

## تحلیل رضایتمندی از شاخص‌های کیفیت محیط در شهرهای جدید

### (مطالعه موردی: شهر جدید پرند)

محمدرضا رضایی\* - عضو هیئت علمی گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه یزد

سهراب مؤذن - کارشناس ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه تربیت مدرس

نرگس نفر - دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه آزاد اسلامی واحد شهر ری

پذیرش مقاله: ۱۳۹۲/۱۰/۰۳      تأیید مقاله: ۱۳۹۳/۰۲/۰۱

### چکیده

امروزه یکی از اهداف عمده برنامه‌ریزی شهرهای جدید، دستیابی به بیشترین مطلوبیت و رضایتمندی ساکنان در ابعاد گوناگون در این شهرها است. چرا که شهرهای جدید از امکانات و عوامل رشد مساوی در طول زمان برخوردار نبوده و نیستند و همین امر سبب به وجود آمدن تفاوت‌های آشکاری در کیفیت محیط زندگی آنها و مادرشهرها شده است. هدف از تحقیق حاضر سنجش شاخص‌های ذهنی و رضایتمندی از کیفیت محیط در شهر جدید پرند، به عنوان یکی از چهار شهر جدید پیرامون کلان‌شهر تهران و ارائه راهکارهای مناسب برای ارتقای شرایط کیفی سکونت در این شهر جدید است که تا به امروز کمترین میزان موفقیت را در جذب جمعیت کلان‌شهر تهران داشته است. برای دستیابی به اهداف پژوهش، یک پیمایش میدانی از ۳۷۰ نفر از ساکنان شهر جدید پرند انجام گرفت. شاخص‌های تحقیق با نگاه ذهنی به ابعاد کیفیت زندگی در ۵ بعد محیط اجتماعی، محیط اقتصادی، کیفیت مسکن، ارائه خدمات شهری و کیفیت دسترسی و حمل‌ونقل طبقه‌بندی و با استفاده از آزمون T-test تک‌نمونه‌ای، تحلیل رگرسیون چند متغیره، ضریب هم‌بستگی اسپیرمن (Spearman) و ضریب هم‌بستگی وی کرامر (Cramer's V) در محیط نرم‌افزار SPSS تحلیل شد. نتایج تحقیق نشان می‌دهد که کیفیت محیط سکونت از دیدگاه ساکنان شهر جدید پرند در همه شاخص‌ها در سطح پایینی قرار دارد. فقط شاخص دسترسی و حمل‌ونقل را نزدیک به متوسط ارزیابی کرده‌اند و از دیگر شاخص‌ها به‌طور کلی اظهار نارضایتی کرده‌اند. کمترین میانگین به ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی شهر پرند تعلق دارد. در سطح دوم مدل، شاخص کیفیت دسترسی و حمل‌ونقل تأثیر بیشتری بر شاخص سطح بالاتر خود، یعنی رضایت ساکنان از کیفیت محیط و سکونت در شهر جدید پرند دارد. یافته‌ها همچنین نشان می‌دهد که ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی افراد نقش مؤثری در نحوه نگرش و ادراک آنها نسبت به مقوله کیفیت زندگی دارد. در این میان شاخص‌های اجتماعی و اقتصادی کیفیت زندگی بیشترین تأثیرپذیری را از ویژگی‌های فردی داشته است. شناخت ارتباط میان کیفیت محیط شهر جدید پرند و تأثیر آن بر سطوح مختلف رفتاری، احساسی و ادراکی ساکنان اهمیت خاصی دارد. بی‌تردید، جذب جمعیت در پرند هر چند بر مبنای اصولی‌ترین قواعد علمی پیاده شود، اگر بر مبنای درک محیطی نباشد، رضایت چندانی را کسب نخواهد کرد.

کلیدواژه‌ها: ادراک محیط، جمعیت‌پذیری، رضایتمندی، شهرهای جدید، کیفیت محیط.

## مقدمه

امروزه بسیاری از کشورهای در حال توسعه دارای تمرکز و تراکم بیش از اندازه جمعیت در چند نقطه محدود شهری‌اند. چنین وضعیتی به مشکلات زیادی در مدیریت شهری به‌ویژه تأمین زیرساخت‌های شهر منجر می‌شود (Drakakis-Smith, 1997: 106). رشد سریع شهرها به‌ویژه شهرهای بزرگ، با ویژگی‌های چون تمرکز بالای جمعیت و حجم زیاد فعالیت‌های اقتصادی، تأثیر منفی بر محیط شهری برجای گذاشته است (Fadda & Jiron, 1999: 261). از مهم‌ترین راه‌حل‌ها در پاسخ به کاهش ظرفیت کلان‌شهرها برای جذب جمعیت بیشتر و کاهش آلودگی و تخریب محیط زیست، برنامه‌ریزی و احداث شهرهای جدید بوده است که در نیمه دوم قرن نوزدهم در کشورهای اروپایی، به‌ویژه انگلستان شروع گردید (Potter & Thomas, 1986).

شهرهای بزرگ کشورمان نیز در دهه‌های اخیر با مشکلات جمعیتی، اقتصادی، اجتماعی و کالبدی زیادی مواجه بوده‌اند (قرخلو و عابدینی، ۱۳۸۸). به دنبال اتخاذ سیاست‌هایی برای کنترل چنین مسائلی، طرح ایجاد شهرهای جدید ابتدا در قالب کمیته رفاهی کارکنان دولت از طرف وزارت مسکن و شهرسازی پیشنهاد شد که در نهایت منجر به مصوبه شماره ۱۰۸۳۲۸ مورخه ۱۳۶۴/۴/۲۰ هیئت وزیران گردید (مشهدی‌زاده دهاقانی، ۱۳۸۷: ۵۲۸). هدف از احداث آن شهرها کاهش مشکلات و مسائل ناشی از تمرکز بیش از حد جمعیت و به عبارت دیگر، تمرکززدایی از شهرهای بزرگ بیان گردید (شمس و ملک‌حسینی، ۱۳۸۹). به بیانی دیگر، اهداف طراحی و احداث شهرهای جدید ارائه مسکن، پالایش و سامان‌دهی فضایی مادرشهرهای ناحیه‌ای، جذب سرریزهای جمعیتی، کنترل رشد مادرشهرها، انتقال مراکز سیاسی-اداری، عدم تخریب زمین‌های کشاورزی، توسعه نواحی عقب‌مانده، تجدید بنای شهرهای مخروبه، اسکان کارگران بخش صنعت، تمرکززدایی، جلوگیری از رشد پایتخت‌ها، توزیع فضایی صنعت و جمعیت و ... است. تفاوت شهر جدید با شهر سنتی می‌تواند در چگونگی و وضعیت کیفیت زندگی در این‌گونه شهرها باشد (رفیعیان و همکاران، ۱۳۹۰). هنگامی که قصد مهاجرت به یک شهر جدید را داریم، انتخاب سیستم‌های حمل‌ونقل، تأسیسات، تسهیلات و زیرساخت‌های شهری، انتظار دستیابی به استاندارد بالاتری را نسبت به شهرهای موجود پیش می‌آورد. از یک سو، میزان جذب جمعیت در نوشهرها با باور مردم، نحوه استقبال متقاضیان و درجه مطلوبیت خدمات شهری با نحوه پیشرفت کار شهرهای جدید ارتباط دارد. از سوی دیگر، شهروندان شهر جدید پس از شروع اسکان، متقاضی خدمات شهری به‌صورت یکجا و هم‌زمان و با کیفیت مادرشهرها اند (زبردست و جهان‌شاه‌لو، ۱۳۸۶). عواملی که باعث جذب جمعیت شهرهای جدید می‌شود و دلایل مهاجرت مردم از شهرهای مادر به این شهر عمدتاً عبارت از ارائه مسکن در استطاعت یا کیفیت بالاتر مسکن نسبت به مادرشهر، نزدیکی فواصل محل کار به سکونت، آرامش و دوری از ازدحام شهرهای بزرگ و در کل، کیفیت بهتر محیط سکونت است. لذا اهمیت و نقش کیفیت محیط شهرهای جدید که در میزان رضایتمندی ساکنان آنها متجلی می‌شود، ضرورت بررسی این مسئله را در شهرها، به‌ویژه شهرهای جدید تبیین می‌کند و می‌تواند در پی خود رضایت و نارضایتی ذهنی شهروندان را در پی داشته باشد. شاخص‌های ذهنی دقیق‌ترین و البته مهم‌ترین عامل برای ارزیابی میزان رضایتمندی ساکنان و به تبع آن موفقیت شهرهای جدید محسوب می‌شود. شهرهای جدید با توجه به تنوع اجتماعی اقشار واردشده به آن که عمدتاً ناشی از بافت اجتماعی درهم‌تنیده مادرشهر خود است، دارای ویژگی‌های متفاوتی نسبت

به شهرهای دیگرند. در این میان، تأثیرات ناشی از ویژگی‌های فردی همچون سن، میزان تحصیلات، مدت‌زمان سکونت، سطح درآمد و ... در ادراک آنان از کیفیت محیط زندگی خود قابل چشم‌پوشی نیست.

با توجه به اینکه کلان‌شهر تهران از موقعیت خاصی در نظام شهرنشینی و سلسله‌مراتب شهری کشور برخوردار است، روند سریع گسترش آن، بدون پیش‌بینی و استقرار ترتیبات نهادی و قانونی لازم برای کنترل و هدایت توسعه و ارائه خدمات متناسب در کل منطقه موجب بروز مشکلات و چالش‌های محتوایی متعدد همچون سکونتگاه‌های غیررسمی، تخریب محیط زیست، از بین رفتن اراضی مرغوب باغی و کشاورزی، آلودگی‌های آب و خاک و هوا، ناکارایی شبکه حمل‌ونقل و ... شده است (آخوندی و همکاران، ۱۳۸۶). این عوامل موجب نارضایتی ساکنان و همچنین مهاجران واردشده به این شهر شده است. در همین راستا، به منظور سرریزپذیری جمعیت کلان‌شهر تهران، احداث چهار شهر جدید اندیشه، پرنده، پردیس و هشتگرد در دستور کار قرار گرفت. شهر جدید پرنده به علت نزدیکی به فرودگاه امام خمینی و قرارگیری در محور اسلامشهر- رباط کریم و پوشش حوزه جنوب غرب تهران، می‌تواند نقش مهمی در جذب جمعیت کلان‌شهر تهران بازی کند. لیکن شواهد نشان از عدم موفقیت در رسیدن به اهداف پیش‌بینی‌شده اولیه برای آن دارد. با توجه به این مهم، سنجش و تحلیل رضایتمندی از شاخص‌های کیفیت محیط شهر جدید پرنده ضروری می‌گردد، تا به عنوان نتایجی در اختیار مسئولان به منظور اعمال سیاست‌های لازم برای جذب جمعیت کلان‌شهر تهران قرار گیرد. با توجه به آنچه که در بیان مسئله ذکر گردید و همچنین اهدافی که در متن آن گنجانده شده، پژوهش حاضر در صدد است به دو سؤال اساسی پاسخ دهد:

۱. رضایتمندی از شاخص‌های کیفیت محیط در شهر جدید پرنده در چه سطحی است؟

۲. رضایتمندی از شاخص‌های کیفیت محیط تا چه حد متأثر از ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی ساکنان است؟

## مبانی نظری تحقیق

ظهور ایده احداث باغ‌شهر در قرن نوزدهم که ناشی از آثار مخرب انقلاب صنعتی بر شهرهای بزرگ نظیر لندن و ضرورت از میان بردن محلات فقیرنشین و پرازدحام در این شهرها بود، ارائه یک الگو، یا گزینه جدید در مقابل رشد بی‌رویه، فشرده‌گی، تراکم شدید و گسترش حومه شهرهای موجود بود (وارثی و احمدی، ۱۳۹۰). در واقع، هوارد به اجتماعات خوداتکا و مبتنی بر نزدیکی فاصله محل سکونت تا محل اشتغال اعتقاد داشت. خوداتکایی از نظر او اشاره به آن دارد که مردم بتوانند در یک اجتماع زندگی کنند، کار کنند، خرید کنند و اوقات فراغت خود را بگذرانند (Chang- Moo. Lee & Kun- Hyuck. Ahn, 2005). در انگلستان جدا از تجربه احداث باغ‌شهرها، سیاست احداث شهرهای جدید اقماری بعد از جنگ جهانی دوم آغاز گشته است و ساخت‌وساز در آنها در سال‌های دهه ۱۹۸۰ به پایان رسیده است. این شهرها حالت بینابینی دارند و ضمن وابستگی به شهر اصلی، خود نیز به تدریج به کانون‌های جدید فعالیت و اشتغال تبدیل می‌شوند (مخبری و ناظم‌زادگان، ۱۳۸۵: ۲۱۷). پس از باغ‌شهر هوارد، نظریه‌های مرتبط با شهرهای جدید، به اشکال مختلف در کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه به کار گرفته شده است. ایجاد شهرهای جدید در کشورهای در حال توسعه بیشتر به خاطر ناتوانی مسئولان در حل مشکلات عدیده شهری بوده است. در واقع این کشورها زمینه احداث شهرهای جدید را با

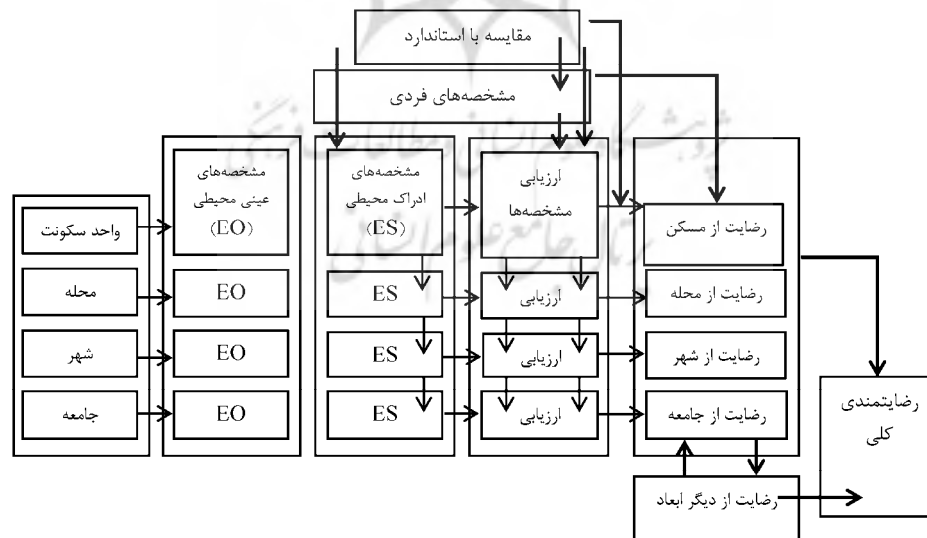
توجه به ضرورت‌ها و نیازهای ملی و منطقه‌ای از یک سو و آمادگی‌های فرهنگی، اجتماعی و برنامه‌ای از سوی دیگر فراهم نیآورده‌اند. درحالی‌که بسیاری از کشورهای پیشرو در امر شهرسازی و برنامه‌ریزی شهری چنین زمینه‌هایی را هم در سطوح ملی و هم منطقه‌ای در نظام سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی از یک سو و در نظام اجتماعی و فرهنگی‌شان از سوی دیگر فراهم آورده‌اند. در نتیجه شکل‌گیری این‌گونه برنامه‌ریزی‌ها در چنین کشورهایی تا حدود زیادی با موفقیت همراه بوده است. از جمله این شهرهای جدید می‌توان به شهر جدید آلمر در کشور هلند، پوتراجایا در نزدیکی کوالالمپور در مالزی، شهرهای اقماری پیرامون لندن و ... اشاره کرد.

ضرورت ایجاد شهرهای جدید تعادل بخشی به فضای منطقه است. در سطح منطقه، ایجاد تعادل منطقی بین مردم، اشتغال و محیط زیست، یکی از آرمان‌های پسندیده است. در واقع وقتی یک منطقه شامل تعادل می‌شود که ساکنان به یک شغل در فاصله و زمانی معقول از مکان سکونت خود دسترسی داشته باشند (جوهری و مرادی‌مسیحی، ۱۳۹۰). این‌گونه شهرها معمولاً برای تمرکززدایی کالبدی، اقتصادی و اجتماعی طراحی می‌شود تا با وجود جاذبه نزدیکی به شهرهای بزرگ، جمعیت تشویق به خروج از مادرشهر شود (زیاری، ۱۳۸۷: ۵). ایجاد شهرهای جدید که به منظور پاسخ‌گویی به نیازهایی مانند جذب سرریز جمعیتی، تأمین مسکن و بسیاری از عوامل دیگر صورت گرفته است، نیز به منظور مدیریت و برنامه‌ریزی بهینه برای ایجاد محیطی سالم‌تر و امن‌تر برای ساکنان و عملکرد هر چه بهتر، به دنبال یافتن راه‌ها و همچنین ارزیابی و بررسی شیوه‌هایی است که فضای سکونتی و معیشتی این سکونتگاه‌ها را مطابق با اصول و معیارهای قابل قبول و در شأن شهروندان ساکن شهرهای جدید به‌وجود آورد و هدف آن برآورده کردن نیازهای جسمی، روانی، سیاسی و اجتماعی جمعیت ساکن شهرها از طریق ایجاد محیطی است که به لحاظ اجتماعی پشتیبان ساکنان بوده و مشوق مردم به مشارکت در امور تصمیم‌گیری است (Larsen & Manderson, 2009; 606).

کیفیت محیط، ادراک تمام و کمال مکان است. عناصر تشکیل‌دهنده (طبیعت، فضای باز، زیرساخت‌ها، محیط ساخته‌شده، امکانات و منابع محیط طبیعی) هر کدام دارای ویژگی‌های خاص خود و کیفیت نسبی‌اند (Van kamp & et al; 2003). یک محیط با کیفیت بالا حسی از رفاه و رضایت را برای افراد از طریق شاخص‌هایی که ممکن است فیزیکی، اجتماعی یا نمادین باشد، به همراه دارد (Marans, & Couper, 2000). در همین زمینه، کوین لینچ در کتاب *تئوری شکل خوب شهر* از سه مؤلفه بقاء، ایمنی و سازگاری به عنوان مؤلفه‌های اصلی محیط نام می‌برد که در سلامت، عملکرد بیولوژیک مطلوب و بقاء به مفهوم ایجاد محیط حیاتی و بستر مناسب برای زندگی نقش دارند. به اعتقاد او، کیفیت یک مکان تابع تأثیر مشترک مکان و جامعه‌ای است که آن را اشغال می‌کند (لینچ، ۱۳۸۷: ۲۷۵). در جایی دیگر لینچ درباره درک کیفیت محیط شهر چنین می‌گوید: درک کیفیت یک شهر تنها از طریق دید بصری آن توسط شهروندان انجام می‌گیرد و این کار تنها به‌وسیله تصور ذهنی و ادراک محیطی که مردم از محل سکونت خود دارند، به انجام می‌رسد. واضح است که داشتن تصویری واضح از محیط، شخص را قادر می‌کند به آسانی از جایی به جای دیگر برود (رفعیان و همکاران، ۱۳۹۰). متأسفانه، امروزه محیط‌های شهری به‌طور ناگهانی در رویارویی با برطرف کردن نیازهای ساکنان‌شان تنزل پیدا کرده‌اند. از آنجاکه محیط‌های شهری زمینه‌ای را فراهم می‌کنند که در آن مردم با شرایط محیطی ناخوشایندی همچون سروصدا، بوی بد، آلودگی هوا، ناامنی، ازدحام و شلوغی، زیاله یا با کمبود امکانات و تسهیلات مواجه

شوند، مدیریت کیفیت محیط‌های شهری از اهمیت شایان توجهی برخوردار است (Van Poll, 1997). بر همین اساس، ارتقای برنامه‌ریزی شهری از نگاه صرف کالبدی- کارکردی به نگاهی چندبعدی و چندوجهی در قالب در نظر گرفتن ابعاد اجتماعی، روانی، کیفی و اقتصادی در تعامل و کنش متقابل با ابعاد کالبدی- کارکردی، یکی از نتایج توجه به مفهوم کیفیت محیط شهری در عرصه جهانی بوده است (Williams, 2000: 293).

مطالعات آکادمیک در این زمینه در دهه ۱۹۶۰ با شناسایی معیارها برای سنجش کیفیت محیط شهری شروع شد و از آن زمان تا کنون بسیاری از استانداردها برای شاخص‌های کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و ... تدوین شده است. دانشمندان متعدد در خصوص تعامل بین علوم اجتماعی و برنامه‌ریزی محیطی اظهار کرده‌اند که سنجش کیفیت محیط می‌بایست شامل سنجش عینی پدیده‌های محیطی و همچنین سنجش ذهنی پاسخ‌های انسان به آنها باشد. برخی از این مطالعات تنها با استفاده از رویکرد ذهنی (راپلی و هاپ‌گود، ۱۹۹۷؛ سیک، ۲۰۰۰؛ مولر، ۲۰۰۱؛ لی، ۲۰۰۸) و برخی مطالعات دیگر با استفاده از هر دو رویکرد عینی و ذهنی (کمپ و همکاران، ۲۰۰۳؛ مارانز، ۲۰۰۳؛ مک‌کرایا، ۲۰۰۶) کیفیت محیط شهری را بررسی کرده‌اند. لذا می‌توان گفت دو شیوه عمده برای مشخص کردن چارچوب کیفیت محیطی وجود دارد (Pacione, 2003). یک رویکرد معروف به رویکرد اسکاندیناویایی است که در کشورهای اروپایی رواج دارد و به شرایط عینی زندگی و رفاه افراد از طریق ارضای نیازهای اولیه زندگی تأکید دارد. «جان درنیوسکی»<sup>۱</sup> و «ریچارد تیتاموس»<sup>۲</sup> از بنیان‌گذاران این رویکردند. رویکرد دیگر، رویکرد آمریکایی است و تأکید بر تجارب فرهنگی افراد در زندگی‌شان دارد که رضایتمندی و خوشبختی به عنوان معرف‌های اصلی این سنجش به کار برده می‌شود. «آنگوس کمپبل»<sup>۳</sup> به عنوان یکی از طرفداران این رویکرد معتقد است که شهروندان بهترین قضاوت‌کنندگان درباره موقعیت زندگی خودند و لذا کیفیت زندگی را باید از دریچه چشم آنها مشاهده کرد (زاهدی اصل و فرخی، ۱۳۸۹).



شکل ۱. مدل نمایش‌دهنده ارتباط میان قلمرو رضایتمندی و کیفیت محیط شهری (Campbell & et al, 1976)

1. Dernowski
2. Titmus
3. Campbell

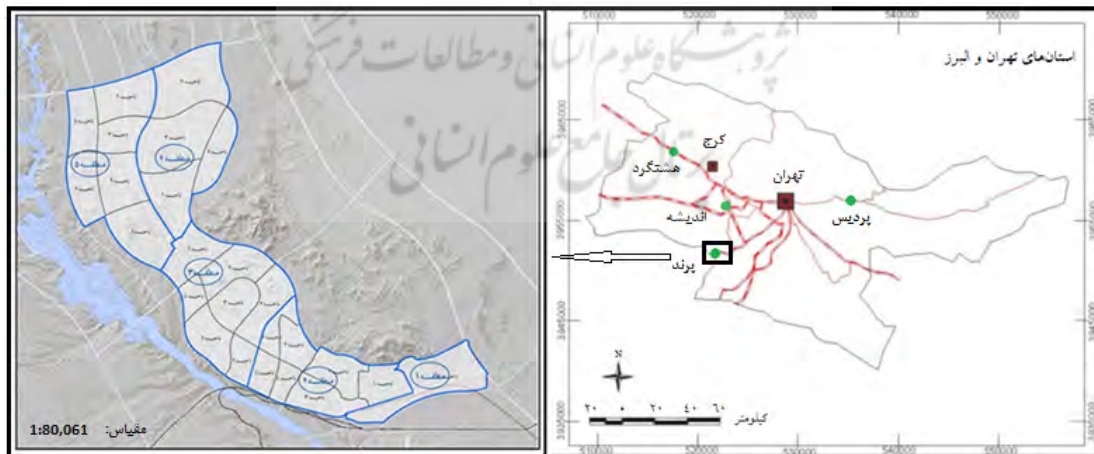
در تحقیقات در زمینه رضایتمندی، سکونت‌پذیری در زندگی یا رضایتمندی سکونتی امری کاربردی شده است. نمونه متداول آن مدل کمپبل (۱۹۷۳) است که در آن رضایتمندی از زندگی به صورت رضایت از جنبه‌های مختلف محیط در نظر گرفته شده است. این رضایتمندی حاصل فرایند ارزیابی، درک و رفتار همراه با سازگاری است و ماهیتاً ساختاری سلسله‌مراتبی دارد و میان خصوصیات عینی و ذهنی تمایز قائل می‌شود. به اعتقاد وی، رضایتمندی سکونتی عبارت است از نمایش عددی شاخص‌های عینی و انتزاعی سکونت که از تفریق عددی دربردارنده اهمیت یک خانه ایده‌آل از عددی که شرایط فعلی خانه را نمایش می‌دهد، به دست می‌آید. ارزیابی شاخص‌های سکونتی از فردی به فرد دیگر متفاوت است، زیرا افراد مختلف پاسخ‌های متفاوتی بر اساس درک واقعیت می‌دهند (Marans, 2012).

### روش تحقیق

پژوهش حاضر به لحاظ هدف، کاربردی و توسعه‌ای و به لحاظ روش، توصیفی و تحلیلی است. اطلاعات توصیفی و اولیه تحقیق، با مراجعه به اسناد و طرح‌های مرتبط در این زمینه جمع‌آوری گردید. پس از اتمام مطالعات کتابخانه‌ای، با استفاده از پیمایش میدانی و ابزار پرسش‌نامه به جمع‌آوری اطلاعات مورد نیاز پرداخته شده است. شاخص‌های تحقیق با توجه به مبانی نظری پژوهش و تجارب مطالعاتی و همچنین بر اساس هدف مطالعه مرتبط با ارتقای و بهبود کیفیت محیط در شهرهای جدید با مرور مدل‌ها و معیارهای دیگر مطالعات انتخاب گردید. در همین راستا، ۵ شاخص (کیفیت مسکن، ویژگی‌های اجتماعی، ویژگی‌های اقتصادی، ارائه خدمات شهری و دسترسی و حمل‌ونقل) انتخاب و برای هر کدام چند زیرشاخص در نظر گرفته شده است. حجم نمونه برای پرسش‌نامه توسط فرمول کوکران تعیین گردیده است. با توجه به اینکه جامعه آماری پژوهش (ساکنان شهر جدید پرند) در سال ۱۳۹۰ برابر با ۳۲۸۰۱ نفر بوده است، حجم نمونه به تعداد ۳۷۰ نفر با سطح اطمینان ۹۵ درصد، تعیین شده است. واحد تحلیل در مطالعه حاضر، عمدتاً سرپرستان خانوارند. روش نمونه‌گیری در این پژوهش روش نمونه‌گیری سیستماتیک است. بدین صورت که هر فاز به چند بلوک یا محله تقسیم شد و سپس با توجه به جمعیت ساکن و تعداد واحدهای مسکونی موجود در آن تعدادی از واحدهای مسکونی به عنوان نمونه انتخاب گردید. برای تعیین اعتبار پرسش‌نامه، آزمون مقدماتی به عمل آمد. بدین ترتیب که پرسش‌نامه در مرحله اصلاحی توسط ۳۰ نفر از ساکنان شهر جدید پرند، خارج از نمونه تحقیق تکمیل گردید تا اطمینان حاصل شود که افراد پاسخ‌گو تمام سؤالات را درک کرده‌اند. سپس اصلاحات در سؤالات اعمال گردید (مرحله پیش‌آزمون) و بررسی پایایی پرسش‌نامه با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ انجام گردید. مقدار آلفای کرونباخ برابر ۰/۷۷۵ به دست آمد؛ که پایایی پرسش‌نامه را در حد خوبی نشان می‌دهد که این امر بیانگر آن است که اطلاعات به دست آمده از پرسش‌نامه قابل اطمینان است. در نهایت یافته‌های تحلیل توسط نرم‌افزار SPSS تجزیه و تحلیل شد. سازمان‌دهی یافته‌های تحلیل به این صورت است که ابتدا یافته‌های توصیفی تحقیق بررسی شد. سپس برای سنجش سطح رضایتمندی از شاخص‌ها و زیرشاخص‌های کیفیت محیط در شهر جدید پرند از آزمون t تک‌نمونه استفاده گردید. در مرحله بعد، به منظور رتبه‌بندی شاخص‌ها و زیرشاخص‌ها، از تحلیل رگرسیون چندمتغیره استفاده گردید. در انتها نیز به بررسی نقش ویژگی‌های فردی در نحوه ادراک و نگرش ساکنان به مؤلفه‌های کیفیت محیط با استفاده از آزمون‌های وی کرامر و ضریب هم‌بستگی اسپیرمن پرداخته شد.

## عرصه تحت پژوهش

مجموعه شهری تهران را می‌توان پیچیده‌ترین نظام فضایی موجود در کشور دانست. این منطقه با مساحتی بالغ بر ۱۸۰۰۰ کیلومتر مربع در شعاع ۳۰ تا ۴۰ کیلومتر شهر تهران گسترش پیدا کرده و تقریباً تمام مساحت استان تهران (به استثنای ناحیه کوهستانی شمال و نواحی کویری جنوب) را در بر می‌گیرد. به دلیل تمرکز سیاسی، اداری و اقتصادی تهران، این شهر از دیرباز شاهد پذیرش زیاد مهاجران از دیگر نقاط کشور بوده است. بر این اساس چهار شهر جدید پردیس، هشتگرد، اندیشه و پرند در دستور کار طراحی و احداث برای اسکان مهاجران و جمعیت مازاد تهران و شهرهای ناحیه قرار گرفت. اراضی شهر جدید پرند در حد فاصل شرایط اقلیمی منطقه شهری تهران و کویر بین ۳۵ درجه، ۲۳ دقیقه و ۵۲ ثانیه تا ۳۵ درجه، ۲۵ دقیقه و ۶ ثانیه عرض شمالی و ۵۰ درجه، ۵۴ دقیقه و ۴۰ ثانیه تا ۵۰ درجه، ۵۸ دقیقه و ۳۳ ثانیه طول شرقی قرار گرفته است (سایت شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۹۲). موقعیت شهر جدید پرند چه به لحاظ جغرافیایی و چه به لحاظ هم‌جواری با کانون‌های ملی - منطقه‌ای به‌نحوی است که به عنوان یکی از سه رأس مثلث تهران - کرج - پرند، نقش ویژه‌ای دارد و به‌ویژه در آینده در رشد و ارتقای منطقه و کشور تأثیرگذار خواهد بود (مهندسان مشاور نقش محیط، ۱۳۹۰). تاریخ تأسیس شرکت عمران شهر جدید پرند ۱۳۶۹/۱۲/۲۳ بوده و جمعیتی پیش‌بینی شده برای این شهر ۱۵۰۰۰۰ نفر است. همچنین مساحت کل شهر معادل ۲۳۵۷ هکتار است (سایت شرکت عمران شهرهای جدید، ۱۳۹۲). مبنای اصلی اشتغال شهر جدید پرند را بخش صنعت (شهرک صنعتی) و تعدادی از مشاغل خدماتی، اداری و مالی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی و ایستگاه آپرین تشکیل می‌دهند. همچنین حضور تعاونی‌های مسکن مهر در شهر پرند همچون موتورهای ساخت انبوه، گروه درآمدی مشخصی را از اقصی نقاط کشور به‌ویژه کلان‌شهر تهران به شهر جدید پرند جذب می‌کنند.



شکل ۲. موقعیت شهر جدید پرند و مناطق پنج‌گانه آن

## یافته‌های تحلیلی

ابتدا آمار توصیفی تحقیق و متغیرهایی که اطلاعات اجتماعی و اقتصادی از وضعیت پرسش‌شوندگان در اختیار می‌گذارند،

مطالعه شد. این متغیرها شامل سن، سطح تحصیلات، وضعیت اشتغال، میزان درآمد، نوع مالکیت و محل تولد ساکنان‌اند. به لحاظ توزیع سنی، چهار گروه سنی کمتر از ۲۰ سال، بین ۲۰ و ۴۰ سال، بین ۴۰ و ۶۰ سال و بالاتر از ۶۰ سال مد نظر قرار گرفته است. عمده پاسخ‌گویان در گروه سنی ۲۰ تا ۴۰ سال با فراوانی ۱۹۰ نفر (۵۱/۴٪) قرار دارند. به لحاظ سطح تحصیلات، سطوح تحصیلی در نظر گرفته شده در این پژوهش عبارتند از بی‌سواد، ابتدایی، راهنمایی، متوسطه و دانشگاهی. سطح متوسطه دارای بیشترین تعداد با فراوانی ۱۵۹ نفر (۴۳٪) است. پس از آن سطح ابتدایی با ۹۰ نفر (۲۴/۳٪)، سطح دانشگاهی با ۶۴ نفر (۱۷/۳٪)، سطح راهنمایی با ۵۷ نفر (۱۵/۴٪) و بی‌سوادان هم بدون فراوانی قرار دارند. نحوه توزیع شاغلان در گروه‌های شغلی مختلف نشان می‌دهد که بیشتر افراد پاسخ‌گو با اختصاص سهم ۳۴/۳ درصد (۱۲۷ نفر) شغل کارگری دارند. همچنین گروه شاغلان آزاد با سهم ۲۷/۶ درصد (۱۰۲ نفر) در رده بعدی قرار دارد و پس از آن کارمندان اعم از خصوصی و دولتی با ۲۵/۹ درصد (۹۶ نفر)، گروه بازنشسته‌ها با ۸/۹ درصد (۳۳ نفر) و در رده آخر هم بیکاران با سهم ۳/۲ درصد (۱۲ نفر) قرار دارند. به لحاظ میزان درآمد، پاسخ‌گویان در سطح نسبتاً پایینی قرار دارند. افراد با سطح درآمد بین ۶۰۰ هزار تا ۱ میلیون تومان بیشترین فراوانی را دارند و پس از این گروه، افراد با سطح درآمد کمتر از ۶۰۰ هزار تومان قرار می‌گیرند. تملک در محدوده تحت مطالعه نیز بدین صورت است که ۸۸/۴ درصد از حجم نمونه، مالک و ۱۱/۶ درصد نیز مستأجرند. در ارتباط با محل تولد ساکنان، یافته‌ها نشان‌دهنده آن است که محل تولد ۵۵/۱ درصد پاسخ‌گویان خارج از استان تهران و ۲۶/۵ درصد هم متولد شهر تهران بوده‌اند. همچنین ۱۱/۱ درصد متولد دیگر شهرهای استان و ۷/۳ درصد نیز متولد روستاهای استان بوده‌اند.

در بخش آمار استنباطی، پنج شاخص عمده کیفیت مسکن، ویژگی‌های اجتماعی، ویژگی‌های اقتصادی، ارائه خدمات شهری و کیفیت دسترسی و حمل‌ونقل، برای سنجش رضایتمندی از کیفیت محیط در شهر جدید پرند، استفاده شده است. به منظور عملیاتی کردن متغیرها از طیف پنج‌گزینه‌ای لیکرت استفاده شده است. بدین ترتیب عدد ۳ به عنوان میانه نظری پاسخ‌ها انتخاب شد و سپس میانگین میزان رضایتمندی با عدد ۳ مقایسه گردید. برای به‌دست‌آوردن میزان رضایتمندی ساکنان، از آزمون T تک‌نمونه‌ای با مقدار آزمون برابر عدد ۳ (Test Value = 3) و فاصله اطمینان ۹۵٪ (خطای ۵٪) استفاده شد. در آزمون مذکور، در صورتی که مقدار P-Value بزرگ‌تر از ۰/۰۵ باشد، متغیر تحت بررسی با مقدار آزمون (یعنی عدد ۳) تفاوت معناداری ندارد و در نتیجه میزان کیفیت شاخص تحت بررسی در سطح متوسط ارزیابی می‌شود. در صورتی که مقدار P-Value کمتر از ۰/۰۵ باشد، شاخص تحت بررسی با مقدار آزمون (عدد ۳) تفاوت معناداری دارد. آزمون فوق برای همه شاخص‌های پنج‌گانه و همچنین رضایتمندی کل انجام گرفته است.

#### • کیفیت مسکن

رضایتمندی از مسکن ابعاد کالبدی، اجتماعی، اقتصادی و ... نسبتاً مشخصی دارد. رضایتمندی از مسکن توصیف‌کننده تعامل فرد با محیط سکونتش است که به‌صورت تجربه مطلوب و خرسندی از زندگی در یک مکان خاص تعریف شده است و تحت تأثیر طیف وسیعی از شرایط عینی و شرایط ادراک‌شده ذهنی است.



جدول ۱. آزمون t تک‌نمونه‌ای برای زیرشاخص‌های کیفیت مسکن

| میانگین | آماره T | معناداری (sig) | زیرشاخص‌ها               |
|---------|---------|----------------|--------------------------|
| ۲/۵۶    | -۸/۸۹۱  | ۰/۰۰۰          | کیفیت تسهیلات داخل خانه  |
| ۱/۹۰    | -۲۰/۶۵۳ | ۰/۰۰۰          | استحکام واحد سکونت       |
| ۲/۰۵    | -۲۰/۰۳۷ | ۰/۰۰۰          | مساحت واحد سکونت         |
| ۱/۴۲    | -۴۰/۵۲۷ | ۰/۰۰۰          | هزینه‌های جاری محل سکونت |
| ۲/۲۸    | -۱۴/۰۰۲ | ۰/۰۰۰          | هزینه اجاره‌بها یا تملک  |
| ۱/۷۵    | ۲۵/۴۶۷  | ۰/۰۰۰          | نما و منظر واحد سکونت    |

### • ویژگی‌های اجتماعی

شهرها از لحاظ فرهنگی و اجتماعی اهمیت خاصی دارند. شهرها باعث به‌وجود آمدن مفاهیم بسیار اساسی نظیر «شهرنشینی»، «شهروندی»، «تمدن»، «سیاست»، «دموکراسی» و ... بوده‌اند و باید مکان مناسبی برای زندگی انسانی، فرهنگ شهروندی، امنیت اجتماعی، هم‌بستگی جمعی، پیوند اجتماعی و اعتلای فرهنگی باشند.

جدول ۲. آزمون t تک‌نمونه‌ای برای زیرشاخص‌های کیفیت اجتماعی

| میانگین | آماره T | معناداری (sig) | زیرشاخص‌ها               |
|---------|---------|----------------|--------------------------|
| ۲/۰۹    | -۱۶/۴۳۴ | ۰/۰۰۰          | احساس امنیت              |
| ۲/۲۵    | -۱۲/۴۷۶ | ۰/۰۰۰          | روابط با همسایگان        |
| ۱/۵۳    | -۳۷/۴۱۰ | ۰/۰۰۰          | برخوردهای اجتماعی در شهر |
| ۱/۲۹    | -۵۴/۸۳۵ | ۰/۰۰۰          | احساس تعلق به شهر        |
| ۲/۲۴    | -۱۴/۹۸۸ | ۰/۰۰۰          | فرهنگ شهروندی            |

### • کیفیت اقتصادی

امروزه، درصد زیادی از جمعیت جهان در شهرها زندگی می‌کنند و تعامل و همکاری آنها با یکدیگر در حوزه اقتصاد شهری بسیار زیاد است و بیشترین تعامل و تقابل افراد را حوزه‌های مختلف شامل می‌شود. اقتصاد شهر، اقتصاد زندگی روزمره مردم است. به عبارت دیگر، بیشتر فعالیت‌هایی که مردم در زندگی جاری و روزمره خود انجام می‌دهند، مرتبط با اقتصاد شهر است.

جدول ۳. آزمون t تک‌نمونه‌ای برای زیرشاخص‌های کیفیت اقتصادی

| میانگین | آماره T | معناداری (sig) | زیرشاخص‌ها                       |
|---------|---------|----------------|----------------------------------|
| ۱/۴۵    | -۴۵/۱۹۶ | ۰/۰۰۰          | میانگین درآمد خانوار             |
| ۱/۴۹    | -۳۵/۰۷۰ | ۰/۰۰۰          | هزینه‌های روزمره زندگی           |
| ۲/۰۶    | -۱۷/۸۳۴ | ۰/۰۰۰          | امنیت شغلی                       |
| ۱/۸۶    | -۲۴/۰۸۶ | ۰/۰۰۰          | دسترسی به فرصت‌های شغلی بهتر     |
| ۲/۱۶    | -۱۴/۹۰۶ | ۰/۰۰۰          | توزیع عادلانه خدمات              |
| ۱/۴۲    | -۴۲/۸۲۸ | ۰/۰۰۰          | وجود اقتصاد متنوع و خودکفا       |
| ۲/۲۸    | -۱۳/۷۶۸ | ۰/۰۰۰          | دستیابی به کالاهای با کیفیت بهتر |

### • ارائه خدمات شهری

خدمات شهری شاخه‌ای از خدمات عمومی است که ارتباط مستقیم و منسجمی با زندگی روزانه شهروندان دارد و کیفیت زندگی آنان را تعیین می‌کند. عرضه‌کننده این خدمات شهرداری و دیگر نهادهای مرتبط و دریافت‌کننده آنها یکایک شهروندان‌اند.

جدول ۴. آزمون t تک‌نمونه‌ای برای زیرشاخص‌های ارائه خدمات شهری

| زیرشاخص‌ها              | میانگین | آماره T | معناداری (sig) |
|-------------------------|---------|---------|----------------|
| خدمات تجاری             | ۳/۲۴    | ۳/۹۱۸   | ./۰۰۰          |
| خدمات اداری             | ۱/۸۹    | -۲۴/۲۵۱ | ./۰۰۰          |
| خدمات بهداشتی و درمانی  | ۱/۶۰    | -۳۵/۰۲۴ | ./۰۰۰          |
| خدمات گذران اوقات فراغت | ۱/۴۶    | -۴۴/۶۴۹ | ./۰۰۰          |
| خدمات ورزشی             | ۱/۳۲    | -۵۵/۹۸  | ./۰۰۰          |
| خدمات آموزشی و فرهنگی   | ۲/۷۳    | -۴/۹۲۸  | ./۰۰۰          |
| خدمات ارتباطی           | ۳/۱۳    | ۲/۲۶۰   | ./۰۲۴          |

### • کیفیت دسترسی و حمل‌ونقل

مفهوم دسترسی به معنای آزادی یا توانایی مردم برای برآوردن نیازهای اساسی به خاطر حفظ کیفیت زندگی‌شان تعریف شده است. همچنین به معنای آسانی رسیدن به مقصدشان یا کاهش هزینه در مقصد است. نبود دسترسی به سیستم مطلوب حمل‌ونقل عمومی، ترافیک، فاصله زیاد بین محل سکونت و کار، کمبود فضای پارکینگ و ... از جمله مباحثی است که باعث می‌شود سطح رضایتمندی شهروندان کاهش یابد.

جدول ۵. آزمون t تک‌نمونه‌ای برای زیرشاخص‌های کیفیت دسترسی و حمل‌ونقل

| زیرشاخص‌ها                              | میانگین | آماره T | معناداری (sig) |
|---|---------|---------|----------------|
| امکان دسترسی راحت به حمل‌ونقل عمومی     | ۲/۳۹    | -۱۱/۸۹۶ | ./۰۰۰          |
| رضایت از فاصله بین محل سکونت و محل کار  | ۱/۶۵    | -۲۳/۷۸۱ | ./۰۰۰          |
| اندازه کافی فضای پارکینگ                | ۳/۹۷    | ۲۱/۶۳۲  | ./۰۰۰          |
| رضایت از کیفیت معابر                    | ۲/۸۹    | -۲/۰۷۸  | ./۰۳۸          |
| رضایت از دسترسی به مراکز خدماتی و اداری | ۳/۷۸    | ۱۴/۶۱۴  | ./۰۰۰          |

شاخص دسترسی و حمل‌ونقل با ضریب (۲/۹۳) بالاترین سطح رضایتمندی از وضعیت موجود را به خود اختصاص داده است. شاخص مذکور از ۵ گویه تشکیل شده که بیشترین رضایتمندی مربوط به گویه دسترسی به پارکینگ با میانگین ۳/۹۷ و کمترین رضایتمندی مربوط به گویه فاصله بین محل سکونت و محل کار با میانگین ۱/۶۵ است.

شاخص ارائه خدمات شهری با میانگین (۲/۱۹) از ۷ گویه تشکیل شده و پس از شاخص دسترسی و حمل‌ونقل بیشترین رضایتمندی ساکنان را به دنبال داشته است. بیشترین رضایتمندی از گویه‌های مذکور مربوط به خدمات تجاری با مقدار ۳/۲۴ و کمترین میزان مربوط به گویه خدمات ورزشی با مقدار ۱/۳۲ است. شاخص مسکن با میانگین رضایتمندی (۱/۹۹) از ۶ گویه تشکیل شده که بیشترین رضایتمندی مربوط به گویه تسهیلات داخلی منزل با مقدار ۲/۵۶ و کمترین رضایتمندی مربوط به گویه هزینه‌های جاری محل سکونت با مقدار ۱/۴۲ است. شاخص رضایتمندی از ویژگی‌های اجتماعی با میانگین (۱/۸۸) از ۵ گویه تشکیل شده که بیشترین رضایتمندی مربوط به گویه روابط با همسایگان با مقدار ۲/۲۵ و کمترین رضایتمندی مربوط به گویه احساس تعلق به شهر با میانگین ۱/۲۹ است. کمترین رضایتمندی نیز به شاخص ویژگی‌های اقتصادی شهر جدید پرند با میانگین (۸۱/۱) بوده که از ۵ گویه تشکیل شده است. بیشترین میزان مربوط به گویه دستیابی به کالاهای با کیفیت بهتر با مقدار ۲/۲۸ و کمترین میزان مربوط به گویه اقتصاد متنوع و خودکفا با مقدار ۱/۴۲ است.

جدول ۶. آزمون t تک‌نمونه‌ای برای شاخص‌های کیفیت زندگی در شهر جدید پرند

| شاخص‌ها                 | میانگین | آماره T | معناداری (sig) |
|-------------------------|---------|---------|----------------|
| کیفیت مسکن              | ۱/۹۹۴   | -۴۴/۶۱۹ | ۰/۰۰۰          |
| ویژگی‌های اجتماعی       | ۱/۸۸۱   | -۴۹/۸۵۹ | ۰/۰۰۰          |
| ویژگی‌های اقتصادی       | ۱/۸۱۶   | -۶۴/۹۷۵ | ۰/۰۰۰          |
| ارائه خدمات شهری        | ۲/۱۹۶   | -۴۳/۹۲۲ | ۰/۰۰۰          |
| کیفیت دسترسی و حمل‌ونقل | ۲/۹۳۵   | -۲/۷۲۳  | ۰/۰۰۷          |

ساکنان شهر جدید پرند میزان رضایت خود را از ۵ شاخص وضعیت موجود شهر پایین‌تر از متوسط ( $P < 0.05$ ) و میانگین کمتر از ۳) بیان کرده‌اند و فقط شاخص دسترسی و حمل‌ونقل را نزدیک به متوسط ارزیابی کرده‌اند و از دیگر شاخص‌ها به طور کلی اظهار نارضایتی کرده‌اند. کمترین میانگین نیز به شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی شهر پرند تعلق دارد.

به منظور رتبه‌بندی شاخص‌ها و زیرشاخص‌های کیفیت محیط، تأثیر متغیرهای مرتبط با شاخص کیفیت محیط شهر جدید پرند (ویژگی‌های مسکن، ویژگی‌های اجتماعی، ویژگی‌های اقتصادی، ویژگی‌های خدمات شهری و ویژگی‌های دسترسی و حمل‌ونقل) در سطح دوم درخت ارزش روی شاخص کیفیت محیط (محیط سکونت و محیط شهر جدید پرند) بررسی می‌شود. بر اساس نتایج حاصل از رگرسیون چندگانه می‌توان نتیجه گرفت که تمام متغیرهای سطح دوم درخت ارزش و مرتبط با شاخص کیفیت محیط شهر جدید پرند با متغیر کیفیت محیط شهر جدید پرند رابطه معنادار دارند ( $P < 0.05$ ). همچنین بر اساس ضرایب بتا که نشان‌دهنده میزان تأثیرگذاری متغیرهای مشاهده‌شده بر شاخص محیط سکونت است، می‌توان اهمیت هر کدام از متغیرها را در جدول ۷ نشان داد.

جدول ۷. ضرایب بتای شاخص‌های کیفیت محیط شهر جدید پرند از دید ساکنان

| شاخص‌های کیفیت محیط          | ضرایب استاندارد نشده |           | ضرایب استاندارد شده<br>$\beta$ | t       | معناداری<br>(sig) | اولویت بندی<br>متغیر |
|------------------------------|----------------------|-----------|--------------------------------|---------|-------------------|----------------------|
|                              | B                    | Std Error |                                |         |                   |                      |
| ویژگی‌های مسکن               | ۰/۲۰۰                | ۰/۰۰۰     | ۰/۳۸۷                          | ۴/۸۲۰E8 | ۰                 | ۲                    |
| ویژگی‌های اجتماعی            | ۰/۲۰۰                | ۰/۰۰۰     | ۰/۳۸۵                          | ۴/۴۷۵E8 | ۰                 | ۳                    |
| ویژگی‌های اقتصادی            | ۰/۲۰۰                | ۰/۰۰۰     | ۰/۳۱۳                          | ۳/۵۲۵E8 | ۰                 | ۵                    |
| ویژگی‌های خدمات شهری         | ۰/۲۰۰                | ۰/۰۰۰     | ۰/۳۱۴                          | ۳/۸۲۳E8 | ۰                 | ۴                    |
| ویژگی‌های دسترسی و حمل و نقل | ۰/۲۰۰                | ۰/۰۰۰     | ۰/۴۰۹                          | ۴/۷۷۱E8 | ۰                 | ۱                    |

در ادامه، پس از مشخص شدن سطح رضایتمندی ساکنان از کیفیت محیط، به بررسی تأثیر ویژگی‌های فردی ساکنان بر میزان ادراک آنها از رضایتمندی از کیفیت محیط در شهر جدید پرند به منظور پاسخ‌گویی به سؤال دوم پژوهش اقدام شده است. بر همین اساس پنج متغیر و ویژگی اقتصادی و اجتماعی پاسخ‌گویان که در توصیف نمونه به آن پرداخته شد و رابطه آن با میزان رضایتمندی در محدوده مورد نظر آزمون شده است. بدین منظور برای متغیرهای میزان تحصیلات، میزان درآمد ماهیانه خانواده و مدت زمان سکونت در شهر جدید پرند که دارای مقیاس رتبه‌ای است، از روش همبستگی اسپیرمن (Spearman) و برای متغیر نوع مالکیت که دارای مقیاس اسمی است از آزمون ضریب همبستگی وی کرامر (Cramer's V) استفاده شده است.

نوع ادراک محیط شهرهای جدید و واکنشی که فرد در صورت احساس رضایتمندی یا آزدگی از آن نشان می‌دهد، می‌تواند با ویژگی‌های اقتصادی و اجتماعی او در ارتباط باشد. مطابق جدول ۷ متغیر میزان تحصیلات با سه زیرشاخص (ابعاد اقتصادی و دسترسی و حمل و نقل) میانگین درآمد خانوار، وجود اقتصاد متنوع و خودکفا و امکان دسترسی راحت و سریع به حمل و نقل عمومی ارتباط معنادار دارد. به صورتی که رضایتمندی از این سه گویه با بالا رفتن تحصیلات، افزایش پیدا می‌کند. متغیر درآمد ماهیانه با شش زیرشاخص (ابعاد اجتماعی و اقتصادی) روابط با همسایگان، احساس تعلق به شهر، فرهنگ شهروندی، میانگین درآمد خانوار، هزینه‌های روزمره زندگی و وجود اقتصاد متنوع و خودکفا ارتباط معنادار دارد. متغیر مدت اقامت در شهر جدید پرند با سه زیرشاخص (ابعاد مسکن و خدمات شهری) هزینه اجاره‌بها یا تملک، نما و منظر واحد سکونت و خدمات تجاری ارتباط معنادار دارد. متغیر نوع مالکیت نیز با سه زیرشاخص (ابعاد اجتماعی، مسکن و خدمات شهری) هزینه‌های جاری محل سکونت، احساس تعلق به شهر و خدمات ورزشی ارتباط معنادار دارد.

از بین شاخص‌ها و زیرشاخص‌ها، شاخص‌های اجتماعی (احساس تعلق به شهر با دو بار همبستگی، روابط با همسایگان، فرهنگ شهروندی و برخورد‌های اجتماعی در شهر) با پنج بار ایجاد رابطه معنادار، بیشترین تأثیرپذیری را از ویژگی‌های فردی داشته است. شاخص‌های اقتصادی نیز با ایجاد پنج رابطه معنادار بیشترین تأثیرپذیری را از ویژگی‌های

فردی داشته است. زیرشاخص‌های ابعاد خدمات شهری و دسترسی و حمل‌ونقل هر کدام با یک رابطه معنادار کمترین تأثیرپذیری را از ویژگی‌های فردی مخاطبان نسبت به دیگر ابعاد داشته‌اند.

جدول ۸. ارتباط متغیرهای فردی مؤثر بر میزان رضایت مخاطبان از شاخص‌های کیفیت محیط شهر جدید پرند

| نوع مالکیت | مدت زمان سکونت |          | درآمد ماهیانه |          | میزان تحصیلات |          |       |                         |
|------------|----------------|----------|---------------|----------|---------------|----------|-------|-------------------------|
|            | معناداری       | هم‌بستگی | معناداری      | هم‌بستگی | معناداری      | هم‌بستگی |       |                         |
| -          | ۰/۱۳۶          | -        | ۰/۵۵۷         | -        | ۰/۳۸۱         | -        | ۰/۴۱۵ | تسهیلات داخل منزل       |
| -          | ۰/۳۴۰          | -        | ۰/۲۶۸         | -        | ۰/۷۷۳         | -        | ۰/۹۰۴ | استحکام واحد سکونت      |
| -          | ۰/۵۹۲          | -        | ۰/۴۰۴         | -        | ۰/۵۱۶         | -        | ۰/۶۰۴ | مساحت واحد سکونت        |
| +          | ۰/۰۰۰          | -        | ۰/۳۶۷         | -        | ۰/۴۴۹         | -        | ۰/۹۲۰ | هزینه‌های محل سکونت     |
| -          | ۰/۱۰۱          | +        | ۰/۹۴۱         | -        | ۰/۹۵۵         | -        | ۰/۷۰۹ | هزینه اجاره‌بها یا تملک |
| -          | ۰/۰۹۶          | +        | ۰/۰۰۰         | -        | ۰/۷۳۲         | -        | ۰/۸۰۵ | نما و منظر واحد سکونت   |
| -          | ۰/۹۱۶          | -        | ۰/۶۵۲         | -        | ۰/۴۵۹         | -        | ۰/۸۳۵ | احساس امنیت             |
| -          | ۰/۳۶۸          | -        | ۰/۰۹۱         | +        | ۰/۰۲۳         | -        | ۰/۲۸۳ | روابط با همسایگان       |
| -          | ۰/۲۳۸          | -        | ۰/۱۹۷         | -        | ۰/۱۱۴         | -        | ۰/۹۹۵ | برخوردهای اجتماعی       |
| +          | ۰/۰۰۰          | -        | ۰/۳۳۳         | +        | ۰/۰۳۹         | -        | ۰/۰۵۳ | احساس تعلق به شهر       |
| -          | ۰/۸۲۲          | -        | ۰/۵۵۴         | +        | ۰/۵۴۰         | -        | ۰/۸۲۳ | فرهنگ شهروندی           |
| -          | ۰/۰۵۶          | -        | ۰/۳۳۵         | +        | ۰/۰۰۰         | +        | ۰/۰۰۱ | میانگین درآمد خانوار    |
| -          | ۰/۵۸۲          | -        | ۰/۳۴۶         | +        | ۰/۰۴۰         | -        | ۰/۵۹۹ | هزینه‌های روزمره زندگی  |
| -          | ۰/۶۱۲          | -        | ۰/۶۵۲         | -        | ۰/۵۳۰         | -        | ۰/۸۳۴ | امنیت شغلی              |
| -          | ۰/۲۴۸          | -        | ۰/۴۳۶         | -        | ۰/۵۵۴         | -        | ۰/۶۴۸ | دسترسی به فرصت‌های شغلی |
| -          | ۰/۵۵۶          | -        | ۰/۷۴۸         | -        | ۰/۲۸۵         | -        | ۰/۹۷۲ | توزیع عادلانه خدمات     |
| -          | ۰/۰۸۰          | -        | ۰/۰۶۰         | +        | ۰/۶۴۳         | +        | ۰/۸۹۷ | وجود اقتصاد خودکفا      |
| -          | ۰/۵۵۵          | -        | ۰/۱۳۶         | -        | ۰/۶۶۲         | -        | ۰/۱۰۴ | کالاهای با کیفیت بهتر   |
| -          | ۰/۷۰۵          | +        | ۰/۰۴۰         | -        | ۰/۸۶۵         | -        | ۰/۹۳۰ | خدمات تجاری             |
| -          | ۰/۸۷۶          | -        | ۰/۱۸۴         | -        | ۰/۹۶۹         | -        | ۰/۶۱۸ | خدمات اداری             |
| -          | ۰/۸۳۲          | -        | ۰/۴۷۹         | -        | ۰/۱۴۰         | -        | ۰/۸۸۴ | خدمات بهداشتی و درمانی  |
| -          | ۰/۹۵۰          | -        | ۰/۸۱۱         | -        | ۰/۴۱۴         | -        | ۰/۲۲۹ | خدمات گذران اوقات فراغت |
| +          | ۰/۰۰۰          | -        | ۰/۰۸۴         | -        | ۰/۷۶۱         | -        | ۰/۷۵۱ | خدمات ورزشی             |
| -          | ۰/۱۱۶          | -        | ۰/۳۵۳         | -        | ۰/۵۸۶         | -        | ۰/۹۰۲ | خدمات آموزشی و فرهنگی   |
| -          | ۰/۴۳۵          | -        | ۰/۷۱۵         | -        | ۰/۹۲۲         | -        | ۰/۶۸۹ | خدمات ارتباطی           |
| -          | ۰/۸۴۸          | -        | ۰/۱۰۷         | -        | ۰/۴۸۲         | +        | ۰/۰۱۶ | حمل‌ونقل عمومی          |
| -          | ۰/۵۵۵          | -        | ۰/۶۵۶         | -        | ۰/۸۷۶         | -        | ۰/۹۱۶ | فاصله محل سکونت و کار   |
| -          | ۰/۳۵۵          | -        | ۰/۵۲۱         | -        | ۰/۶۱۹         | -        | ۰/۰۶۶ | فضای پارکینگ            |
| -          | ۰/۱۹۷          | -        | ۰/۲۸۰         | -        | ۰/۰۵۲         | -        | ۰/۲۲۱ | رضایت از کیفیت معابر    |
| -          | ۰/۹۶۱          | -        | ۰/۲۲۵         | -        | ۰/۶۵۹         | -        | ۰/۰۹۷ | دسترسی به مراکز خدماتی  |

## بحث و نتیجه‌گیری

شهرهای جدید برای توسعه یکپارچه و متوازن با مادرشهر خود باید به‌صورت یک ارگانیک سالم و خودکفا توسعه یابند و به شهروندان خود امکان اشتغال، مسکن، آرامش و ... دهند و به عنوان یک عضو از مجموعه شهری خود، نیاز قسمت‌های مختلف خود را درک کند و نیازهایش در همه مراحل توسعه مشخص شود. این مطالعات هنگامی که در نواحی کلان‌شهری و مجموعه‌های شهری صورت می‌گیرد، دربرگیرنده افرادی است که در محلات و شهرک‌هایی با کیفیت متفاوت زندگی می‌کنند. بر همین اساس، یکی از جنبه‌های مهم تحقیقات کیفیت محیط این است که سنجش کیفیت محیط شهری می‌بایست مطابق با ادراک، استفاده و ارزیابی ساکنان به‌دست آید. وقتی کیفیت از نگاه شهروندان و برداشت فردی آنها ارزیابی می‌شود، ارزیابی محیط فیزیکی اهمیت کمتری نسبت به فاکتورهایی نظیر جذابیت، امنیت، وضعیت جامعه، مسائل مربوط به قابلیت زندگی و رفاه، وابستگی‌های محلی، رضایت از محله، رضایتمندی از مسکن و ... پیدا می‌کند. شهرهای جدید در تمرکززدایی فضایی، کارکردهای متفاوتی را می‌پذیرند و توفیق آنها به سیاست‌های کلی شهرنشینی از سوی دولت‌ها و دقت در مطالعات انتخاب و اجرای این الگوی گسترش شهری بستگی دارد. به‌طور کلی به منظور موفقیت، هر شهر جدید ناگزیر است برای ساکنان خود شغل‌های مورد نیاز را تهیه کند، احتیاجات روزانه آنها را برطرف کند، امکانات تفریحی برای مردم فراهم آورد و بالاخره برای هر طبقه و گروهی واحدهای مسکونی مشخص بیابد. برای شهرهای جدید تنها جذب جمعیت کافی نیست، بلکه حفظ مهاجران در این شهرها اهمیت فراوانی دارد. در این میان قصد و تمایل ماندگاری در شهر و میزان احساس رضایت از وضعیت موجود شهر جدید حائز اهمیت است. اگر شهرهای جدید بتوانند نیازهای ساکنان را با در نظر گرفتن برداشت فردی آنها و رضایتمندی از محیط شهر برآورند، نقش مهمی در جذب سرریز جمعیت مادرشهر خود خواهند داشت. شهر جدید پرند با وجود کمک‌های متعدد نمی‌تواند همانند مادرشهر خود، تهران باشد، زیرا جذابیت‌های خاص آن را ندارد و با توجه به این که با فاصله جغرافیایی تعیین‌شده در اطراف تهران ساخته شده است، به راحتی نمی‌تواند خود را تکمیل کند و مجبور است به عنوان شهر اقماری و وابسته در کنار این متروپل قرار بگیرد. فقدان سازمان‌دهی صحیح و منطقی در تصمیم‌گیری و برنامه‌ریزی برای سرمایه‌گذاری در این شهر کاملاً محسوس است. جدا از ناکافی بودن سرمایه‌گذاری‌های دولتی، مدیریت بهینه‌سازی در سطح کلی برای شهر جدید پرند وجود نداشته یا کارآمد عمل نکرده است.

در ایران بیشتر تحقیقات مربوط به شهرهای جدید، در ارتباط با جمعیت‌پذیری، تولید مسکن و وضعیت اشتغال بوده و در راستای تحقق به این موضوعات پرداخته و تا کنون به‌جز معدودی تحقیقات دانشگاهی، بحث روشنی از مفهوم کیفیت زندگی و کیفیت محیط در شهرهای جدید و معیارهای مؤثر بر آن و در نتیجه بومی شدن معیارهای مطرح‌شده در ادبیات جهانی صورت نگرفته است. یکی از دلایل این امر می‌تواند این باشد که مطالعات قبلی توجه خود را بیشتر بر ارزیابی محیطی و کالبدی متمرکز کرده و توجه کمتری بر ارزیابی رضایت ذهنی داشته‌اند. بنابراین وقتی کیفیت زندگی شهری از

نگاه ادراک فردی ارزیابی می‌شود، محیط کالبدی اهمیت کمتری نسبت به فاکتورهایی نظیر جذابیت، سلامت، عدالت، امنیت، قابلیت زندگی، رفاه و آگاهی پیدا می‌کند.

ارتقای درک کیفیت یک مکان شهری نوپا و چگونگی تأثیر آن بر جذب سرریز جمعیت کلان‌شهر تهران و نگهداشت ساکنان هدف کلیدی این پژوهش بود. نتایج آزمون‌شده و همچنین بخش قابل تأملی که از مصاحبه با نهادها و مؤسسات خصوصی و دولتی در شهر جدید پرنده انجام پذیرفت، منجر به تولید اطلاعات قابل اطمینان درباره کیفیت محیط شهر جدید پرنده، سنجش و مستندسازی ادراکات فردی جنبه‌های برجسته رضایتمندی سکونت‌گرفته است و دلالت بر این واقعیت دارد که مدیران و سیاست‌گذاران می‌بایست نیازهای ساکنان شهرهای جدید را با در نظر گرفتن وضعیت زندگی و نگاه آنان به محیط شهر برآورند. به بیان دیگر، شیوه مدیریت و خدمات‌رسانی در بخش‌های مختلف می‌تواند شدت و ضعف ارتباط ادراک عمومی با شرایط محیطی، اقتصادی و اجتماعی را موجب گردد.

برای نیل به اهداف پیش‌بینی‌شده شهر جدید پرنده و بهبود عملکرد این شهر برای جذب جمعیت کلان‌شهر تهران و همچنین ارتقای کیفیت محیط شهر و رضایتمندی ساکنان پیشنهادهایی بدین شرح ارائه می‌شود:

- تعیین یک نقطه شاخص برای ارزیابی تغییرات در کیفیت محیط شهر جدید پرنده.
- ایجاد سریع زیرساخت‌ها و فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی مستقل در شهر جدید پرنده.
- دسترسی سریع بین این شهر و کلان‌شهرهای تهران و کرج از طریق فراهم آوردن راه‌های ارتباطی و تکمیل مترو.
- در نظر گرفتن فعالیت‌های اقتصادی و استقرار آن در شهر به منظور ایجاد اشتغال و جلوگیری از خوابگاهی شدن آن.
- ارتقای کیفیت معماری و ساخت‌وساز جذاب در شهر پرنده و استفاده از عناصر طراحی ماندگار در فضاهای عمومی برای افزایش احساس تعلق و هویت مکانی.
- شناسایی و سامان‌دهی فضاهای دور از دید و بی‌دفاع و همچنین روشنایی کافی معابر در شب برای ارتقای امنیت.
- بهبود ارائه خدمات شهری از قبیل خدمات اداری، تجاری، تفریحی، بهداشتی و ... برای بالا بردن سطح رضایتمندی ساکنان و ارتقای تمایل آنها برای ماندگاری در شهر جدید پرنده.
- در نظر گرفتن امکانات و تسهیلات ویژه برای افراد معلول و سال‌خورده در معابر شهر.
- تشکیل گروه‌ها و انجمن‌های محلی در میان رده‌های مختلف ساکنان، از جمله گروه‌های سنی جوانان، بزرگسالان، زنان و ... .
- ایجاد انگیزه‌های لازم به منظور جلب مشارکت ساکنان در فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی شهر.
- تکمیل و احداث هر چه سریع‌تر پروژه‌های عمرانی از قبیل سالن ورزشی، مجتمع تجاری، مسکن مهر و ... .

## منابع

- آخوندی، عباس احمد؛ برک‌پور، ناصر؛ اسدی، ایرج؛ طاهرخانی، حبیب‌الله؛ بصیرت، میثم؛ زندی، گلزار؛ (۱۳۸۶). حاکمیت شهر - منطقه تهران: چالش‌ها و روندها، نشریه هنرهای زیبا، شماره ۲۹، ۵-۱۶.
- جوهری، زهرا؛ مرادی مسیحی، وراز؛ (۱۳۹۰). بررسی تأثیرات ایجاد شهرهای جدید در تعادل بخشی به فضای سکونت و اشتغال منطقه‌ای (نمونه موردی: شهر جدید اندیشه)، فصلنامه آمایش سرزمین، سال سوم، شماره پنجم، ۹۳-۱۱۰.
- خزائی‌نژاد، فروغ؛ سیف‌الدینی، فرانک؛ (۱۳۹۱). ارزشیابی عملکرد شهر جدید اندیشه، فصلنامه آمایش سرزمین، دوره چهارم، شماره دوم، ۷۵-۹۶.
- رفعیان، مجتبی؛ مولودی، جمشید؛ پورطاهری، مهدی؛ (۱۳۹۰). سنجش کیفیت محیط شهری در شهرهای جدید، مطالعه موردی: شهر جدید هشتگرد، فصلنامه مدرس علوم انسانی - برنامه‌ریزی و آمایش فضا، دوره پانزدهم، شماره ۳، ۱۹-۳۸.
- زبردست، اسفندیار؛ جهانشاه‌لو، لعلا؛ (۱۳۸۶). بررسی عملکرد شهر جدید هشتگرد در جذب سرریز جمعیت، فصلنامه جغرافیا و توسعه، شماره ۱۰، ۵-۲۲.
- زیاری، کرامت‌الله؛ (۱۳۸۷). برنامه‌ریزی شهرهای جدید، تهران: انتشارات سمت، چاپ هشتم.
- سایت شرکت عمران شهرهای جدید، تاریخ بازدید: ۱۳۹۲/۶/۳، کتاب اول شهرهای جدید، <http://www.ntoir.gov.ir>
- شمس، مجید؛ ملک‌حسینی، امید؛ (۱۳۸۹). بررسی لزوم احداث شهر جدید در اطراف شهر کرمانشاه، فصلنامه جغرافیای انسانی، سال دوم، شماره سوم، ۸۹-۹۹.
- شبهه، اسماعیل؛ (۱۳۸۶). با شهر و منطقه در ایران، تهران: انتشارات دانشگاه علم و صنعت، چاپ چهارم.
- قرخلو، مهدی؛ عابدینی، اصغر؛ (۱۳۸۸). ارزیابی چالش‌ها و مشکلات شهرهای جدید و میزان موفقیت آنها در ایران: شهر جدید سهند، فصلنامه مدرس علوم انسانی، دوره ۱۳، شماره ۱، ۱۶۵-۱۹۱.
- لینچ، کوین؛ (۱۳۸۷). تئوری شکل شهر، ترجمه سیدحسین بحرینی، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ چهارم.
- مخبری، مهدی؛ ناظم‌زادگان، مهدی؛ (۱۳۸۵). کالبدشکافی کارشناسانه از روند شکل‌گیری و گسترش شهرهای جدید در ایران با تأکید بر شهر جدید صدا، مجموعه مقالات تجارب ایجاد شهرهای جدید در ایران و جهان، چاپ اول، تهران، انتشارات شرکت عمران شهرهای جدید.
- مرکز آمار ایران، (۱۳۹۲). سرشماری عمومی نفوس و مسکن سال‌های ۱۳۷۵-۱۳۹۰، <http://www.amar.org.ir>
- مشهدی‌زاده دهقانی، ناصر؛ (۱۳۸۷). تحلیلی از ویژگی‌های برنامه‌ریزی شهری در ایران، چاپ هشتم، تهران، انتشارات دانشگاه علم و صنعت ایران.
- مشیری، سید رحیم؛ رجبی، آرزیتا؛ جعفرنژاد شورکائی، سیده فضا؛ (۱۳۹۰). جایگاه عرصه‌های عمومی و همگانی در ایجاد هویت در شهرهای جدید (نمونه موردی: شهر جدید پرند)، فصلنامه جغرافیایی سرزمین، سال هشتم، شماره ۳۰، ۱-۱۷.
- مهندسان مشاور نقش محیط، (۱۳۹۰). طرح بازنگری توسعه و عمران شهر جدید پرند، وزارت مسکن و شهرسازی، شرکت عمران شهرهای جدید، شرکت سهامی عمران شهر جدید پرند.
- نوروزی، مصطفی؛ (۱۳۹۱). ارزیابی شاخص‌های ذهنی کیفیت محیط در بافت‌های فرسوده شهری (مطالعه موردی: محله آبکوه مشهد)، پایان‌نامه کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه تربیت مدرس.



وارثی، حمیدرضا؛ احمدی، صغری؛ (۱۳۹۰). بررسی عملکرد شهرهای جدید با تأکید بر جمعیت‌پذیری، فصلنامه جمعیت، شماره‌های ۷۵ و ۷۶، ۱۷۷.

- Campbell, A.; Converse, P.; Rodgers, W.; (1976). *The Quality of American Life: Perceptions, Evaluations and Satisfactions*, New York: Publications of Russell Sage Foundation.
- Chang- Moo. Lee; Kun- Hyuck, Ahn; (2005). *Five New Towns in the Seoul Metropolitan Area and their Attractions in Non-Working Trips: Implications on Self-Containment of New Towns*, Habitat International, No: 29, PP: 647- 666.
- Drakakis-Smith, D.; (1997). *Third World Cities*, second edition, reprinted. Methuen & Co, Ltd.
- Fadda, G.; Jiron, P.; (1999). *Quality of Life and Gender: A Methodology for Urban Research, Environment and Urbanization*, Vol: 11, No: 2, PP: 261-270.
- Larsen, E. L.; Manderson, L.; (2009). *A Good Spot: Health Promotion Discourse, Healthy Cities and Heterogeneity in Contemporary Denmark*, Health and Place 9.
- Marans, Robert. W.; (2012). *Quality of Urban Life Studies: An Overview and Implications for Environment-Behaviour Research, Social and Behavioral Sciences*, N: 35, PP: 9 – 22.
- Marans, R. W.; Couper, M.; (2000). *Measuring the quality of community life: a program for longitudinal and comparative international research*, In: *Proceedings of the Second International Conference on Quality of Life in Cities*, vol: 2, Singapore.
- Pacione, Michael; (2003). *Urban Environmental quality and human wellbeing-a social geographical perspective*, *Landscape and Urban Planning* 65, pp. 19-30.
- Potter, S.; Thomas, R.; (1986). *The New Town Experience*, Open University Press.
- Van Kamp, Irene; Leidelmeijer, Kees; Marsman, Gooitske; De Hollander, Augustinus; (2003). *Urban Environmental Quality and Human Well - being Toward a Conceptual Framework and Demarcation of Concepts: Literature Study*, *Journal of Landscape and Urban Planning*, N: 65, PP: 5-18.
- Van poll, Ric.; (1997). *The Perceived Quality of the Urban Residential Environment: A Multi Attribute Evaluation*, PHD - Thesis, Center for Energy and Environmental Studies (IVEM), University of Groningen (RUG), The Netherland.
- Williams, K.; Burton, E.; Jenks, M.; (2000). *Achieving Sustainable Urban Form*, Spon Press, London & New York.