعریف عام، کیفیت زندگی با عنوان زندگی راحت و دسترسی به نیازهای اساسی در یک محیط شهری تلقی می‌شود (ره‌نمایی و دیگران، ۱۳۸۷: ۲۲۵). بعضی از محققین کیفیت زندگی را در قالب رضایت از زندگی تعریف کرده‌اند (Dolincar and et, 2012: 60). پسون^۵ (۲۰۰۳)، کیفیت زندگی را اینگونه تعریف می‌کند: اصطلاح کیفیت زندگی به‌طور کلی به وضعیت محیطی که مردم در آن زندگی می‌کنند (مثل آلودگی و کیفیت مسکن) و همچنین به برخی صفات و ویژگی‌های خود مردم (مثل سلامت و میزان تحصیلات) اشاره دارد. کلارک^۶ (۲۰۰۷)، کیفیت زندگی را به عنوان میزان تامین نیازهای انسانی در ارتباط با ادراکات افراد و گروه‌ها از به‌زیستی ذهنی تعریف می‌کند. داس^۷ (۲۰۰۸)، کیفیت زندگی را به عنوان به‌زیستی و یا عدم به‌زیستی مردم و محیط زندگی آنها تعریف می‌کند. (رضوانی و دیگران، ۱۳۸۸: ۹۳). جوهره اصلی کیفیت زندگی شهری، تامین و ارضاء نیازهای مادی و معنوی انسان به طور توأمان است (کوکبی، ۱۳۸۶: ۸۶). کیفیت زندگی را می‌توان به‌عنوان رابطه بین ادراکات فردی و احساسات مردم با تجربه‌های آنها در درون فضایی که در آن زندگی می‌کنند تعریف نمود (رضوانی و دیگران، ۱۳۸۸: ۹۳). به‌طور کلی کیفیت زندگی مفهوم گسترده‌ای است که دارای معانی گوناگونی برای افراد و گروه‌های مختلف است. برخی آن را به عنوان قابلیت زیست‌پذیری یک ناحیه، برخی دیگر به عنوان سنجش‌های برای میزان جذابیت و برخی به عنوان رفاه عمومی، به‌زیستی اجتماعی، شادکامی، رضایت‌مندی و ... تفسیر کرده‌اند (رضوانی و دیگران، ۱۳۸۹: ۹۳). یک تعریف جامع

5 Pacione
6 Clark
7 Das

از کیفیت زندگی که عصاره تعاریف فوق نمی‌باشد: کیفیت زندگی برآیندی از تعاملات میان عوامل اجتماعی، اقتصادی، تسهیلاتی (زیرساختی) و محیطی است که بر روی فرد تاثیر می‌گذارند (Mostafa, 2012: 257). در مجموع هدف کلی تمام مطالعات در زمینه کیفیت زندگی مناطق شهری دستیابی به نتایجی است که برای بهبود شرایط زندگی ساکنین شهری مورد استفاده قرار گیرد. ترکیب یک محیط فیزیکی سالم با عدالت اجتماعی و اقتصاد زیربنایی اهدافی هستند که این مطالعات و تحقیقات در پی دستیابی به آن هستند. چرا که یک شهر سالم با کیفیت زندگی بالا، شرایط کالبدی، اجتماعی و اقتصادی در جهت توانمند سازی ساکنین شهر برای اجرای نقش‌های زندگی و شکوفایی استعداد های آن فراهم است (موسوی و باقری کاشکولی، ۱۳۹۱: ۹۷). در واقع مفهوم کیفیت زندگی دارای سه ویژگی اصلی است: اولاً، منعکس کننده شرایط زندگی و ادراکات شخصی در مقابل کیفیت زندگی در سطح جامعه نمی‌باشد، ثانیاً، مفهومی چند وجهی نمی‌باشد که حوزه‌های متعددی از زندگی را نظیر: شرایط مسکن، آموزش و پرورش، اشتغال، تعادل اشتغال زندگی، دسترسی به موسسات و خدمات عمومی و فعل و انفعال آنها با یکدیگر را پوشش می‌دهد، و خصوصیت آخر کیفیت زندگی این است که این مفهوم اطلاعات عینی شرایط زندگی را با تصاویر و نگرش‌های ذهنی برای تولید یک تصویر کلی از به‌زیستی در سطح جامعه، در ارتباط با یکدیگر قرار می‌دهد (Keles, 2012: 24). نمودار شماره (۱) نیز اجزاء کیفیت زندگی را نشان می‌دهد.





نمودار شماره (۱) : اجزاء کیفیت زندگی (Van kamp and et al, 2003: 12)

روش تحقیق

این تحقیق از لحاظ روش بکار رفته در جمع آوری اطلاعات از نوع تحقیقات میدانی و به دلیل توجه به شناخت وضع موجود، تحقیقی توصیفی بوده و تحقیق توصیفی شامل مجموعه روش هایی است که هدف آنها توصیف کردن شرایط یا پدیده های مورد بررسی است. با توجه به ماهیت موضوع مورد مطالعه و روش مورد استفاده، برای گردآوری داده ها از تکنیک مصاحبه عمیق با کارشناسان و افراد مطلع و در نهایت برای گردآوری داده ها از پرسشنامه محقق ساخته بر مبنای طیف لیکرت

در حالت مقیاس چهار درجه‌ای استفاده می‌گردد. در این مطالعه برای تعیین اعتبار پرسشنامه از تکنیک اعتبار صوری^۸ که یکی از بهترین انواع اعتبار محتوایی است استفاده گردیده و شیوه عمل بدین گونه بوده که ابزار ساخته شده در اختیار متخصصان و افراد مطلع قرار داده می‌شود و با لحاظ نمودن دیدگاه‌های آنان، پرسشنامه نهایی جهت انجام مرحله بعدی آماده گردید. برای تعیین میزان پایایی سئوالات از ضریب آلفای کرونباخ استفاده گردید. برای انجام این مهم ۳۰ پرسشنامه توسط شهروندان تکمیل گردید و با لحاظ نمودن نظرات کارشناسان و افراد مطلع و بر اساس محاسبات انجام گرفته، پرسشنامه نهایی پایایی لازم را به دست آورد و آماده جمع آوری اطلاعات گردید.

جدول (۱): خلاصه محاسبات ضریب آلفای محاسبه شده برای هریک از متغیرها

| ردیف | متغیرها | تعداد آیتم | ضریب آلفای محاسبه شده |
|------|-----------------------------------------|------------|-----------------------|
| ۱ | ساختار فضایی محل سکونت | ۲۵ | ۰/۸۷۱ |
| ۲ | میزان رضایت از کیفیت زندگی در محل سکونت | ۴۱ | ۰/۹۰۰ |

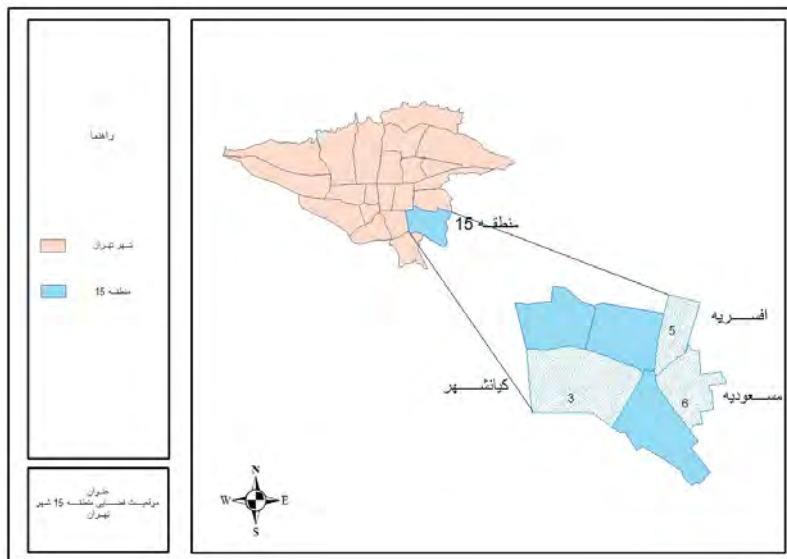
منبع: یافته‌های تحقیق، ۱۳۹۷

نتایج محاسبات نشان می‌دهد که ابزار مورد استفاده از پایایی لازم برخوردار می‌باشد زیرا ضریب آلفای محاسبه شده، بالاتر از ۰/۸ بوده این ضرایب محاسبه شده، بیانگر برخورداری ابزار مورد استفاده از پایایی مناسب می‌باشد.

محدوده مورد مطالعه

منطقه ۱۵ یکی از مناطق ۲۲ کلانشهر تهران است که از نظر مهاجرپذیری یکی از مهاجرپذیرترین مناطق تهران محسوب می‌شود. این منطقه در جنوب شرقی کلانشهر تهران قرار دارد و مهم‌ترین بخش آن شهرک افسریه، مسعودیه و کیانشهر است. رشد محدوده منطقه ۱۵ شهرداری تهران طی چند دهه اخیر پیوسته جریان داشته است و در سال‌های اخیر اکثر زمین‌های خالی سطح منطقه توسط واحدهای مسکونی جهت اسکان مهاجرین اشغال شده است. منطقه ۱۵ دارای ۸ ناحیه شهری است. از ۸ ناحیه موجود، ۶ ناحیه در محدوده قانونی شهر تهران و ۲ ناحیه در حریم استحفاظی شهر قرار دارند.

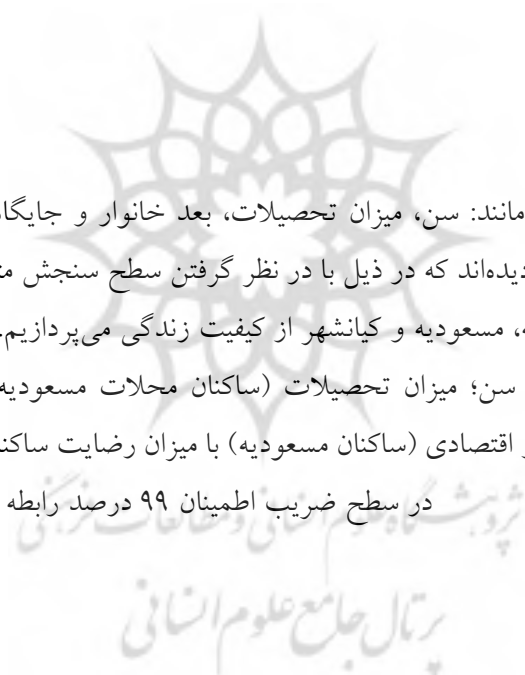
⁸. Face Validity



شکل شماره ۱: موقعیت منطقه ۱۵ - کلانشهر تهران (منبع: نگارندگان، ۱۳۹۷).

یافته‌های پژوهش

در این تحقیق متغیرهایی زمينه‌ای مانند: سن، میزان تحصیلات، بعد خانوار و جایگاه اقتصادی و اجتماعی شهروندان، بصورت رتبه‌ای و فاصله‌ای طراحی گردیده‌اند که در ذیل با در نظر گرفتن سطح سنجش متغیرها به بررسی رابطه این متغیرها با میزان رضایت ساکنان محلات افسریه، مسعودیه و کیشهر از کیفیت زندگی می‌پردازیم. با توجه به محاسبات انجام گرفته می‌توان گفت که بین متغیرهایی مانند سن؛ میزان تحصیلات (ساکنان محلات مسعودیه و کیشهر) بُعد خانوار (ساکنان مسعودیه) و از لحاظ جایگاه اجتماعی و اقتصادی (ساکنان مسعودیه) با میزان رضایت ساکنان از کیفیت زندگی (متغیر وابسته) در سطح ضریب اطمینان ۹۹ درصد رابطه معنادار مستقیم وجود داشته است.



جدول (۲): خلاصه نتایج محاسبات رابطه بین متغیرهای زمینه‌ای رتبه‌ای و فاصله‌ای با متغیر وابسته (میزان رضایت ساکنان از کیفیت زندگی)

| متغیر وابسته | سطح معنی داری | مقدار | نام آزمون | متغیر مستقل | محلات |
|----------------------------|---------------|--------|-----------|--------------------------|---------|
| میزان رضایت از کیفیت زندگی | ۰/۹۳۸ | ۰/۰۰۶ | اسپیرمن | سن شهروندان | افسریه |
| | ۰/۰۰۵ | -۰/۲۰۲ | | | مسعودیه |
| | ۰,۰۳۸ | ۸/۴۴ | | | کیانشهر |
| میزان رضایت از کیفیت زندگی | ۰/۶۶۳ | ۰/۰۳۲ | اسپیرمن | میزان تحصیلات | افسریه |
| | ۰/۰۹۲ | ۰/۰۷۱ | | | مسعودیه |
| | ۰,۳۴۰ | ۰,۰۵۹ | | | کیانشهر |
| میزان رضایت از کیفیت زندگی | ۰/۱۴۰ | -۰/۱۰۷ | پیرسون | بعد خانوار | افسریه |
| | ۰/۰۰۲ | -۰/۲۱۸ | | | مسعودیه |
| | ۰,۰۷۱ | ۰,۱۱۱ | | | کیانشهر |
| میزان رضایت از کیفیت زندگی | ۰/۰۵۴ | -۰/۱۲۸ | اسپیرمن | جایگاه اقتصادی و اجتماعی | افسریه |
| | ۰/۰۰۱ | -۰/۲۳۳ | | | مسعودیه |
| | ۰,۰۵۶ | -۰,۱۱۷ | | | کیانشهر |

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۳۹۷

در رابطه با سنجش سطح کیفیت زندگی در محلات شهری مطرح شده است مربوط به ارائه خدمات از سوی دستگاه‌های متولی شهری در زمینه‌های مختلف عمرانی، آموزشی، بهداشتی است. و بدین صورت مطرح می‌شود که میزان کیفیت زندگی

های متولی در تمام ابعاد زندگی دارد. در همین راستا، از ۱۱ مؤلفه و از آزمون اسپیرمن شهری بستگی به میزان فعالیت دستگاه جهت ارزیابی بررسی رابطه کیفیت زندگی و خدمات‌رسانی سازمانهای متولی شهری استفاده شده است که اطلاعات مندرج در جدول شماره ۳. نشان‌دهنده ارتباط معنادار تا سطح ۹۹٪ برای بسیاری از مؤلفه‌ها و ارتباط آن با سطح کیفیت زندگی شهروندان است، بدین‌گونه که برای مؤلفه‌های ایستگاه آتش‌نشانی، فضای سبز، بوستان و سالم‌سازی محیط‌زیست شهری، طرح‌های حفاظت از مراتع و منابع طبیعی و... تا سطح ۹۹٪ معنادار و فقط در مورد مؤلفه دفع بهداشتی زباله‌ها و فاضلاب‌ها سطح معناداری ۹۵٪ به دست آمده است. تنها مؤلفه‌ای که عدم معناداری را نشان می‌دهد مؤلفه تفکیک زباله می‌باشد.

جدول ۳: آزمون اسپیرمن جهت بررسی رابطه کیفیت زندگی و خدمات‌رسانی سازمانهای متولی شهری

| ردیف | مؤلفه | تعداد نمونه | ضریب اسپیرمن | ضریب معناداری sig |
|------|---------------------------------------------|-------------|--------------|-------------------|
| ۱ | ایستگاه آتش‌نشانی | ۳۶۸ | ۰,۳۱۹ | ۰,۰۰۰** |
| ۲ | فضای سبز، بوستان و سالم‌سازی محیط‌زیست شهری | ۳۶۸ | ۰,۲۱۹ | ۰,۰۰۰** |
| ۳ | طرح‌های حفاظت از مراتع و منابع طبیعی | ۳۶۸ | ۰,۲۸۴ | ۰,۰۰۰** |
| ۴ | دفع بهداشتی زباله‌ها و فاضلاب‌ها | ۳۶۸ | ۰,۱۳۷ | ۰,۰۲۵* |
| ۵ | تفکیک زباله | ۳۶۸ | ۰,۱۱۱ | ۰,۰۷۱ NS |
| ۶ | دفن زباله در مکان مناسب | ۳۶۸ | ۰,۱۹۲ | ۰,۰۰۲** |
| ۷ | ایجاد سیل‌بند و جمع‌آوری سیلاب | ۳۶۸ | ۰,۲۵۰ | ۰,۰۰۰** |
| ۸ | درختکاری کنار معابر | ۳۶۸ | ۰,۲۰۳ | ۰,۰۰۱** |
| ۹ | جدول‌کشی معابر | ۳۶۸ | ۰,۱۵۸ | ۰,۰۱۰** |

| | | | | |
|---------|-------|-----|------------------------------------------------|----|
| ۰,۰۰۰** | ۰,۲۳۹ | ۳۶۸ | توسعه شبکه حمل و نقل عمومی (تاکسی و اتوبوس) | ۱۰ |
| ۰,۰۰۲** | ۰,۱۹۱ | ۳۶۸ | میلان شهری | ۱۱ |

نتیجه گیری

با توجه به اهمیت رضایت از کیفیت زندگی در مفهوم توسعه یافتگی؛ این مفهوم در حوزه‌های مختلف علمی و اجرایی نیز ورود پیدا نمود به طوری که در جغرافیای شهری و برنامه‌ریزی‌های شهری، در راستای عینیت یافتن مفهوم توسعه، اقدام به تدوین طرح جامع، طرح تفصیلی و ... نمودند. در چارچوب طرح‌های فوق، برنامه‌ریزان شهری تلاش نمودند به مطالعه دقیق ساختار فضایی مناطق شهری بر مبنای دیدگاه‌های نظری موجود در جغرافیای شهری، برنامه‌ریزی منطقه‌ای و برنامه‌ریزی شهری بپردازند و در قالب شناخت ساختار فضایی، برنامه‌ریزان تلاش می‌نمایند که بر اساس آموزه‌های جغرافیای شهری و برنامه‌ریزی شهری، اقدام به طراحی محیطی بر مبنای روش‌های علمی مکان‌یابی امکانات آموزشی، تجاری، موسسات اداری، بهداشتی، تفریحی، طراحی کوچه‌ها و خیابان‌ها و ... با توجه به شرایط زیست‌محیطی در جهت افزایش هر چه بیشتر شهروندان از کیفیت زندگی نمایند. برنامه‌ریزان شهری در راستای تحقق برنامه‌های ارائه شده در طرح جامع، اقدام به انجام عملیات اجرایی در زمینه ساختار فضایی شهر می‌نمایند که ماحصل این اقدامات، می‌بایست به افزایش میزان رضایت شهروندان از کیفیت زندگی منجر گردد. بررسی‌ها نشان می‌دهد که برنامه‌ریزان و مدیران شهری به دلیل دغدغه‌های شغلی و کلیشه‌ای بودن کارها، نسبت به تاثیر اقدامات انجام گرفته در زمینه ساختار فضایی شهر بر میزان رضایت شهروندان از کیفیت زندگی، کم اطلاع بوده و بیشتر بر مبنای ذهنیت عمل می‌نمایند که این امر خسارات مادی و معنوی زیادی را بر شهرداری‌ها تحمیل می‌نماید. لذا هدف اصلی این تحقیق بررسی تاثیر ساختار فضایی شهر بر میزان رضایت از کیفیت زندگی شهروندان ساکن در منطقه ۱۵، کلانشهر تهران بوده است. روش تحقیق مورد استفاده در این مطالعه از نظر هدف، «کاربردی» است و می‌تواند به مدیران و برنامه‌ریزان شهرداری تهران و مسکن و شهرسازی، قدرت شناخت و درک بهتر نسبت به نقش و اثر ساختار فضایی محل زندگی در رضایت از کیفیت زندگی شهروندان اعطا نماید. این تحقیق از لحاظ روش بکار رفته در جمع‌آوری اطلاعات از نوع تحقیقات میدانی و به دلیل توجه به شناخت وضع موجود، تحقیقی توصیفی نیز بوده، همچنین این تحقیق از منظر نوع روش به کار رفته به لحاظ ماهیت پژوهش از سنخ پیمایشی می‌باشد. برای گردآوری داده‌ها از پرسشنامه محقق ساخته بر مبنای طیف لیکرت در حالت مقیاس چهار درجه‌ای استفاده گردیده و برای تعیین اعتبار ابزار اندازه‌گیری، از تکنیک اعتبار صوری و برای تعیین میزان پایایی سئوال‌ها از ضریب آلفای کرونباخ استفاده شده است. نتایج محاسبات ضریب آلفای کرونباخ داد که ابزار مورد استفاده از پایایی لازم برخوردار می‌باشد زیرا ضریب آلفای محاسبه شده، بالاتر از ۰/۸ بوده این ضرایب محاسبه شده، بیانگر برخورداری ابزار مورد استفاده از پایایی مناسب بوده است. جامعه آماری این تحقیق شامل کلیه شهروندان ساکن

در محلات افسریه، مسعودیه و کیانشهر منطقه ۱۵، تهران بوده که برای تعیین حجم نمونه از فرمول کوکران استفاده نموده و حجم نمونه تحقیق ۳۶۸ نفر در نظر گرفته شد. و از طریق روش نمونه گیری تصادفی ساده پرسشنامه‌ها توزیع شده است. در این تحقیق متغیرهایی زمینه‌ای مانند: سن، میزان تحصیلات، بُعدخانوار و جایگاه اقتصادی و اجتماعی شهروندان، بصورت رتبه‌ای و فاصله‌ای طراحی گردیده‌اند که در ذیل با در نظر گرفتن سطح سنجش متغیرها به بررسی رابطه این متغیرها با میزان رضایت ساکنان محلات افسریه، مسعودیه و کیانشهر از کیفیت زندگی از تکنیک ضریب همبستگی اسپیرمن و برای شناخت رابطه متغیرهای فاصله‌ای با متغیرهای وابسته از تکنیک ضریب همبستگی پیرسون استفاده شده است. با توجه به محاسبات انجام گرفته می‌توان گفت که بین متغیرهایی مانند سن؛ میزان تحصیلات (ساکنان محلات مسعودیه و کیانشهر) بُعد خانوار (ساکنان مسعودیه) و از لحاظ جایگاه اجتماعی و اقتصادی (ساکنان مسعودیه) با میزان رضایت ساکنان از کیفیت زندگی (متغیر وابسته) در سطح ضریب اطمینان ۹۹ درصد رابطه معنادار مستقیم وجود داشته است. همچنین از ۱۱ مؤلفه و از آزمون اسپیرمن جهت ارزیابی بررسی رابطه کیفیت زندگی و خدمات‌رسانی سازمانهای متولی شهری استفاده شده است که نتایج نشان‌دهنده ارتباط معنادار تا سطح ۹۹٪ برای بسیاری از مؤلفه‌ها و ارتباط آن با سطح کیفیت زندگی شهروندان است.

منابع

۱. حریرچی، امیرمحمود، خلیل میرزایی، اعظم جهرمی (۱۳۸۸)، چگونگی وضعیت کیفیت زندگی شهروندان شهر جدید پردیس، فصلنامه پژوهش اجتماعی، سال دوم، شماره چهارم.
۲. حمیدی، ملیحه (۱۳۷۶)، استخوان‌بندی شهر تهران، سازمان مشاور فنی و مهندسی شهر تهران، جلد ۱.
۳. رضوانی، محمدرضا، علی اکبر متکان، حسین منصوریان، محمد حسین ستاری (۱۳۸۸)، توسعه و سنجش شاخص‌های کیفیت زندگی شهری مطالعه موردی: شهر نورآباد استان لرستان، مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای، سال اول، شماره دوم.
۴. رهنمایی، محمدتقی؛ حسینی، شاه پروانه. (۱۳۸۳)، فرایند برنامه ریزی شهری ایران، چاپ اول، انتشارات سمت، تهران.
۵. سلطانی، علی و مختاری، آیت‌الله... (۱۳۸۰)، شیراز: شهر امروز، کلانشهر فردا، نشریه پویا سازمان مدیریت و برنامه ریزی فارس، شیراز.
۶. شکویی، حسین (۱۳۸۱)، اندیشه‌های نو در فلسفه جغرافیا، جلد اول، انتشارات گیتا شناسی، تهران.
۷. شماعی، علی، امین فرجی ملانی، آزاده عظیمی، مریم هاتفی (۱۳۹۱)، تحلیل نابرابری شاخص‌های کیفیت زندگی در سطح محلات شهر بابلسر، جغرافیا، دوره جدید، سال دهم، شماره ۳۳.
۸. شیعه، اسماعیل (۱۳۸۶)، مقدمه‌ای بر مبانی برنامه ریزی شهری، چاپ نوزدهم، تهران: دانشگاه علم و صنعت ایران.
۹. عباس زادگان، مصطفی (۱۳۸۱)، روش چیدمان فضا در فرایند طراحی شهری، مجله مدیریت شهری.

۱۰. فرجی ملائی، امین، آزاده عظیمی، کرامت الله زیاری (۱۳۸۹)، تحلیل ابعاد کیفیت زندگی در نواحی شهری ایران، مجله پژوهش و برنامه ریزی شهری، سال اول، شماره دوم.
۱۱. کوکبی، افشین (۱۳۸۶)، معیارهای ارزیابی کیفیت زندگی شهری در مراکز شهری، نشریه هویت شهر، سال اول، شماره ۱.
۱۲. ماجدی، سید مسعود، عبدالعلی لهسایی زاده (۱۳۸۵)، بررسی رابطه بین متغیرهای زمینه ای، سرمایه اجتماعی و رضایت از کیفیت زندگی: مطالعه موردی در روستاهای استان فارس، فصلنامه روستا و توسعه، سال ۹، شماره ۴.
۱۳. مشهدی زاده دهقانی، ناصر (۱۳۹۰)، تحلیلی از ویژگی‌های برنامه‌ریزی شهری در ایران، دانشگاه علم و صنعت ایران، تهران.
۱۴. مهدی‌پور، مهران (۱۳۷۷)، برنامه‌ریزی توسعه فضائی شهرستان شهریار (رساله کارشناسی ارشد رشته شهرسازی). دانشکده معماری و شهرسازی. دانشگاه شهید بهشتی. ۱۳۷۷.
۱۵. موسوی، میرنجف، علی باقری کشکولی (۱۳۹۱)، ارزیابی توزیع فضایی کیفیت زندگی در محلات شهر سردشت، مجله پژوهش و برنامه ریزی شهری، سال سوم، شماره نهم.
۱۶. میسرا، آرپی (۱۳۵۳)، روش برنامه ریزی مکانی. برای عمران روستایی ایران. تهران.
۱۷. ویلیامز کتی، الیزبت برتون و مایک جنکندر (۱۳۸۳)، دستیابی به نمودار پایدار شهری؛ نمودار پایداری و حل و نقل (ترجمه: دکتر وراز مرادی مسیحی)، چاپ اول، تهران: انتشارات شرکت پردازش و برنامه ریزی.
۱۸. Clark, C. (2007), 'Transport: maker and breaker of cities', *town planning review*, No. 28, pp. 238-250
۱۹. Dolincar, S, Yanamandram, V, Cliff, K (2012) : *The contribution of vacations to quality of life, Annals of tourism research*, Vol 39, No 1, pp : 59-8۳.
۲۰. Hillier, B (2007). *Space is the machine, a configuration theory of architecture space Syntax*.
۲۱. Islam, N, Huda, N. Narayan, F.B. Rana, P.B (Eds), (1997), *Addressing the Urban Poverty Agenda in Bangladesh. UPL, Dhaka*.
۲۲. Keles, R (2012): *The Quality of Life and the Environment, Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 35, PP : 23-32
۲۳. Lee, Y (2015): *Subjective quality of life measurement in Taipei, Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 43, PP : 1205-1215.
۲۴. Morais, P, Camanho, A, (2011), *Evaluation of performance of European cities with the aim to promote quality of life improvements, omega*, 39.
۲۵. Mostafa, A (2012) : *Quality of life indicators RESIDENTIAL ENVIRONMENTS: CASE OF SELIMIYE QUARTER IN WALLED CITY OF NICOSIA, NORTH CYPRUS, journal of Neighbourhood renewal, international refereed journal, issue 3*
۲۶. Pacione, Michael , (2003), *Urban environmental quality and human wellbeing – a social geographical perspective, Landscape and Urban Planning* , 65.

۲۷. Van kamp, I, Leidelmeijer, K, Marsman, G (2003): *Urban environmental quality and human well-being* .
۲۸. Zeren Gulersoy, Nuran and Ozsoy Ahsen and Tezer, Azime and Genli Yigiter, reyhan and Gunay, Zeynep. (2009), *Strategic quality planning in urban environment* , ITU A/Z , VOL:6 No:1, 109-125.

