

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۶/۱۵

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۷/۱۰/۱۴

## بررسی اثرات طرح‌های عملیاتی (طرح‌های موضوعی و موضعی) بر روی کیفیت زندگی شهروندان در بافت قدیم (مطالعه موردی: شهر ساری)

اسدالله دیوسالار<sup>۱</sup>، صادق صیدبیگی<sup>۲</sup>، الهام رضایی پریچکلیایی<sup>۳</sup>

### چکیده

با توجه به مسائل و مشکلات روش‌شناسی در طرح‌های جامع، توجه و شیوه تهیه و تصویب طرح‌های جامع و روش‌های مطالعاتی آنها که معمولاً به صورت خطی انجام می‌شود و پیوستگی لازم میان اهداف و پیشنهادات وجود ندارد و فرآیند تهیه طرح جدا از فرآیند اجرا و شرایط تحقیق پیشنهادات انجام می‌پذیرد، تهیه «طرح‌های ساختاری- راهبردی شهر» به جای طرح‌های جامع شهری به صورت سنتی و تهیه طرح‌های «موضعی» و «موضوعی» به جای طرح‌های تفصیلی ارائه گردید. در طرح جامع شهر ساری مصوب ۱۳۹۴ طرح‌های موضوعی و موضعی تعریف شده است که مؤلفه‌هایی چون رفاه، ارتقا کیفیت زندگی، ایمنی، سرزندگی و آرامش را در بر می‌گیرد. این پژوهش بدنبال پاسخ به این سوال است که امروز پس از گذشت چند سال از تصویب طرح آیا طرح‌های موضوعی و موضعی پیشنهاد شده بر روی کیفیت زندگی شهروندان ساری بخصوص در بافت قدیم شهر تأثیرگذار بوده است؟. بر این اساس پژوهش بر مبنای هدف، کاربردی و از لحاظ روش تحقیق، توصیفی-تحلیلی می‌باشد. جامعه آماری شامل کلیه شهروندان بافت قدیم شهر ساری به تعداد ۱۲۲۴۵ بوده که بر اساس فرمول کوکران، ۳۸۰ نفر به شیوه نمونه‌گیری تصادفی ساده انتخاب شدند و ۷۶ نفر از کارشناسان و متخصصان شهری را شامل می‌شود. داده‌های گردآوری شده به محیط نرم‌افزار SPSS انتقال و سپس با استفاده از آزمون‌های یومن ویتنی، تحلیل واریانس یکطرفه و رگرسیون گام به گام مورد تحلیل قرار گرفتند. نتایج پژوهش نشان می‌دهد، که تفاوت معناداری بین دیدگاه شهروندان و کارشناسان در زمینه تأثیرگذاری طرح‌های موضوعی و موضعی بر روی کیفیت زندگی شهروندان ساری وجود نداشت و معتقد بودند که طرح‌های موضوعی و موضعی بر روی کیفیت زندگی شهروندان بافت قدیم ساری نقش بسزایی دارد.

**واژگان کلیدی:** طرح موضوعی، طرح موضعی، کیفیت زندگی، بافت قدیم شهر ساری.

<sup>۱</sup> دانشیار دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

<sup>۲</sup> دکتری جغرافیا و برنامه ریزی شهری، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. Email: Sadegh.seidbeigi@gmail.com

<sup>۳</sup> دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه ریزی شهری، دانشگاه پیام نور، ساری، ایران

## مقدمه

کیفیت زندگی یک پدیده‌ی جهانی است که در ارتباط با میلیاردها نفر از مردم چه در کشورهای در حال توسعه و چه توسعه یافته حتی در آغاز قرن ۲۱ بوده است. کارشناسان معتقدند بسیاری از ابعاد زندگی مانند مسائل فیزیولوژیکی و فرهنگ اجتماعی و مسائل روانی و زیست محیطی در بالا بردن سطح کیفیت زندگی نقش تعیین‌کننده‌ای دارند؛ اما در این بین تمام صاحب‌نظران عوامل اقتصادی را غیر قابل انکار می‌دانند. برای نشان دادن ارتباط بین شرایط محیط و کیفیت زندگی مفهوم نیازهای زیست محیطی باید در وسیع‌ترین حالت آن در نظر گرفته شود که در آن نه تنها مسائل فیزیولوژیکی بلکه نیازهایی مانند: فرهنگ اجتماعی، سیاسی، اقتصادی و رفاه انسان نیز باید مورد بحث قرار گیرد (صفایی پور و احمدی، ۱۳۹۳: ۶۴)؛ به طور کلی رویکرد کیفیت زندگی شهری، تلاشی در جهت ایجاد شهر سالم و فراهم آوردن خدمات شهری مناسب و در دسترس برای همگان در چارچوب پایداری و ایجاد احساس رضایت است (Harpham, 2001: 109).

دلیل انتخاب عنوان «طرح‌های ساختاری-راهبردی» تأکید بر این امر بود که ابتدا بایستی تعیین ساختار توسعه اقتصادی، اجتماعی و کالبدی شهر مد نظر قرار گیرد و سپس راهبردهای لازم برای تحقق ساختارهای مذکور ارائه شود. همچنین تهیه طرح‌های تفصیلی «موضوعی» برای موضوعی از شهر که محدوده آنها در طرح ساختاری-راهبردی مشخص و طرح‌های تفصیلی «موضوعی» نیز برای موضوعاتی که در طرح مذکور فهرست می‌گردند، به صورت پروژه و در مقیاس طراحی شهری پیشنهاد گردید (ماجدی، ۱۳۹۱: ۱۸).

در ایران نیز به دلیل رشد سریع کالبدی طرح‌های شهری، هجوم مهاجران، عدم برنامه‌ریزی، اعمال سیاست‌ها و روش‌های ناکارآمد در مواجهه با رشد شهری و همچنین بی‌توجهی به نقش شهرها در ارتقاء هویت اجتماعی، اقتصادی، کالبدی و غیره، مشکلات و مسائل شهری به صورت شدیدتری ظاهر شده است. بنابراین بازنگری در طرح‌های محیطی با رویکرد افزایش کیفیت زندگی شهروندان از ضرورت خاصی برخوردار می‌باشد. شهر ساری به عنوان مرکز استان مازندران محسوب می‌شود. بررسی روند تحول جمعیت شهر در پنجاه و پنج سال اخیر از سال ۱۳۳۵ تا ۱۳۹۰ حاکی از آن است که جمعیت شهر ساری نیز مانند سایر شهرهای ایران به دلیل افزایش نرخ رشد طبیعی جمعیت و مهاجرت‌های صورت گرفته از روستاها و سایر نقاط شهری استان در حال افزایش بوده است که این مسأله در طی این دوره به تبع باعث گسترش شهر گردیده است. ساختار کالبدی شهر ساری به عنوان یکی از شهرهای تاریخی ایران در سه مرحله شکل گرفته است هر یک از این مراحل ارتباط تنگاتنگی با سابقه رشد و گسترش شهر دارند. مرحله اول، بافت قدیمی، متراکم و متمرکز شهر است که محدوده شهر تا سال ۱۳۱۲ را شامل می‌گردد، مرحله دوم، بافت میانی، بخش‌های ساخته شده شهر تا سال ۱۳۵۷ را شامل می‌گردد و مرحله سوم، بافت بیرونی، شامل ساخت و سازهای شهر بعد از سال ۱۳۵۷ است. محلات بافت قدیم و بافت جدید شهر ساری به لحاظ ابعاد اقتصادی، کالبدی-محیطی، اجتماعی، دسترسی به امکانات و خدمات شهری دارای تفاوت‌های عمده‌ای چه بصورت کمی و کیفی می‌باشند. طرح عملیاتی شهر ساری، چشم‌انداز، اهداف بلندمدت، استراتژی‌ها و برنامه‌های اجرایی مربوط به توسعه شهر در موضوعات مختلف اجتماعی (عدالت اجتماعی و مشارکت شهروندان و سایر ذی‌نفعان)، فرهنگی (حفظ هویت تاریخی و فرهنگی) اقتصادی (تأمین منابع پایدار مالی) محیط زیست (حفظ محیط زیست) مدیریتی (توجه کافی ویژگی‌های اجتماع محلی و امکانات مردمی در مدیریت و اجرا) کالبدی، فضایی و کاربری زمین را به صورت هماهنگ و هم‌سو در بر می‌گیرد که به مرور زمان در جهت ارتقاء سطح زندگی شهروندان مؤثر واقع می‌شود. بر این اساس در این پژوهش به بررسی اثرات طرح‌های عملیاتی (موضوعی

و موضوعی) بر روی کیفیت زندگی شهروندان پرداخته می‌شود تا مشخص گردد طرح‌های عملیاتی تا چه اندازه بر روی شاخص‌های کیفیت زندگی تأثیرگذار هستند.

### سوالات پژوهش

- ۱- اجرای طرح‌های موضوعی و موضعی اجرا شده در بافت قدیم شهر ساری چه تأثیری بر روی کیفیت زندگی شهروندان داشته است؟
- ۲- میزان اهمیت هر یک از طرح‌های اجرا شده بر روی کیفیت زندگی شهروندان چگونه می‌باشد؟

### مبانی نظری و پیشینه پژوهش

#### طرح‌های توسعه و عمران شهری

یکی از ابزارهای مؤثر در روند برنامه‌ریزی شهری می‌باشد. بطوری که در فرآیندهای نوین برنامه‌ریزی شهری و تهیه طرح‌های توسعه شهری، ارزیابی و بررسی عملکردها یکی از مراحل اساسی فرآیندهای مذکور بشمار می‌رود. طرح‌های توسعه شهری در صورت موفقیت در اجرا یکی از بزرگترین و اساسی‌ترین سرمایه‌گذاری‌های فردی و اجتماعی را بنیان می‌نهد، که بی‌شک چگونگی آثار آن در ابعاد اقتصادی- اجتماعی و فضایی بر روی جامعه منعکس می‌گردد، بنابراین شایسته است که تلاش کافی در جهت از بین بردن نقاط ضعف این طرح‌ها به عمل آید و به تقویت آثار مثبت کمک شود و با استفاده از تجارب گذشته و پیشرفت‌های نوین علمی، الگوهای ساماندهی فضایی شهرها به نحوی اصلاح گردند که بتواند به صورت ابزارهای مناسبی جهت اصلاح وضعیت شهرها درآیند (احمدی، ۱۳۹۲: ۲۴).

#### سیر تحول نظریات شهرسازی و الگوهای طرح‌های توسعه شهری

برنامه‌ریزی به عنوان حیطه‌ای نظری و تجربی همواره تغییر یافته و خود را با شرایط و شیوه‌های تفکر نوین سازگار نموده است. به نحوی که تحولات عمده برنامه‌ریزی را می‌توان به چند دوره تقسیم نمود. دوره اول (از اواخر قرن نوزدهم تا اواسط دهه ۱۹۶۰ میلادی) شاهد صنعتی شدن و رشد جمعیت و اقتصاد شهرها بوده‌ایم. دهه ۶۰ را می‌توان دوره طرح جامع خواند. در اواسط دهه ۱۹۶۰ میلادی دیدگاه سیستمی در برنامه‌ریزی مطرح گردید که مرحله دوم از تحول برنامه‌ریزی شهری را پدید آورد. در دهه ۱۹۷۰، ایده برنامه‌ریزی مشارکتی مطرح گردید و مرحله سوم تغییرات و تکامل برنامه‌ریزی شهرها صورت پذیرفت. به این ترتیب می‌توان عنوان نمود هنگامی که مشخص گردید طرح‌های جامع با حدود ۶۰ تا ۷۰ سال سابقه و تجربه، دیگر جوابگوی مسائل و نیازهای توسعه شهری نیستند شیوه‌های نوین تهیه طرح‌های توسعه شهری با نام طرح راهبردی (در آمریکا) و با نام طرح‌های ساختاری (در انگلستان) مطرح گردید. از دهه ۱۹۸۰ با گرایش روزافزون به سمت جهانی شدن (داوودپور و اردلان، ۱۳۸۹: ۸۶).

#### -الگوی راهبردی:

اگر چه در سال‌های اخیر (از دهه ۱۹۹۰ میلادی) استفاده گسترده‌ای از واژه برنامه‌ریزی راهبردی صورت گرفته، لیکن هنوز تعریف واحدی برای آن وجود ندارد. برنامه‌ریزی راهبردی یک فرایند اجتماعی است که در اثر آن هدف توسعه فضایی در یک محدوده مشخص به نتیجه رسیده و تحقق می‌یابد. همچنین با رویکرد سازمانی می‌توان برنامه‌ریزی راهبردی

را اینگونه تعریف نمود: برنامه‌ریزی راهبردی به مفهوم سنجش وضعیت حال و آینده، تعیین جهت‌گیری و چشم‌انداز سازمان و تدوین ابزارهایی برای نیل به آن است (گلکار، ۱۳۸۵: ۴۱).

به اعتقاد نویسندگان گزارش برنامه‌ریزی راهبردی برای کلانشهرها که در بر دارنده نتایج بررسی‌های مقالات ارائه شده در زمینه ۲۱ کلانشهر مهم دنیاست رویکرد نو به برنامه‌ریزی راهبردی اندکی متفاوت از شیوه‌ی برنامه‌ریزی راهبردی سال‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ است. این رویکرد اولاً کاملاً بر پایه اقتصاد و به کارگیری منابع کمیاب به صورت مؤثر بنا نهاده شده است؛ و دیگر اینکه گزینشی عمل کرده و تمرکز خود را بر تحقق اهداف محدود قرار داده است. در این رویکرد بر اجرا و دستیابی به نتایج تأکید می‌شود. ویژگی دیگر رویکرد نوین، مشارکت جامعه محلی و گروه‌های ذی‌نفع در فرآیند برنامه‌ریزی راهبردی است (Narang, 2006: 4).

جدول (۱): روند تحول پارادایم‌های شهرسازی در قرن بیستم

پارادایم	دوره نفوذ	مبانی فکری و اجتماعی	اهداف کلان	الگوی طرح‌های توسعه
برنامه‌ریزی جامع	۱۹۶۰-۱۹۲۰	خردگرایی و اثبات‌گرایی مدیریت متمرکز دولتی	توسعه کلان اقتصادی -سازماندهی کالبدی	طرح‌های کالبدی ملی - منطقه‌ای -طرح‌های جامع -تفصیلی
برنامه‌ریزی سیستمی	۱۹۸۰-۱۹۶۰	نگرش سیستمی به جهان -مدیریت علمی سیستم‌ها	بهبودی سیستم‌های اقتصادی- اجتماعی -هدایت و نظارت سیستم شهر	-مدل‌سازی سیستم‌های شهری -طرح‌های بلندمدت -طرح‌های ساختاری - محلی
برنامه‌ریزی راهبردی	۲۰۰۰-۱۹۸۰	نگرش راهبردی و تصمیم‌سازی دموکراسی و خرد جمعی حفظ ارزش‌های بومی و محلی	تأمین توسعه پایدار گسترش عدالت اجتماعی تقویت مشارکت همگانی	سلسله مراتب طرح‌ها انواع طرح‌های محلی و کوتاه مدت پروژه‌های طراحی شهری

ماخذ: الیاس‌زاده مقدم، ۱۳۹۰: ۴۳.

### بافت قدیم:

آن بخش از بافت‌های فرسوده شهری که قبل از سال ۱۳۰۰ شکل گرفته و لیکن به دلیل فرسودگی کالبدی و فقدان استانداردهای ایمنی، استحکام و خدمات و زیربناهای شهری علی‌رغم فرسودگی هویتی از منزلت مکانی و سکونتی پایین برخوردارند (حبیبی و مقصودی، ۱۳۸۴: ۶۸). این بافت‌ها هسته اولیه هر شهر است. قلعه، ارگ و آنچه که به عنوان پایه‌گذاری یک شهر جدید در زمان‌های پیش ساخته شده است (مهدی‌زاده، ۱۳۸۵: ۲۴۰).

### کیفیت زندگی و دلایل توجه به آن:

کلمه کیفیت در لغت به معنی Qual به معنی چیزی و چه و Quality به مفهوم چگونگی استخراج است و از نظر لغوی به معنای شرایط و چگونگی زندگی است. برخی کیفیت زندگی به عنوان قابلیت زیست‌پذیری یک ناحیه، برخی

دیگر به عنوان سنجه‌ای برای میزان جذابیت و برخی به عنوان رفاه عمومی، بهزیستی اجتماعی، شادکامی، رضایت‌مندی و ... تفسیر کرده‌اند (Epely & Menon, 2008: 281)

واژه‌ی کیفیت زندگی سرچشمه روشنی ندارد، کیفیت زندگی یک فرد به حقایق عینی و خارجی زندگی‌اش و دریافت‌ها و ادراکات درونی و ذهنی او از این عوامل و نیز از خودش وابسته است (لطفی، ۱۳۸۸: ۶۵). کیفیت زندگی مفهومی نسبی، چند وجهی و متأثر از زمان و مکان و ارزش‌های فردی و اجتماعی است. که طیف وسیعی از شاخص‌ها از تغذیه و پوشاک تا مراقبت‌های بهداشتی، محیط اجتماعی، و محیط مادی پیرامون را شامل می‌شود (بریمانی و بلوچی، ۱۳۹۲: ۵۸۹). تعریف سازمان جهانی بهداشت از کیفیت زندگی چنین است: ارزیابی و ادراک افراد از وضعیت زندگی خویش، تحت تأثیر نظام فرهنگی و ارزشی موقعیتی که در آن زندگی می‌کند (Masam, 2002: 58).

### دلایل و ضرورت توجه به کیفیت زندگی

حیطه‌ی مربوط به کیفیت زندگی و سنجش آن شاید در هیچ زمانی به اندازه‌ی امروز وسیع نبوده است. اقتصاددانان، دانشمندان علوم اجتماعی و دولت‌مردان هر کدام از دیدگاه خاصی به این مقوله می‌نگرند. این امر از آنجا ناشی می‌شود که شاخص‌های مربوط به کیفیت زندگی طیف وسیعی را در برمی‌گیرند که از تغذیه و پوشاک گرفته تا مراقبت‌های بهداشتی، محیط اجتماعی و محیط مادی پیرامون را شامل می‌شود (محمدی و همکاران، ۱۳۸۹: ۹۹) ولی سطح زندگی و پیشرفت مادی فقط یکی از پایه‌های کیفیت زندگی را شامل می‌شود. در واقع مفهوم کیفیت زندگی یک متغیر مرکب می‌باشد که از چندین متغیر متأثر می‌گردد. تغییر در سطح درآمد مردم، شرایط زندگی، وضع سلامت، محیط، فشار روحی روانی، فراغت، شادمانی خانوادگی روابط اجتماعی و چندین متغیر دیگر نظیر آن به شکل مرکب کیفیت زندگی و تغییرات آن را تعیین می‌کند (Rahman et al, 2003: 1).

در بررسی‌های مربوط به کیفیت زندگی این سؤال مطرح است که چه کسی چه چیزی را در کجا به دست می‌آورد؟ اگرچه مشاهده‌ی اینکه مردم در مکان‌های مختلف به اشکال متفاوتی زندگی می‌کنند، لزوماً اشارات ضمنی اخلاقی به همراه ندارد، اما قضاوت در مورد کیفیت زندگی ناگزیر پرسش‌هایی را در مورد مفاهیم خوب یا بد، بهتر یا بدتر مطرح می‌کند و با گذار از کنجکاوی جغرافیایی سنتی در خصوص تفاوت‌های ناحیه‌ای و رفتن به سوی مباحث مربوط به نابرابری فضایی، وارد وادی اخلاقیات می‌شود (Schmit, 2002: 173). بدین ترتیب مقوله‌ی کیفیت زندگی به شکل وسیعی با مفهوم رفاه ارتباط پیدا می‌کند. اگرچه در مورد رفاه نیز اتفاق نظر وجود ندارد ولی رفاه مفهومی است که توصیف‌کننده بهزیستی، تأمین زندگی و فقرزدایی است و لذا در ارتباط تنگاتنگی با مفاهیمی هم‌چون عدالت اجتماعی قرار می‌گیرد (باری، ۱۳۸۰: ۷).

### پیشینه پژوهش

رحیمی و پازند (۱۳۹۶) در مقاله‌ای تحت عنوان تحلیل و ارزیابی کیفیت زندگی شهری با رویکرد شهر سالم (مطالعه موردی: شهر کرمان) به این نتیجه دست یافتند شهر کرمان از دیدگاه ساکنان و کارشناسان از جنبه‌های سلامتی با سطح معنی‌داری (۰/۰۳۷)، بهداشت عمومی با سطح معنی‌داری (۰/۰۰۱)، آسایش (۰/۰۱) و زیبایی شهر (۰/۰۰۱) با استانداردهای شهر سالم فاصله دارد و از جنبه امنیت با سطح معنی‌داری (۰/۳۱) به استانداردهای شهر سالم نزدیک است.

تورکولو<sup>۱</sup> (۲۰۱۵) در مقاله‌ای تحت عنوان توسعه پایدار و کیفیت زندگی شهری، شاخص‌های زیست‌محیطی، اقتصادی، اجتماعی، فیزیکی و مرتبط با سلامت به منظور کمک به استراتژی توسعه پایدار را مورد بحث قرار داد. آلپوپي و مانول<sup>۲</sup> (۲۰۱۴) در مقاله‌ای تحت عنوان راه‌حل یکپارچه بازآفرینی شهری برای احیاء شهرستان به بررسی بهبود کیفیت زندگی و سرمایه‌گذاری برای آینده، سازگار ساختن ساختمان‌ها و خانه‌ها با نیازها مردم، ارتقاء تصویر ذهنی مردم از محله و بهبود شبکه ارتباطات اجتماعی و درک امنیت به عنوان اهداف اساسی در بازآفرینی شهری یکپارچه پرداخته‌اند.

برتولینی<sup>۳</sup> (۲۰۱۰) در پژوهشی تحت عنوان شهرهای پایدار و نوسازی شهرها با رویکرد نوسازی و بازسازی به این نتیجه رسید که شیوه مداخله در بافت‌های مذکور فن‌سالار، اقتداری و از بالا به پایین، با نگرش غیرمشارکتی و اجباری برنامه‌ریزان به مداخله و جا به جایی هزینه‌های اجتماعی مداخله و تمایل زیاد لیکن امکان متوسط یا کم مشارکت سرمایه‌گذار بوده است.

لی و ونگ<sup>۴</sup> (۲۰۰۸) با استفاده از شاخص‌های ذهنی به ارزیابی کیفیت زندگی در شهر تایپه پرداخته است. در این راستا ۳۳۱ نفر از ساکنان شهر تایپه به منظور پیمایش ارزیابی ذهنی ساکنان از کیفیت زندگی مورد مطالعه قرار گرفته‌اند. نتایج این مطالعه نشان داد که محل زندگی، زناشویی، سن، تحصیلات و درآمد قلمروهای مختلف، رضایت را تحت تأثیر قرار می‌دهند. علاوه بر آن، وضعیت اجتماع، تعلقات محلی و رضایت از محله بیشترین تأثیر را بر رضایت از کیفیت زندگی دارند.

#### مواد و روش پژوهش

روش تحقیق در پژوهش حاضر از لحاظ ماهیت توصیفی-تحلیلی و از نظر هدف کاربردی است، جامعه آماری کلیه شهروندان بافت قدیم شهر ساری که تعداد آنها ۱۲۲۴۵ نفر می‌باشند مطالعه صورت گرفته است. بر اساس فرمول کوکران، ۳۸۰ نفر از شهروندان ساکن در بافت قدیم شهر ساری و به شیوه نمونه‌گیری تصادفی ساده به عنوان حجم نمونه انتخاب شده‌اند که در زمینه اثرات طرح‌های عملیاتی (طرح‌های موضوعی و موضعی) بر روی کیفیت زندگی شهروندان در بافت قدیم پاسخگو به سوالات پرسشنامه می‌باشند. همچنین تعداد ۷۶ نفر از کارشناسان و متخصصان شهری به عنوان نمونه در نظر گرفته شدند. برای گردآوری اطلاعات با توجه به ماهیت پژوهش از روش میدانی و روش کتابخانه‌ای استفاده شده است. برای دستیابی به اهداف مورد نظر، پرسشنامه طراحی شده است (پرسشنامه محقق ساخته). که سوالات آن بصورت باز و بسته می‌باشد. سوالات پرسشنامه دارای دو بخش می‌باشد که بخش اول مربوط به سوالات فردی شامل (سن، جنس، میزان تحصیلات و غیره) و سوالات بخش دوم، سوالات تخصصی در ارتباط با آزمون فرضیه‌ها طراحی شده است. پرسشنامه بر اساس طیف لیکرت به صورت ۵ گزینه‌ای (خیلی زیاد تا خیلی کم) می‌باشد. در تحقیق حاضر برای ارزیابی پایایی از ضریب آلفای کرونباخ و برای محاسبه آن از نرم افزار SPSS ۱۶ استفاده شده است. در این پژوهش پایایی پرسشنامه یا قابلیت اعتماد آن با استفاده از روش اندازه‌گیری آلفای کرونباخ<sup>۵</sup> محاسبه شده است.

<sup>۱</sup> Turkoglu

<sup>۲</sup> Alpopi & Manole

<sup>۳</sup> Bertolini

<sup>۴</sup> Lee

۱ Cronbach's Alpha

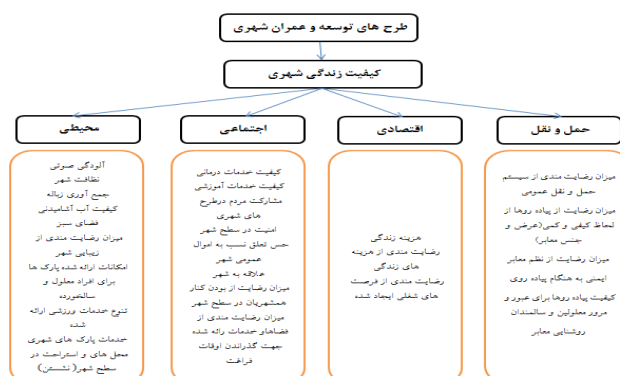


جدول (۱): محاسبه ضریب آلفا کرونباخ

مولفه‌ها	ضریب آلفا
محیطی	۰/۷۷۱
اقتصادی	۰/۷۲۳
اجتماعی	۰/۸۰۲
حمل و نقل	۰/۸۱۱
ضریب کل	۰/۷۷۶

ماخذ: مطالعات نگارندگان، ۱۳۹۷.

روش تحلیل آمار استنباطی و تحلیل متغیرها: در این قسمت از آزمون کلموگروف اسمیرنوف (K-S) برای تأیید یا عدم تأیید توزیع نرمال بودن داده‌ها، و برای تحلیل آزمون فرضیه‌های تحقیق از آزمون یومن ویتنی، آزمون تحلیل واریانس یکطرفه و آزمون تی تک نمونه‌ای استفاده شد. مهم‌ترین شاخص‌هایی که برای ارزیابی اثرات طرح‌های عملیاتی (موضوعی و موضعی) بر کیفیت زندگی شهروندان ساری در نظر گرفته شده بدین شرح می‌باشد.



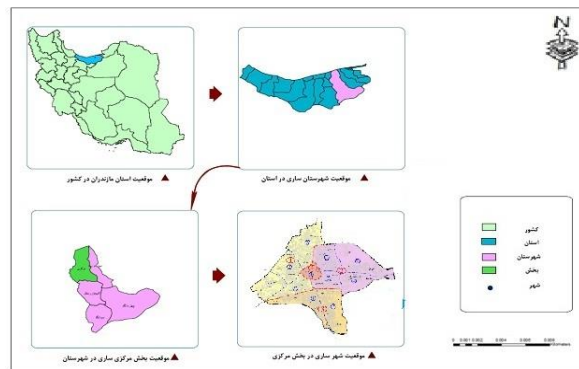
شکل (۱): متغیرهای و شاخص‌های مورد استفاده در پژوهش

ماخذ: نگارندگان، ۱۳۹۷.

### محدوده مورد مطالعه

شهر ساری از لحاظ موقعیت جغرافیایی در طول ۵۳ درجه و ۳ دقیقه شرقی و عرض ۳۶ درجه و ۳۴ دقیقه شمالی واقع شده است. این شهر از سمت شرق به شهر نکا، از غرب به شهر قائمشهر، از جنوب به رشته کوه‌های البرز و از شمال به دریای خزر می‌رسد. ارتفاع شهر از سطح دریاهای آزاد ۱۸/۵ متر و اختلاف مسافت آن تا ساحل دریای مازندران ۲۴ کیلومتر می‌باشد. این شهر به عنوان مرکز استان مازندران و شهرستان ساری بر سر راه تجارتي و توریستی تهران به سواحل جنوب شرقی دریای مازندران و شهرستان‌های شمال شرقی کشور قرار دارد و به دلیل موقعیت سیاسی - اداری دارای اهمیت و اعتبار خاصی است، از طریق راه‌آهن سراسری و آسفالت با تهران و سایر استان‌های کشور ارتباط دارد (خاکپور و همکاران، ۱۳۹۳: ۶).



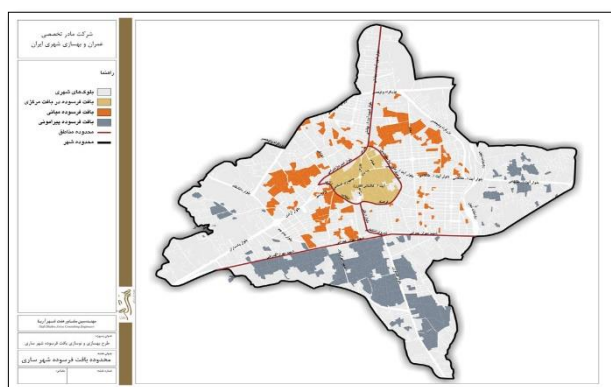


شکل (۲): موقعیت جغرافیایی منطقه مورد مطالعه

ماخذ: نگارندگان، ۱۳۹۷.

### بافت قدیم شهر ساری

بافت قدیم ساری که هسته اولیه شهر را تشکیل می‌دهد، در تقسیمات مدیریتی شهری به عنوان منطقه ویژه معرفی شده است. اکثر بناهای تاریخی و بناهای اداری - تجاری در این منطقه قرار دارند. این منطقه به دلیل ماهیت عملکردهای تجاری - اداری خود، محل مراجعات روزانه شهروندان ساری و حتی شهرستان‌های حوزه نفوذ خود بوده و بدین اعتبار مرکز شهر ساری محسوب می‌شود. این بافت سابق بر این درون حصاری با چهار دروازه بابل، دروازه گرگان، دروازه دریا و دروازه کوهستان قرار داشته است. بعد از تخریب دروازه‌ها، با احداث خیابان‌های شیخ طبرسی و فرهنگ (جنوب) که بخشی از آن بر روی خندق پیرامون شهر قرار دارد و همچنین احداث خیابان‌های امیرمازندرانی (شمال غربی) و ملامجدالدین (شمال شرقی) یک شبکه حلقوی پیرامون بافت به وجود آمد که اکنون لبه جداکننده بافت قدیم و توسعه‌های جدید شهری می‌باشد. این منطقه، دارای مساحتی برابر ۱۳۴ هکتار است که جمعیتی معادل ۱۲۲۴۵ نفر را با تراکم ناخالص ۹۱ نفر در هکتار در خود جای داده است. در مجموع می‌توان گفت این بافت به دلیل برخورداری از ترکیب نسبتاً منسجم اجتماعی - اقتصادی و تمرکز عناصر تجاری - اداری در آن، از موقعیت استراتژیک در سطح شهر برخوردار است. گسست بین ساختار قدیمی بافت و نظام شهری جدید که در محورها و حول آن شکل گرفته است. ویرانی بناهای قدیمی و تفکیک و تقسیم املاک به دست وراث دانه‌بندی بافت را دستخوش، تحولاتی ناموزون ساخته که در کنار کیفیت نازل ساخت و سازهای جدید تناسب و تعاملات لازم میان عناصر بافت قدیمی را بر هم زده است و حضور کاربری‌های نامتجانس در کنار هم و تغییر کاربری برخی ابنیه مسکونی به انبار و کارگاه در سطح محلات و انتقال کاربری‌های تجاری درون محله‌ای به لبه خیابان‌های اصلی منجر به مخدوش شدن جایگاه عملکردی کاربری گشته است (قدمی و همکاران، ۱۳۹۴: ۵-۶).



شکل (۳): موقعیت بافت‌های فرسوده شهر ساری

### تجزیه و تحلیل داده‌ها

طبق نتایج به دست آمده مقدار sig (سطح معناداری) بیشتر از سطح خطای در نظر گرفته شده ۰/۰۵ می‌باشد. لذا دلیلی برای رد فرضیه صفر وجود ندارد و می‌توان گفت داده‌ها دارای توزیع نرمال است. در صورتی که مقدار sig (سطح معناداری) کمتر از سطح خطای در نظر گرفته شده ۰/۰۵ باشد، فرضیه یک پژوهش مورد تأیید قرار می‌گیرد و می‌توان گفت داده‌ها دارای توزیع غیرنرمال بوده و باید از آزمون ناپارامتریک استفاده کرد.

جدول (۲): نتیجه آزمون نرمال بودن متغیرهای تحقیق

شاخص	سطح معناداری	مقدار خطا	تأیید فرضیه	نتیجه گیری
حمل و نقل	۰/۰۰۱	۰/۰۵	H <sub>1</sub>	نرمال نیست
محیطی	۰/۰۳۳	۰/۰۵	H <sub>1</sub>	نرمال نیست
اقتصادی	۰/۰۰۴	۰/۰۵	H <sub>1</sub>	نرمال نیست
اجتماعی	۰/۰۰۰	۰/۰۵	H <sub>1</sub>	نرمال نیست

ماخذ: مطالعات نگارندگان، ۱۳۹۷.

با توجه به نتایج به دست آمده جدول نشان داد که مقدار سطح معناداری کمتر از مقدار خطا ۰/۰۵ است در نتیجه این متغیرها دارای توزیع نرمال نمی‌باشند و برای تحلیل باید از آزمون ناپارامتریک استفاده شود.

### طرح‌های عملیاتی و شاخص حمل و نقل

یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که از دیدگاه شهروندان، میزان رضایت‌مندی از سیستم حمل و نقل عمومی با میانگین ۲۳/۷۴، میزان رضایت از پیاده‌روها از لحاظ کیفی و کمی (عرض و جنس معابر) ۲۲/۵۵، میزان رضایت از نظم عابر ۲۲/۴۸، ایمنی به هنگام پیاده روی ۲۲/۶۰، کیفیت پیاده‌روها برای عبور و مرور معلولین و سالمندان ۲۲/۲۹ و روشنایی معابر ۲۲/۵۰ بوده است. البته بررسی میدانی هم این وضعیت را تأیید می‌کند (شکل ۴). برای نمونه به علت عرض کم و اشغال پیاده‌رو توسط فروشندگان، عابران مجبورند از خیابان برای رفت و آمد استفاده کنند که این امر هم مشکلاتی از قبیل، ترافیک، کاهش ایمنی برای شهروندان را به وجود می‌آورد. همچنین وضعیت نابسامان پیاده‌رو و ضعف کیفی آن

مشکلاتی را برای افراد معلول و سالمندان به وجود آورده است. به طوری که یافته‌های حاصل از پرسشنامه هم این وضعیت را تأیید می‌کند. زیرا میانگین پاسخ‌های بدست آمده در این مورد ۲۲/۲۹ بوده است. از دیدگاه کارشناسان میزان رضایت‌مندی از سیستم حمل و نقل عمومی با میانگین ۲۱/۲۸، میزان رضایت از پیاده‌روها از لحاظ کیفی و کمی (عرض و جنس معابر) ۲۲/۲۶، میزان رضایت از نظم عابر ۲۲/۵۸، ایمنی به هنگام پیاده‌روی ۲۳/۹۹، کیفیت پیاده‌روها برای عبور و مرور معلولین و سالمندان ۲۳/۰۴ و روشنایی معابر ۲۲/۴۸ بوده است.

جدول (۳): وضعیت شاخص حمل و نقل از دیدگاه شهروندان و کارشناسان

نتایج آزمون	مقدار میانگین		گویه
	کارشناسان	شهروندان	
۰/۳۷۱	۲۱/۲۸	۲۳/۷۴	میزان رضایت‌مندی از سیستم حمل و نقل عمومی
۰/۶۸۹	۲۲/۲۶	۲۲/۵۵	میزان رضایت از پیاده‌روها از لحاظ کیفی و کمی (عرض و جنس معابر)
۰/۷۱۰	۲۲/۵۸	۲۲/۴۸	میزان رضایت از نظم معابر
۰/۴۶۲	۲۳/۹۹	۲۲/۶۰	ایمنی به هنگام پیاده‌روی
۰/۶۷۲	۲۳/۰۴	۲۲/۳۹	کیفیت پیاده‌روها برای عبور و مرور معلولین و سالمندان
۰/۷۰۹	۲۲/۴۸	۲۲/۵۰	روشنایی معابر

ماخذ: مطالعات نگارندگان، ۱۳۹۷.

با توجه به جدول ۳ نشان داده شد که از لحاظ شاخص حمل‌ونقل بین دیدگاه شهروندان و کارشناسان تفاوت معناداری وجود ندارد. در جدول ۴ نیز مجموع گویه‌هایی که شاخص حمل‌ونقل را مورد سنجش قرار داد، آورده شده است.

جدول (۴): نتایج آزمون یومن ویتنی در خصوص شاخص حمل و نقل

نتایج	آزمون
۱/۳۶۴	من ویتنی
-۰/۷۶۹	Z
۰/۴۴۲	معناداری (Asym.sig(2-tailed)

ماخذ: مطالعات نگارندگان، ۱۳۹۷.

با توجه به این که  $\alpha = 0/05 < P\text{Value} = 0/000$  است تفاوت معناداری از نظر شاخص حمل و نقل بین دیدگاه شهروندان و کارشناسان وجود ندارد. بنابراین می‌توان گفت که طرح‌های عملیاتی بر شاخص حمل و نقل تأثیرگذار هستند.

### طرح‌های عملیاتی و شاخص اقتصادی

کیفیت محیط اقتصادی تا حدودی کیفیت ابعاد زندگی شهری را تحت تأثیر قرار می‌دهد. در این پژوهش کیفیت اقتصادی با ۳ متغیر مورد بررسی قرار گرفت، شاخص اقتصادی با ۳ متغیر هزینه زندگی، میزان رضایت‌مندی از هزینه زندگی و رضایت‌مندی از فرصت‌های شغلی ایجاد شده سنجیده شده است. یافته‌های تحقیق بر اساس دیدگاه شهروندان

نشان داد که هزینه زندگی ۲۲/۱۳، میزان رضایت مندی از هزینه زندگی ۲۲/۱۲ و رضایت مندی از فرصت‌های شغلی ایجاد شده ۲۲/۴۶ بوده است. از دیدگاه کارشناسان، هزینه زندگی ۲۲/۳۵، میزان رضایت مندی از هزینه زندگی ۲۲/۳۹ و رضایت مندی از فرصت‌های شغلی ایجاد شده ۲۲/۷۲ بوده است. بررسی متغیرها بر اساس پاسخ‌های بدست آمده نشان دهنده وضعیت نامطلوب اقتصادی منطقه مورد مطالعه می‌باشد.

جدول (۵): وضعیت شاخص اقتصادی از دیدگاه شهروندان و کارشناسان

نتایج آزمون	مقدار میانگین		گویه
	کارشناسان	شهروندان	
۰/۸۱۳	۲۲/۳۵	۲۲/۱۳	هزینه زندگی
۰/۵۹۷	۲۳/۳۹	۲۲/۱۲	میزان رضایت مندی از هزینه زندگی
۰/۹۸۷	۲۲/۷۲	۲۲/۴۶	رضایت مندی از فرصت‌های شغلی ایجاد شده

ماخذ: مطالعات نگارندگان، ۱۳۹۷.

با توجه به جدول ۵ نشان داده شد که از لحاظ شاخص اقتصادی بین دیدگاه شهروندان و کارشناسان تفاوت معناداری وجود ندارد. در جدول ۶ نیز مجموع گویه‌هایی که شاخص اقتصادی را مورد سنجش قرار داد، آورده شده است.

جدول (۶) نتایج آزمون بومن ویتنی در خصوص شاخص اقتصادی

نتایج	آزمون
۱/۴۳۱	من ویتنی
-۰/۱۲۱	Z
۰/۹۰۴	معناداری (Asym.sig(2-tailed)

ماخذ: مطالعات نگارندگان، ۱۳۹۷

با توجه به این که  $\alpha = 0.05 < P\text{Value} = 0.000$  است تفاوت معناداری از نظر شاخص اقتصادی بین دیدگاه شهروندان و کارشناسان وجود ندارد. بنابراین می‌توان گفت که طرح‌های عملیاتی بر شاخص اقتصادی تأثیرگذار هستند.

### طرح‌های عملیاتی و شاخص اجتماعی

بررسی میانگین پاسخ‌ها شهروندان بیانگر آن است که متغیر کیفیت آموزشی با میانگین بدست آمده (۲۲/۰۵) بیانگر وضعیت نامناسب این متغیر در منطقه مورد مطالعه است. اما در مورد متغیرها، کیفیت خدمات درمانی ۲۲/۵، مشارکت مردم در طرح‌های شهری ۲۲/۴۱، امنیت در سطح شهر ۲۲/۳۷، حس تعلق نسب به اموال عمومی شهر ۲۲/۷۲، علاقه به شهر ۲۲/۷، میزان رضایت از بودن کنار همشهریان در سطح شهر ۲۲/۹۹ و میزان رضایت مندی از فضاها و خدمات ارائه شده جهت گذراندن اوقات فراغت ۲۲/۹۶ بوده است. از دیدگاه کارشناسان، کیفیت درمانی با میانگین ۲۲/۵۱، کیفیت آموزشی ۲۲/۷۶، مشارکت مردم در طرح‌های شهری ۲۲/۹۵، امنیت در سطح شهر ۲۲/۱۳، حس تعلق نسب به اموال

عمومی شهر ۲۲/۳۸، علاقه به شهر ۲۲/۵، میزان رضایت از بودن کنار همشهریان در سطح شهر ۲۳/۰۶ و میزان رضایت مندی از فضاها و خدمات ارائه شده جهت گذراندن اوقات فراغت ۲۲/۱۹ بوده است.

جدول (۷) وضعیت شاخص اجتماعی از دیدگاه شهروندان و کارشناسان

نتایج آزمون	مقدار میانگین		گویه
	کارشناسان	شهروندان	
۰/۷۰۶	۲۲/۵۱	۲۲/۵	کیفیت خدمات درمانی
۰/۵۵۷	۲۲/۷۶	۲۲/۰۵	کیفیت خدمات آموزشی
۰/۷۳۲	۲۲/۹۵	۲۲/۴۱	مشارکت مردم در طرح های شهری
۰/۴۱۸	۲۳/۱۳	۲۲/۳۷	امنیت در سطح شهر
۰/۹۳۲	۲۲/۳۸	۲۲/۷۲	حس تعلق نسب به اموال عمومی شهر
۰/۷۶۲	۲۳/۵	۲۲/۷	علاقه به شهر
۰/۸۴۵	۲۳/۰۶	۲۲/۹۹	میزان رضایت از بودن کنار همشهریان در سطح شهر
۰/۵۶۳	۲۲/۱۹	۲۲/۹۶	میزان رضایت مندی از فضاها و خدمات ارائه شده جهت گذراندن اوقات فراغت

ماخذ: مطالعات نگارندگان، ۱۳۹۷.

با توجه به جدول ۷ نشان داده شد که از لحاظ شاخص اجتماعی بین دیدگاه شهروندان و کارشناسان تفاوت معناداری وجود ندارد. در جدول ۸ نیز مجموع گویه‌هایی که شاخص اجتماعی را مورد سنجش قرار داد، آورده شده است.

جدول (۸): نتایج آزمون یومن ویتنی در خصوص شاخص اجتماعی

آزمون	نتایج
من ویتنی	۱/۴۱۲
Z	-۰/۳۰۹
معناداری (Asym.sig(2-tailed)	۰/۷۵۷

ماخذ: مطالعات نگارندگان، ۱۳۹۷.

با توجه به این که  $\alpha=0/05 < PValue=0/000$  است تفاوت معناداری از نظر شاخص اجتماعی بین دیدگاه شهروندان و کارشناسان وجود ندارد. بنابراین می‌توان گفت که طرح‌های عملیاتی بر شاخص اجتماعی تأثیرگذار هستند.

### طرح‌های عملیاتی و شاخص محیطی

در این تحقیق کیفیت محیطی با ۱۰ متغیر مورد بررسی قرار گرفت. بررسی میانگین پاسخ‌های بدست آمده بیانگر وضعیت نامناسب متغیرهای کیفیت محیطی از دید شهروندان است. به طوری که آلودگی صوتی با میانگین ۲۲/۵، نظافت شهر ۲۳/۰۵، جمع‌آوری زباله ۲۲/۴۱، کیفیت آب آشامیدنی ۲۲/۳۷، فضای سبز ۲۲/۷۳، میزان رضایت مندی از زیبایی شهر ۲۲/۷، امکانات ارائه شده پارک‌ها برای افراد معلول و سالخورده ۲۲/۹۹، تنوع خدمات ورزشی ارائه شده ۲۲/۹۶، خدمات پارک‌های شهری ۲۳/۳۴ و محل‌های و استراحت در سطح شهر (نشستن) ۲۲/۴۶ بوده است. از دیدگاه کارشناسان،

آلودگی صوتی با میانگین ۲۲/۵۱، نظافت شهر ۲۳/۷۶، جمع‌آوری زباله ۲۲/۹۵، کیفیت آب آشامیدنی ۲۳/۱۳، فضای سبز ۲۲/۳۸، میزان رضایت‌مندی از زیبایی شهر ۲۳/۵، امکانات ارائه شده پارک‌ها برای افراد معلول و سال‌خورده ۲۳/۰۶، تنوع خدمات ورزشی ارائه شده ۲۲/۱۹، خدمات پارک‌های شهری ۲۱/۳۲ و محل‌های و استراحت در سطح شهر (نشستن) ۲۲/۷۲ بوده است.

جدول (۹): وضعیت شاخص محیطی از دیدگاه شهروندان و کارشناسان

گویه	مقدار میانگین		نتایج آزمون
	شهروندان	کارشناسان	
آلودگی صوتی	۲۲/۵	۲۲/۵۱	۰/۷۰۶
نظافت شهر	۲۳/۰۵	۲۲/۷۶	۰/۵۵۷
جمع‌آوری زباله	۲۲/۴۱	۲۲/۹۵	۰/۷۳۲
کیفیت آب آشامیدنی	۲۲/۳۷	۲۳/۱۳	۰/۴۱۸
فضای سبز	۲۲/۷۲	۲۲/۳۸	۰/۹۳۲
میزان رضایت‌مندی از زیبایی شهر	۲۲/۷	۲۳/۵	۰/۷۶۲
امکانات ارائه شده پارک‌ها برای افراد معلول و سال‌خورده	۲۲/۹۹	۲۳/۰۶	۰/۸۴۵
تنوع خدمات ورزشی ارائه شده	۲۲/۹۶	۲۲/۱۹	۰/۵۶۳
خدمات پارک‌های شهری	۲۳/۳۴	۲۱/۳۲	۰/۴۹۲
محل‌های و استراحت در سطح شهر (نشستن)	۲۲/۴۶	۲۲/۷۲	۰/۹۸۷

ماخذ: مطالعات نگارندگان، ۱۳۹۷.

با توجه به جدول ۹ نشان داده شد که از لحاظ شاخص محیطی بین دیدگاه شهروندان و کارشناسان تفاوت معناداری وجود ندارد. در جدول ۱۰ نیز مجموع گویه‌هایی که شاخص محیطی را مورد سنجش قرار داد، آورده شده است.

جدول (۱۰): نتایج آزمون یومن ویتنی در خصوص شاخص محیطی

آزمون	نتایج
من ویتنی	۱/۳۶۵
Z	-۰/۷۴۴
معناداری (Asym.sig(2-tailed)	۰/۴۵۷

ماخذ: مطالعات نگارندگان، ۱۳۹۷.

با توجه به این که  $\alpha=0/05 < P\text{Value}=0/000$  است تفاوت معناداری از نظر شاخص محیطی بین دیدگاه شهروندان و کارشناسان وجود ندارد. بنابراین می‌توان گفت که طرح‌های عملیاتی بر شاخص محیطی تأثیرگذار هستند.

میزان اثرگذاری طرح‌های عملیاتی بر روی کیفیت زندگی شهروندان

برای مقایسه ی میزان اثرگذاری طرح‌های موضوعی و موضعی بر روی کیفیت زندگی شهروندان شهر ساری از تحلیل واریانس یکطرفه استفاده شده است. در جدول (۱۱) یافته‌های تحقیق نشان داده شده است.

جدول (۱۱): نتایج حاصل از تحلیل واریانس یکطرفه

متغیرها	دامنه تغییرات	SS	df	MS	F	سطح معناداری
موضوعی	میان گروهی	۳/۵۲۰	۳	۱/۱۷۳	۰/۰۵۳	۰/۰۴۴
	دورن گروهی	۸۲۹/۵۱۸	۳۷۴	۲/۲۱۸		
	کل	۸۳۳/۰۳۸	۳۷۷			
موضعی	میان گروهی	۶۸۴۱/۵۲۶	۳	۲/۵۰۹	۰/۰۸۸	۰/۰۰۱
	دورن گروهی	۳۲۳۱/۴۶۴	۳۷۴	۲/۲۴۳		
	کل	۳۹۱۶/۹۸۹	۳۷۷			

ماخذ: مطالعات نگارندگان، (۱۳۹۷)

با توجه نتایج جدول ۱۱ می‌توان گفت که از لحاظ اثرگذاری طرح‌های موضوعی و موضعی بر روی کیفیت زندگی شهروندان بافت قدیم شهر ساری در دو گروه شهروندان و کارشناسان تفاوت معنادار وجود دارد.

#### ارزیابی میزان اهمیت طرح‌های عملیاتی بر روی کیفیت زندگی شهروندان

برای به دست آوردن میزان اهمیت طرح‌های عملیاتی بر کیفیت زندگی شهروندان هر یک از شاخص‌ها مورد نظر، از آزمون تی تک نمونه‌ای استفاده شد. عدد ۲/۵، به عنوان میان‌ه‌ی نظری ارزیابی اهمیت طرح‌های عملیاتی بر کیفیت زندگی شهروندان انتخاب شد. نتایج آزمون حاکی از آن است که در دو متغیر اقتصادی (۲/۸۸) و محیطی (۲/۵۱)، میزان اهمیت طرح‌های عملیاتی بر کیفیت زندگی شهروندان بالاتر از میان‌ه‌ی نظری است (جدول ۱۲).

جدول (۱۲): میزان اهمیت طرح‌های عملیاتی بر روی کیفیت زندگی شهروندان بافت قدیم ساری

متغیر	میانگین	انحراف معیار	خطای استاندارد
حمل و نقل	۲/۱۹	۰/۶۶۴	۰/۰۳۸
اقتصادی	۲/۸۸	۰/۵۴۷	۰/۰۳۲
اجتماعی	۲/۱۳	۰/۴۸۶	۰/۰۲۸
محیطی	۲/۵۱	۰/۴۹۹	۰/۰۲۹

ماخذ: مطالعات نگارندگان، ۱۳۹۷.

#### نتیجه‌گیری

یافته‌های فرضیه اول نشان داد که از لحاظ شاخص حمل و نقل، میزان رضایت‌مندی از سیستم حمل و نقل عمومی با میانگین ۲۳/۷۴ از دیدگاه شهروندان و ایمنی به هنگام پیاده‌روی ۲۳/۹۹ از دیدگاه کارشناسان بیشترین امتیاز را از میان گروه‌های شاخص حمل و نقل به خود اختصاص دادند. با توجه به این که  $\alpha = 0/05$   $P\text{Value} = 0/000$  است تفاوت معناداری از نظر شاخص حمل و نقل بین دیدگاه شهروندان و کارشناسان وجود ندارد. بنابراین می‌توان گفت که طرح‌های

عملیاتی بر شاخص حمل و نقل تأثیرگذار بوده است. از لحاظ شاخص اقتصادی، رضایت‌مندی از فرصت‌های شغلی ایجاد شده ۲۲/۴۶ از دیدگاه شهروندان و کارشناسان بیشترین امتیاز را از میان گویه‌های شاخص اقتصادی به خود اختصاص دادند. با توجه به این که  $\alpha=0/05 < P\text{Value}=0/000$  است تفاوت معناداری از نظر شاخص اقتصادی بین دیدگاه شهروندان و کارشناسان وجود ندارد. بنابراین می‌توان گفت که طرح‌های عملیاتی بر شاخص اقتصادی تأثیرگذار بوده است. از لحاظ شاخص اجتماعی، میزان رضایت از بودن کنار هم‌شهریان در سطح شهر ۲۲/۹۹ از دیدگاه شهروندان و ۲۳/۰۶ از دیدگاه کارشناسان بیشترین امتیاز را از میان گویه‌های شاخص اجتماعی به خود اختصاص دادند. با توجه به این که  $\alpha=0/05 < P\text{Value}=0/000$  است تفاوت معناداری از نظر شاخص اجتماعی بین دیدگاه شهروندان و کارشناسان وجود ندارد. بنابراین می‌توان گفت که طرح‌های عملیاتی بر شاخص اجتماعی تأثیرگذار بوده است. از لحاظ شاخص محیطی، خدمات پارک‌های شهری ۲۳/۳۴ از دیدگاه شهروندان و میزان رضایت‌مندی از زیبایی شهر ۲۳/۵ از دیدگاه کارشناسان بیشترین امتیاز را از میان گویه‌های شاخص محیطی به خود اختصاص دادند. با توجه به این که  $P=0/000 < \text{Value}$  است تفاوت معناداری از نظر شاخص محیطی بین دیدگاه شهروندان و کارشناسان وجود ندارد. بنابراین می‌توان گفت که طرح‌های عملیاتی بر شاخص محیطی تأثیرگذار بوده است. بر اساس یافته‌های تحقیق فرضیه اول تأیید می‌گردد.

یافته‌های تحقیق نشان داد که سطح معناداری بدست آمده در بین دو گروه شهروندان و کارشناسان کمتر از ( $P < 0.05$ ) می‌باشد. بنابراین می‌توان گفت اهمیت طرح‌های موضوعی و موضعی اجرا شده بر روی کیفیت زندگی شهروندان ساری در بافت قدیم به یک اندازه می‌باشد. بنابراین فرضیه دوم رد می‌شود.

برنامه‌ریزی جامع و تفصیلی که بعد از جنگ جهانی دوم با الهام از نظریات گدس و ابرکرامبی به عنوان الگوی رسمی برنامه‌ریزی شهری در جهان رایج شد، به دلیل نواقصی که در مبانی نظری و اجرا داشت در دهه ۱۹۶۰ میلادی در کشورهای غربی مورد انتقاد قرار گرفت و سعی شد با الگوهای دیگر برنامه‌ریزی جایگزین شود. اما، در کشورهای در حال توسعه از جمله کشور ایران هنوز بعد از گذشت بیش از چهار دهه از رواج آنها، الگوی رسمی برنامه‌ریزی می‌باشد. این در حالی است که نتایج تحقیقات گسترده بسیاری نشان دهنده این واقعیت است که این اجرای طرح‌ها در شهر با موفقیت چندانی همراه نبوده و در مواردی نیز حتی مشکلاتی برای شهر به وجود آورده است. همچنین یافته‌های حاصل از این تحقیق بیانگر این واقعیت است که در زمان حاضر به نظر می‌رسد گرایش عمومی برنامه‌ریزی و طراحی شهری در کشورهای پیشرفته جهان، به سمت دوری از برنامه‌ریزی دراز مدت و پیش‌بینی‌های قطعی حرکت کرده و بیشتر تلاش خود را در جهت ایجاد هماهنگی میان برنامه‌های کوتاه مدت، بهبود مدیریت اجرایی، ارزیابی گزینه‌ها، اطلاع کیفیت محیط و جلب مشارکت همه نیروهای مؤثر معطوف و متمرکز کرده است. در همین راستا طرح‌های ساختاری - راهبردی به عنوان روش‌های جدید در عرصه برنامه‌ریزی به وجود آمدند و جایگزین روش‌های سنتی می‌گردند. دیدگاه ساختاری در حکم چارچوب برنامه‌ریزی برای یک شهر تعریف می‌شود و دیگری دیدگاه راهبردی است که بر اساس نظریه تصمیم‌گیری و تدوین استراتژی تعریف می‌شود. قوانین و مقررات شهرسازی و شرح خدمات تهیه طرح‌ها به علت عدم شناخت همه‌جانبه و دقیق از کل حیات شهر و تحولات آن نتوانسته توسعه موزون شهرها را فراهم نماید. در این فرآیند پس از شناخت، تجزیه و تحلیل و بررسی مسائل و مشکلات به تعیین اهداف با همکاری کلیه ذی‌نفعان و ارائه چشم‌انداز اولیه توسعه همه جانبه اقدام و سپس گزینه‌های مختلف، ارزیابی آنها و انتخاب گزینه برتر و چشم‌انداز نهایی ارائه می‌شود. در ادامه ساختارهای توسعه آتی شهر تدوین و راهبردهای تحقق ساختارهای مذکور ارائه شده و سپس طرح‌های تفصیلی پایه موضعی و موضعی تهیه و



پس از اجرای طرح‌های مذکور چرخه بعدی با توجه به توسعه حاصل از اجرای طرح تکرار می‌گردد. در برنامه‌ریزی فضایی بافت قدیم بجای استفاده از سیستم‌های طرح تفصیلی مرسوم از سیستم‌های طرح‌های تفصیلی الگوی ساختاری-راهبردی و موضوعی و موضوعی با رویکرد مشارکت اجتماعی استفاده گردد.

### پیشنهادها

- با توجه به سوالات تحقیق و پاسخ‌های اساتید و متخصصین در امور شهر و شهرسازی و با توجه به فرضیه‌های تحقیق، پیشنهادها و راهبردهای عملیاتی به شرح ذیل می‌باشد:
- تأکید بر استفاده از وسایل نقلیه عمومی، دوچرخه، پیاده در قسمت‌های داخلی بافت
  - ایجاد پارکینگ‌های مناسب طبقاتی و هوشمند در لبه‌های خارجی بافت
  - تعیین پروژه‌های محرک اقتصادی در بافت قدیم مانند بازارهای سنتی مناسب در بافت
  - ارائه تسهیلات مالی برای توسعه و بهسازی مناطق مسکونی
  - ایجاد مناطق مسکونی ارزان قیمت برای جلب جوانان جهت سکنی‌گزینی در بافت
  - سرمایه‌گذاری و مشارکت بیشتر بانک‌ها در واگذاری تسهیلات در حوزه هسته مرکزی جهت ساماندهی و بهسازی
  - انجام مطالعات اجتماعی خاص در بافت قدیم ساری و ارزیابی نحوه مشارکت مردم و شناسایی معتمدین جهت افزایش بیشتر مشارکت عمومی در بهسازی
  - افزایش نفوذپذیری منطقی و مؤثر در بافت قدیم ساری و پدیدار شدن حوزه داخلی بافت قدیم بواسطه برقراری ارتباط با لبه‌های خیابان‌های محاط کننده مانند میدان شهرداری و خیابان انقلاب، خیابان فرهنگ، قارون و ...
  - بهسازی و مرمت معابر، میادین، فضاهای باز و بسته عمومی و شکل‌گیری کاربری‌های عمومی مانند فضای سبز، ورزشی و فرهنگی.

## منابع

- الیاس زاده مقدم، نصرالدین، (۱۳۹۱)، «بررسی و امکان‌سنجی جایگزینی الگوی برنامه ریزی ساختاری- راهبردی با الگوی برنامه‌ریزی جامع شهری در ایران: مطالعه‌ای تطبیقی- مقایسه‌ای»، *آرمان شهر*، شماره ۶.
- باری، نورمن، (۱۳۸۰)، «رفاه اجتماعی»، ترجمه سید اکبر میرحسینی و سید مرتضی نوربخش، تهران: انتشارات سمت.
- بریمانی، فرامرز، بلوچی، عثمان، (۱۳۹۲)، «ارزیابی کیفیت زندگی در نواحی روستایی با استفاده از سامانه‌های هوشمند (منطق فازی)، مطالعه موردی: دهستان مهبان شهرستان نیک‌شهر»، *پژوهش‌های روستایی*، دوره ۴، شماره ۳، ۵۸۵-۶۱۳.
- حبیبی، سیدمحسن و ملیحه مقصودی (۱۳۸۴)، «مرمت شهری»، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- داوودپور، زهره و اردلان، داریوش، (۱۳۸۹)، «نظریه عمومی برای شهرهای قرن بیست و یکم و انطباق آن با شرایط ایران»، *مجله هویت شهر*، شماره نهم.
- رحیمی، محمد، پازند، فاطمه، (۱۳۹۶)، «تحلیل و ارزیابی کیفیت زندگی شهری با رویکرد شهر سالم (مطالعه موردی: شهر کرمان)»، *فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای*، سال ۷، شماره ۲۵، صص ۸۲-۶۹.
- صفایی‌پور، مسعود، احمدی، زهرا، (۱۳۹۳)، «ارزیابی و سنجش شاخص‌های کیفیت زندگی در منطقه ۴ شهر اهواز»، *فصلنامه توسعه اجتماعی (توسعه انسانی سابق)*، دوره ۹، شماره ۲، صص ۸۴-۶۳.
- گلکار، کوروش، (۱۳۸۵)، «مناسب سازی تکنیک سوات»، *مجله صفا*، شماره ۴۱، دانشگاه شهید بهشتی، تهران.
- لطفی، صدیقه، (۱۳۸۸)، «مفهوم کیفیت زندگی شهری: تعاریف، ابعاد و سنجش آن در برنامه‌ریزی شهری»، *فصلنامه علمی- پژوهشی جغرافیای انسانی*، سال اول، شماره ۴، ۶۵-۸۰.
- ماجدی، حمید، (۱۳۹۱)، «نظریه تهیه طرح‌های ساختاری- راهبردی (ناحیه ای و محلی)»، *هویت شهر*، سال ۶، شماره ۱۱.
- ماجدی، حمید، (۱۳۷۹)، «جایگاه طرح‌های جامع شهرستان (ناحیه) در نظام برنامه‌ریزی توسعه، شهرداری‌ها»، *ماهنامه برنامه‌ریزی و مدیریت شهری*، سال دوم، شماره ۱۷.
- محمدی، جمال؛ زنگنه، مهدی و اصغر عبدلی، (۱۳۸۹)، «سنجش شاخص‌های کیفیت زندگی از نظر شهروندان شهر مشهد»، *فصلنامه مطالعات مدیریت شهری*، سال دوم، شماره سوم، ۱۳۳-۹۷.
- مهدی‌زاده، جواد، (۱۳۸۵)، «برنامه‌ریزی راهبردی توسعه‌ی شهری تجربیات اخیر جهانی و جایگاه آن در ایران»، وزارت مسکن و شهرسازی، معاونت معماری و شهرسازی، دفتر معماری و طراحی شهری.
- Alpopi, C., Manole, C. (2014). Integrated urban regeneration- solution for city revitalize. *Procedia economics and finance*. Vol 6, pp.178- 185.
- Bertolini, L. (2010). Sustainable urban mobility, an evolutionary approach, *European Spatial Research Policy* 1, pp.109-126.
- Epley. R.D and Menon, M. (2008). A Method of Assembling Cross-sectional Indicators into a Community Quality of Life, *Social Indicators Research*, No. 88.
- Harpham.T Burton, S., & Blue I. (2001). *Healthy city project in developing countries: The first evaluation*, south bank university, London, SW8, 2JZ, UK
- Li, G. and Weng, Q. (2007). Measuring the quality of life in city of Indianapolis by integration of remote sensing and census data, *International Journal of Remote Sensing*, 28(2): 249-267.
- Massam, B.H. (2002). Quality of life: public planning and private living, *progress in planning*, 50(10), pp.141-227.
- Narang, Shipra, Reutersward, Lars, (2006), Improved Governance and Sustainable urban development Strategic Planning hold the key, *Spatial Development journal*.
- Rahman, T., Mittelhamer, R.C., Wandschaneders, P. (2003). Measuring the Quality of Life Across countries: A sensitivity Analysis of well-being indices, *widerinternasional conference on inequality, poverty and Human well-being*, May30-31, 2003, Helsinki, Finland
- Schmit, R. (2002). *Considering social capital in quality of life assessment*, concept and measurement social indicators research 58.
- Turkoglu, H. (2015). Sustainable Development and Quality of Urban Life, *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 202, pp. 10-14