

ارزیابی فضاهای باز شهری و حمل و نقل درون شهری در مشهد

بر اساس شاخص‌های شهر دوستدار سالمند (رویکرد مشارکتی)

امیدعلی خوارزمی^۱، سید هادی زرقانی^۲، لیلا جوهری^۳

دانشگاه فردوسی مشهد، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، گروه جغرافیا

kharazmi@um.ac.ir

چکیده:

هدف پژوهش حاضر ارزیابی فضاهای باز شهری و حمل و نقل درون شهری در شهر مشهد بر اساس شاخص‌های شهر دوستدار سالمند می‌باشد. روش تحقیق توصیفی-پیمایشی از نوع کاربردی است. جهت جمع‌آوری داده‌های کمی از پرسشنامه‌ی استاندارد سازمان بهداشت جهانی استفاده شده است (فضاهای باز شهری ۱۴ سوال و حمل و نقل درون شهری ۸ سوال را دارا است). جامعه‌ی آماری شامل کلیه‌ی سالمندان ۶۵ سال به بالا در کلان‌شهر مشهد که بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۰، ۱۴۰۰۲۳ نفر به شیوه‌ی خوشه‌بندی در سه منطقه ۱، ۱۰ و ۶ در نظر گرفته شده است، و سپس با استفاده از فرمول کوکران ۳۸۴ پرسشنامه در سه منطقه توزیع شده است. به منظور بررسی فرضیات ابتدا با توجه به بررسی نرمال بودن داده‌ها با استفاده از آزمون کالموگروف اسمیرونف، از آزمون t تک نمونه، آزمون لوین، مقایسه‌ی میانگین، آزمون توکی و تحلیل آنوا استفاده شده است. جهت تحلیل داده‌ها از نرم افزار *SPSS* استفاده شده است. نتایج تحقیق حاکی از این است که از دیدگاه سالمندان فضاهای باز شهری پایین‌تر از استاندارد می‌باشد و تا حد مطلوب فاصله وجود دارد این در حالی است که از منظر مدیران شهری فضاهای باز شهری در سطح مشهد وضعیت مساعدی را دارا است، اما شاخص حمل و نقل درون شهری از دیدگاه هردوگروه پایین‌تر از حد متوسط ارزیابی شده است و به طور کلی در سه منطقه‌ی مورد مطالعه منطقه‌ی ۱۰ در هر دو شاخص وضعیت مساعدتری را نسبت به منطقه‌ی ۱ و ۶ داشته است. در انتها راهکارهایی جهت ارتقا و وضعیت کلان‌شهر مشهد ارائه شده است.

کلیدواژه‌گان: شهر دوستدار سالمند، فضاهای باز شهری، حمل و نقل درون شهری، مشهد

۱. استادیار مدیریت شهری، دانشگاه فردوسی مشهد

۲. دانشیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد

۳. دانشجوی کارشناسی ارشد رشته‌ی مدیریت شهری، دانشگاه فردوسی مشهد

۱. مقدمه و بیان مسأله:

پیری تجربه ای است که ممکن است آن را دوست نداشته باشیم. اما لازم است آن را بپذیریم. آماده ساختن جمعیت برای دوران سالخوردگی باید جنبه تفکیک ناپذیری از سیاست های توسعه اجتماعی و اقتصادی باشد و با مساعی زیاد در تمام سطوح کشوری، محلی، خانوادگی و فردی توأم شود. شیوه برخورد با این مسأله نیز باید جامع و توسعه ای بوده و همه جنبه های حیاتی را که تأمین کننده کیفیت زندگی سالمندان باشد از جمله مشارکت آنان را در امر توسعه، شامل شود (دوبوآر، ۱۳۷۵: ۳۴). بر اساس ارزیابی های جمعیت شناختی در صورتی که سن امید به زندگی در ایران ۷۵ سال و میزان رشد جمعیت ۱/۵ درصد در سال در نظر گرفته شود، جمعیت کشور در سال پایانی چشم انداز ۲۰ ساله کشور ۱۰۷ میلیون نفر خواهد بود. به عبارت دیگر می توان گفت جمعیت سالمندان کشور در عرض بیست سال سه برابر خواهد شد (طالب، ۱۳۸۵).

از سوی دیگر سازمان بهداشت جهانی با پژوهش و انتشار پروژه ای با عنوان "شهر دوستدار سالمند در عرصه ی جهانی" (WHO, 2007) به بررسی روند رشد جمعیت افراد بالای ۶۰ سال در جهان، پیر شدن ساختار جمعیت، سن فعال و سن سالمندی پرداخته است و همچنین شاخص های شهر دوستدار سالمند را نیز بررسی کرده است. این پروژه اولین بار در سال ۲۰۰۵ مطرح شد و از سال ۲۰۰۶ به بعد از کشورهای عضو دعوت به همکاری به عمل آمد. این استانداردها به معنای برتری یک کشور نیست بلکه برای سنجش وضعیت هر شهر و کشور و ارتقای وضع موجود طراحی شده است (WHO, 2007). لزوم توجه به این موضوع در ایران به عنوان کشوری در حال توسعه و همچنین یکی از اعضای سازمان بهداشت جهانی که در آینده ی نزدیک با پیری جمعیت مواجه خواهد شد حائز اهمیت است. شهر مشهد به عنوان کلان شهری بزرگ و مذهبی نیز از هرم سنی جمعیت پیر و سالخورده مستثنی نخواهد بود بلکه ضرورت توجه به این استانداردها نه تنها نیازهای قشر سالمند در شهر را تأمین می کند، بلکه رفاه اجتماعی را برای تمام اقشار جامعه و نیز زائران بارگاه ثامن الحجج (ع) فراهم خواهد نمود. علاوه بر این امر جمعیت سیال حدود ۳۰ میلیون زائر در سال نیز که بخشی از آن ها جمعیت سالمند یا ناتوان هستند نیز بر اهمیت این امر می افزاید.

در سرشماری عمومی نفوس و مسکن آبان ماه ۱۳۹۰ رشد جمعیت افراد ۶۵ سال به بالا به ۵.۰۶٪ و در حدود ۱۴۰ هزار نفر رسیده است (مرکز آمار ایران، آمارنامه ۱۳۹۱). در حالیکه بر اساس آمارهای سازمان بهداشت جهانی ۸ درصد جمعیت بالای سن ۶۰ سال باشد پیری جمعیت رخ خواهد داد. از ۵.۰۶٪ آمار مربوط به سالمندان تا ۸ درصد آمارهای استاندارد جهانی فاصله ی زیادی نیست. شهرهای دوستدار سالمند بر اساس

استانداردهای سازمان بهداشت جهانی در هشت مولفه فضاهای باز شهری، سیستم حمل و نقل درون شهری، ساختمان ها و مکان های عمومی و مذهبی، ایمنی و سهولت تردد، مشارکت اجتماعی و ارتباطات، احترام اجتماعی، فرهنگی-تفریحی، بهداشتی-درمانی-سلامت طبقه بندی می شوند که هر کدام از این شاخص ها نقشی مهم و اثربخش در ایجاد شهرهای دوستدار سالمند خواهند داشت (WHO, 2007). شهر مشهد به دلیل برخورداری از موقعیت مذهبی-سیاحتی سالانه پذیرای میلیون ها زائر از سراسر ایران و جهان می باشد. و فضاهای باز شهری (فضای سبز، هوای پاک، محیط سبز) و همچنین امکانات حمل و نقل درون شهری از مهم ترین و به واقع اولویت های نیازهای نه تنها تمامی مجاوران بلکه زائران تلقی می شود. هدف این پژوهش بررسی دو بعد از شاخص های هشت گانه یعنی فضاهای باز شهری و حمل و نقل درون شهری در شهر مشهد می باشد.

۱-۱) فرضیات تحقیق:

- ۱- فضاهای باز شهری در شهر مشهد مطابق با نیازهای سالمندان طراحی شده است.
- ۲- سیستم حمل و نقل درون شهری متناسب با نیازهای سالمندان طراحی نشده است.
- ۳- بین مناطق مختلف شهرداری مشهد (۱-۱۰-۶) از لحاظ شاخص فضاهای باز شهری و حمل و نقل درون شهری تفاوت وجود ندارد.
- ۴- بین دیدگاه مدیران شهری و دیدگاه سالمندان در ارزیابی شاخص فضاهای باز شهری و حمل و نقل درون شهری در شهر مشهد تفاوت وجود دارد.

۲. پیشینه ی تحقیق:

در این بخش پیشینه ی مطالعات صورت گرفته در ارتباط با شهر دوستدار سالمند با توجه به هدف تحقیق مبنی بر تاکید بر فضاهای باز شهری و مناسب سازی آن برای سالمندان و حمل و نقل درون شهری و تبعاً افزایش کیفیت زندگی سالمندان بررسی می شود، جدول ۱ خلاصه ای از یافته های حاصل از مطالعات داخلی و خارجی صورت گرفته را در بر دارد.

جدول ۱- پیشینه ی تحقیق

عنوان تحقیق	محقق	نتایج
شاخص های مناسب سازی فضاهای شهری دوستدار سالمندان با استفاده از رویکرد مشارکتی	عباسی مقدم و همکاران، ۱۳۸۶	در این تحقیق نمونه ای از تجارب موفق جهانی که مبتنی بر رویکرد مشارکتی بوده و در انگلستان انجام شده است بررسی شده و در نهایت بر اساس مطالعات نظری و تجربه مذکور، شاخص های لازم برای مناسب سازی فضاهای شهری دوستدار سالمند ارائه شده است، به طور کلی یافته ها حاکی از این است که سالمندان بخشی از شهروندان آسیب پذیر به حساب می آیند که باید فضاهای شهری را به طور خاص برای آنها مناسب سازی کرد. آنان به تعامل با فضای اجتماعی شهری و ارتباط با طبیعت، پیاده روی و ورزش احتیاج دارند.
ارزیابی نیازمندی های سالمندان در فضاهای شهری، مطالعه موردی: پارک خلد برین شیراز	علی الحسابی و رفیعی، ۱۳۹۰	نتایج حاکی از این است که با مناسب سازی فضاهای شهری، گروه بزرگی از سالمندان را می توان به حضور در فضاهای شهری تشویق کرد علاوه بر این با توجه به یافته های مشاهدات میدانی و با توجه به نتایج به دست آمده، سالمندان وقتی در فضا حضور می یابند که مطمئن باشند فضا پاسخگوی نیازهای مختلف جسمی و روحی- روانی آنان است. تأمین ایمنی و امنیت سالمندان در محیط، ایجاد حس اعتماد به نفس و استقلال در آن ها، از جمله مواردی است که می تواند باعث حضور سالمندان در فضاهای شهری شود.
سازمان بهداشت جهانی	(WHO, 2007)	پیشگام در زمینه ی شهر دوستدار سالمند سازمان بهداشت جهانی می باشد که استانداردهایی را جهت تبدیل شدن به شهر دوستدار سالمند در عرصه ی جهانی ارائه می کند، این استانداردها برای تعیین اینکه کدام شهر -ایالت و کشور بهتر یا بدتر است نمی باشد بلکه برای نیل به وضعیتی ایده آل برای همه ی شهرها و نتیجتاً افزایش کیفیت زندگی افراد ساکن در شهرها مخصوصاً قشر آسیب پذیر سالمندان می باشد.
تحریک روزمره ی افراد سالمند در طبقات مختلف شهری ، مورد مطالعه: شهر بن آلمان	فوبکر و گروز ^۴ (۲۰۰۵)	نتایج نشان می دهد که محیط مسکونی مناسب برای افراد سالخورده باید این امکان را فراهم کند که افراد بدون استفاده از ماشین و سایر وسایل حمل و نقل بتوانند نیازهای خود را در پیرامون محله مدیریت کنند و این همان یکپارچگی اجتماعی است. از دیگر مسائل حائز اهمیت برای شرکت کنندگان در مصاحبه؛ امنیت پیاده روها، ساختمان ها و آپارتمان های مجهز به آسانسور و نزدیک بودن مراکز خرید برای کاهش حرکات فیزیکی بود. عده ای از افراد وقتی در ایستگاه اتوبوس تنها منتظر می ایستادند احساس ترس و حالتی عصبی داشتند.

منبع: نگارندگان

۳. روش تحقیق:

تحقیق حاضر توصیفی-پیمایشی و از منظر هدف کاربردی است. در کنار مطالعات اسنادی با استفاده از پرسشنامه داده های کمی جمع آوری شده است، لذا روش تحقیق به صورت ترکیبی از اطلاعات کتابخانه ای و کمی می باشد. پرسشنامه بر اساس معیارهای استاندارد سازمان بهداشت جهانی تدوین شده است. سوالات به صورت طیف لیکرت (از کاملاً مخالفم نمره ۱ تا کاملاً موافقم نمره ۵) طراحی شده است که به بررسی شاخص فضاهای باز شهری (۱۴ سوال) و حمل و نقل درون شهری (۸ سوال) می پردازد. جامعه ی آماری پژوهش حاضر کلیه سالمندان (گروه سنی ۶۵ سال به بالا که بر اساس استاندارد سازمان بهداشت جهانی سن سالمندی تلقی می شود) در کلان شهر مشهد می باشد که بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن ۱۳۹۰ این میزان ۱۴۰/۰۲۳ نفر می باشد (آمارنامه شهر مشهد، ۱۳۹۱). شیوه ی نمونه گیری به صورت خوشه ای است، کلان شهر مشهد بر اساس میانگین درآمد مناطق شهرداری (۱۳ منطقه) در دوره ۵ ساله ۱۳۸۵-۱۳۹۰ به سه طبقه درآمدی کم، متوسط و زیاد تقسیم شده است و از هر طبقه یک منطقه به عنوان نمونه انتخاب شده است (منطقه یک شهرداری نماد درآمد بالا، منطقه ده شهرداری نماد درآمد متوسط و منطقه شش شهرداری نماد درآمد کم). با توجه به نامعلوم بودن تعداد سالمندان در هر منطقه، ابتدا ۱۴۰/۰۲۳ نفر به نسبت جمعیت مناطق منتخب (یک-ده-شش) طبقه بندی شده اند و سپس با استفاده از اعداد حاصل از تعداد سالمندان در هر منطقه، ۳۸۴ پرسشنامه (فرمول کوکران) به نسبت جمعیت سالمندان مناطق توزیع شده است. حجم نمونه در منطقه یک ۱۰۸ نفر، در منطقه ده، ۱۵۳ نفر و در منطقه شش ۱۲۳ نفر می باشد. جهت بررسی فرضیات ابتدا با توجه به بررسی نرمال بودن داده ها با استفاده از آزمون کالموگروف اسمیرونف، از آزمون t تک نمونه، آزمون لوین، مقایسه ی میانگین، آزمون توکی و تحلیل آنوا استفاده شده است. همچنین جهت تحلیل داده ها از نرم افزار آماری SPSS استفاده شده است. با توجه به اینکه پرسشنامه برگرفته از شاخص های مدون در سازمان بهداشت جهانی می باشد روایی آن مورد تایید است علاوه بر این به منظور تعیین روایی سازه، از تحلیل عاملی استفاده شده است. که نتایج آن بیانگر این است که شاخص KMO در فضاهای باز شهری ۰/۷۳۰ و برای شاخص حمل و نقل درون شهری ۰/۶۰۳ می باشد که این میزان مورد قبول است. همچنین مقدار آلفای کرونباخ محاسبه شده برای هردو متغیرها بالاتر از ۰/۶ (فضاهای باز شهری ۰/۷۸۳ و حمل نقل درون شهری ۰/۶۳۵) بود که می توان نتیجه گرفت ابزار از پایایی لازم برخوردار است.

۴. مبانی نظری:

۴-۱) شهر دوستدار سالمند:

پیر شدن جمعیت به ویژه جمعیت کهنسالان، برای تمامی کشورهایی که خواستار فراهم آوردن امنیت و رفاه برای تعداد رو به رشد افراد سالمند خود هستند یک چالش واقعی محسوب می شود، بنابراین شناخت نیازهای سالمندان و فراهم آوردن محیط مناسب برای آسایش و رفاه آنان یک اولویت محسوب می شود. سالمندی فرایندی است که فرآیند زندگی تمامی انسان ها را شامل می شود. سالمندی، بالا رفتن سن و بیماری نیست بلکه یک پدیده حیاتی است که همگان را شامل می شود و در واقع یک سیر طبیعی است که در آن تغییرات فیزیولوژیکی و روانی در بدن رخ می دهد (علی الحسابی و رفیعی، ۱۳۹۰: ۱۱). بر اساس رویکرد سازمان بهداشت جهانی، شهرهای دوستدار سالمند شامل آن دسته از فضاهای شهری می باشند که توزیع خدمات عمومی در آن ها به گونه ای است که دارای حداکثر تناسب با نیازها و محدودیت های افراد سالمند است. طبق این تعریف، خدمات حمل و نقل، امور اداری، شبکه های مخابراتی و ارتباطات رسانه ای، ساخت و ساز اماکن و طراحی معماری شهری، خدمات فرهنگی و بهداشتی به شکلی ارائه می شود که افراد سالمند بدون وابستگی یا با دریافت حداقل کمک از سوی دیگران بتوانند از آن ها بهره مند شوند. مضافاً این که در چنین شهرهایی توجه به نیازهای تعریف شده فرد سالخورده به عنوان یک ضرورت در شاخصه های فرهنگی و تعاملات بین فردی لحاظ می گردد (WHO, 2007).

۴-۲) شاخص های شهر دوستدار سالمند:

بر اساس استانداردهای سازمان بهداشت جهانی هشت شاخص برای شهرهای دوستدار سالمند لحاظ شده است که عبارتند از: فضاهای باز شهری، ساختمانها و مکان های عمومی و مذهبی، حمل و نقل درون شهری، ایمنی و سهولت تردد، مشارکت اجتماعی و ارتباطات، احترام اجتماعی، فرهنگی-تفریحی و شاخص بهداشتی-درمانی-سلامت می باشد (WHO, 2007). که هدف پژوهش حاضر تاکید بر شاخص فضاهای باز شهری و حمل و نقل درون شهری با توجه به اینکه شهر مشهد دومین کلان شهر مذهبی ایران که سالانه پذیرای میلیون ها زائر از سراسر ایران و جهان می باشد، دو بعد مذکور در وضعیت موجود مشهد ارزیابی می شود.

انسان جزئی از طبیعت است و وابستگی مستقیم و غیر مستقیم او به طبیعت غیر قابل انکار است و همانگونه که بر طبیعت تاثیرگذار است، تاثیر قابل توجهی از محیط و پیرامون خود می پذیرد. نور، رنگ، تنوعات و تغییرات و دیگر شرایط و محیط بر روان و ادراک او تاثیر می گذارد و در تامین آرامش، سکون و بهداشت روانی وی حائز اهمیت است (توسلی، ۱۳۶۹: ۱۱۷). به طور کلی سلسله مراتب فضاهای شهری یا عرصه های زندگی جمعی و زندگی خصوصی را در شش دسته زیر طبقه بندی شده است:

✓ **فضاهای عمومی شهری:** پارک ها، جاده ها، شاهراه ها، میادین شهری

✓ **فضاهای نیمه عمومی شهری:** بنای شهرداری ها، دفاتر پست، پارکینگ ها، استادیوم ها و ...

✓ **فضاهای عمومی خاص یک گروه:** خدمات پستی، آب و برق، آتش نشانی و ...

✓ **فضاهای خصوصی خاص یک گروه:** باغ های عمومی، زمین های بازی، انبار و ...

✓ **فضاهای خصوصی خانواده:** اتاق نهارخوری، تفریح و ...

✓ **فضاهای خصوصی فرد:** اتاق اختصاصی هر فرد (Evans, 2009: 23).

بنابراین می توان گفت فضاهای باز شهری از کاربری های اساسی شهر به شمار می روند. بر همین اساس است که کمیت و کیفیت فضاهای باز شهری و نحوه توزیع آنها در سطح شهر نقشی اساسی در کاهش آسیب پذیری شهر دارد. به علاوه به کارگیری فضاهای باز اضافی می تواند برای تولید مناظر شهری و ارتقاء کیفیت زندگی در شهر مورد استفاده قرار گیرد (Eaton, 2001: 11). از منظر دیگر در فضاهای باز شهری باید به چگونگی شکل گیری تعاملات افراد و مخصوصا سالمندان توجه نمود، در این مبحث نشستن و گردهم آبی قابل طرح است، نشستن تحت تاثیر دو دسته شرایط خاص است: اقلیم و فضا (Takano et al., 2002: 66). به اختصار باید گفت عمل نشستن فقط جایی شکل می گیرد که شرایط محیط بیرونی مطلوب و مناسب باشد و محل های نشستن به مراتب با دقت بیشتری نسبت به محل های سرپا ایستادن انتخاب می شوند. طبق مشاهدات نیمکت هایی که دید بهتری به فعالیت های پیرامون خود دارند، بیشتر از نیمکت هایی که دید کمتری نسبت به اطراف خود دارند مورد استفاده قرار می گیرند. بنابراین نحوه طراحی محل نشستن و چگونگی قرار گرفتن نیمکت ها، نوع ارتباط اجتماعی افراد را تعریف می کنند. بهترین مصالح برای نیمکت، مصالح نرم مانند چوب است و مصالح سخت که گرما و سرما را منتقل می کنند. مانند بتن که برای سالمندان ایجاد ناراحتی می کند. علاوه بر این بهتر است فاصله ی بین نیمکت ها بیشتر از صد متر نباشد (Weuve et al., 2004: 54).

۲-۲-۴) حمل و نقل درون شهری:

وسایل حمل و نقل عمومی شهری در جابجایی های شهری از اهمیت فراوانی برخوردار است. در رابطه با افرادی که به نوعی دارای مشکلات حرکتی و یا ناتوانی های ناشی از افزایش سن هستند، در نظر گرفتن این عامل، اهمیت وسایل حمل و نقل عمومی شهری را افزایش می دهد، زیرا سالمندان هم مانند سایر اقشار جامعه نیز جزء مسافران سیستم حمل و نقل محسوب می شوند. در واقع مناسب سازی فضای تردد و حمل و نقل شهری برای سالمندان را نباید ترحم تلقی نمود بلکه مهندسی و طراحی، کارخانه داران، سازندگان و حتی قانونگذاران نیز باید آن را در نظر داشته باشند، چون هر یک از آنها می توانند به سهم خود در این زمینه راه حلی بیابند و در رفع این مشکل بکوشند. لذا با معرفی احتیاجهای خاص سالمندان، راه حل های عملی برای آنها ارائه می گردد (Taylor et al., 2003: 9).

- موانع و مشکلات فیزیکی:

برای سالمندانی که قادر به بالا رفتن از پله ها و راه رفتن در مسیر های طولانی نیستند و نیز سالمندانی که مجبور به استفاده از صندلی های چرخدار می باشند، موانع فیزیکی از قبیل: پله ها و سرازیری ها، جوی ها و کانال ها همواره عواملی هستند که مشکل هایی را در بردارند (میجلی، ۱۳۷۸).

✓ راه حل:

- محل پیاده و سوار شدن افراد مسن، می بایست در یک قسمت مسطح انجام پذیرد. پله ها، سرازیری های عمیق و پیاده روهای ناصاف برای استفاده این افراد دشوار و بعضاً غیر ممکن هستند. حتی محل های مخصوص استراحت و نرده های حفاظتی معمولاً وجود ندارد.

- سالمندان احتیاج به حفاظت در برابر هوای متغیر دارند. این شامل مکان مناسب با وسایل ایمنی لازم برای کاهش لغزندگی در پیاده روها و محل عبور عابرین و ترمیم گودال های موجود در پیاده روها می باشد.

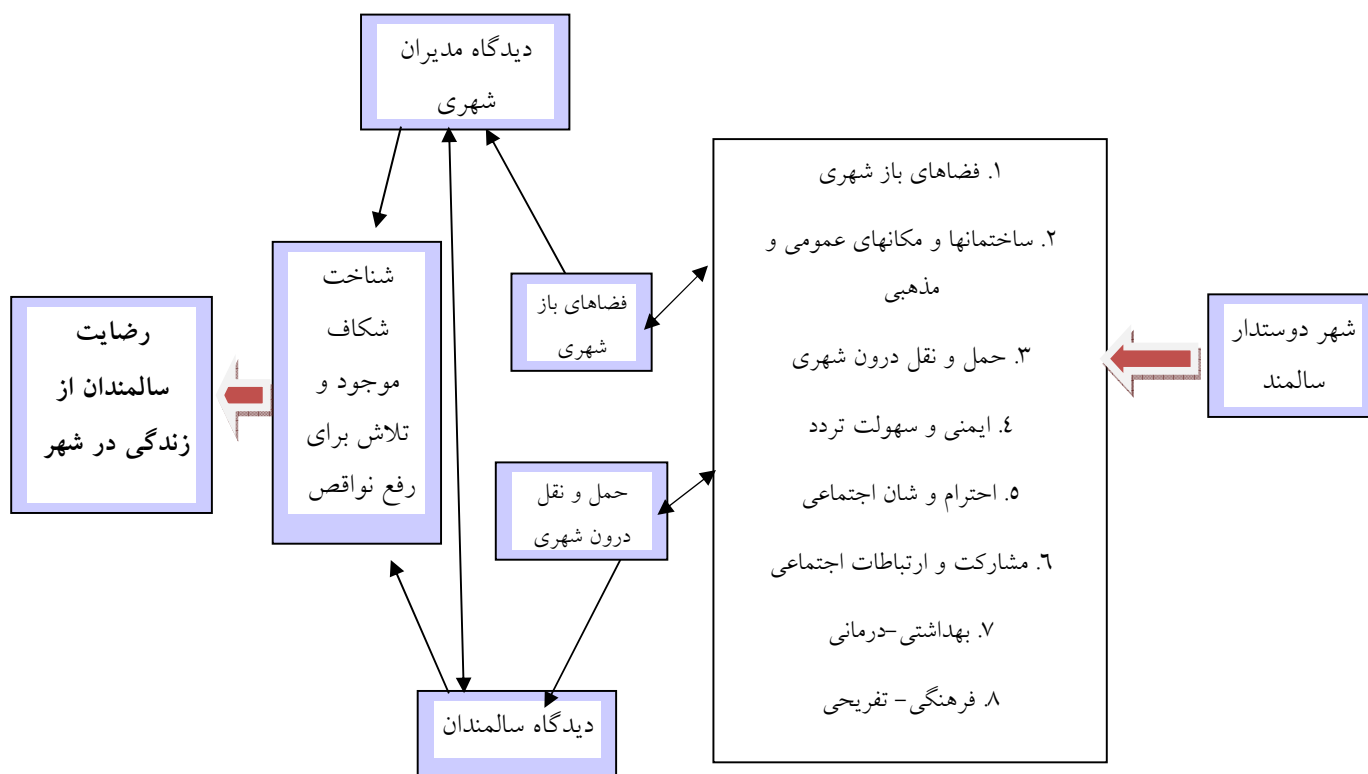
- جدول کنار خیابان ها، نه تنها برای کسانی که از صندلی چرخدار استفاده می کنند بلکه برای تمام افرادی (به ویژه سالمندان) که نمی توانند حتی از یک پله بالا بروند مشکل هایی را به وجود می آورد. این گروه، شامل افرادی که مبتلا به بیماری های استخوانی، آرتروز، افرادی که یک پای خود را از دست داده اند و به طور کلی افراد ناتوان و مسن می باشد.

- پیاده روها، یکی از بزرگترین تسهیلات حمل و نقل به حساب می آیند. هر جایی که پیاده رو نباشد، رفت و آمد افراد دشوار می شود و قادر به رفت و آمد نیستند. در جاهایی که پیاده روها وجود دارند، اگر درست از آنها نگهداری نشود و صندوقهای پستی و میله های چراغ برق و غیره را در جاهای حساب شده نصب نکنند، اینها همه باعث به وجود آمدن خطرهای زیادی برای افراد سالمند که بعضا با استفاده از عصا راه می روند و احتیاج به زمین هموار و بدون مانع دارند، می شوند.

- طرح اتومبیل ها و وسایل حمل و نقل، یک مانع برای برخی از افراد مسن به حساب می آید. پله های اتوبوس برای کسانی که نمی توانند از پله بالا بروند، افرادی که از صندلی چرخدار استفاده می کنند و آنانی که قادر به بالا رفتن و ایستادن در اتوبوس ها نیستند، مانع به حساب می آید (Lamm et al., 1999: 17).

۳-۴) مدل مفهومی:

همانطور که مدل مفهومی پژوهش، شکل ۱ نشان می دهد، با توجه به استانداردهای سازمان بهداشت جهانی ۸ عامل به شکل گیری شهرهای دوستدار سالمند کمک می کند، که چگونگی کم و کیف هر کدام از آنها می تواند در سلامت روحی و جسمی سالمندان تاثیرگذار باشد، هدف این پژوهش تاکید بر دو شاخص، فضاهای باز شهری و حمل و نقل درون شهری می باشد. که نه تنها سالمندان به فضاهای سالم و سبز و هوای پاک بلکه تمامی شهروندان به آن نیاز دارند، از سوی دیگر سالمندان به دلیل محدودیت های حرکتی که با افزایش سن همراه است، به سهولت تردد و امکانات رفاهی بیشتری در تمام ابعاد به خصوص حمل و نقل درون شهری نیازمند هستند. بسیاری از کشورهای توسعه یافته فراتر از سطح استانداردهای سازمان بهداشت جهانی عمل می کنند، حال باید از خود بپرسیم که مقوله سالمندی و تناسب سطوح مختلف خدمات ارائه شده با شرایط خاص افراد سالخورده، تاچه حد در مدار توجه مسئولان قرار دارد؟ آیا در حال حاضر سازوکارهای مشخصی برای بررسی خلاء های ارائه خدمات و چالش های موجود در ارتقاء کیفیت زندگی سالمندان جامعه پیش بینی شده است؟ شکل ۱ دیدگاه سالمندان را از حیث شاخص های مورد مطالعه و دیدگاه مدیران شهری به عنوان متولیان امر و متعاقبا بررسی اختلاف بین دو دیدگاه را مورد بررسی قرار می دهد.

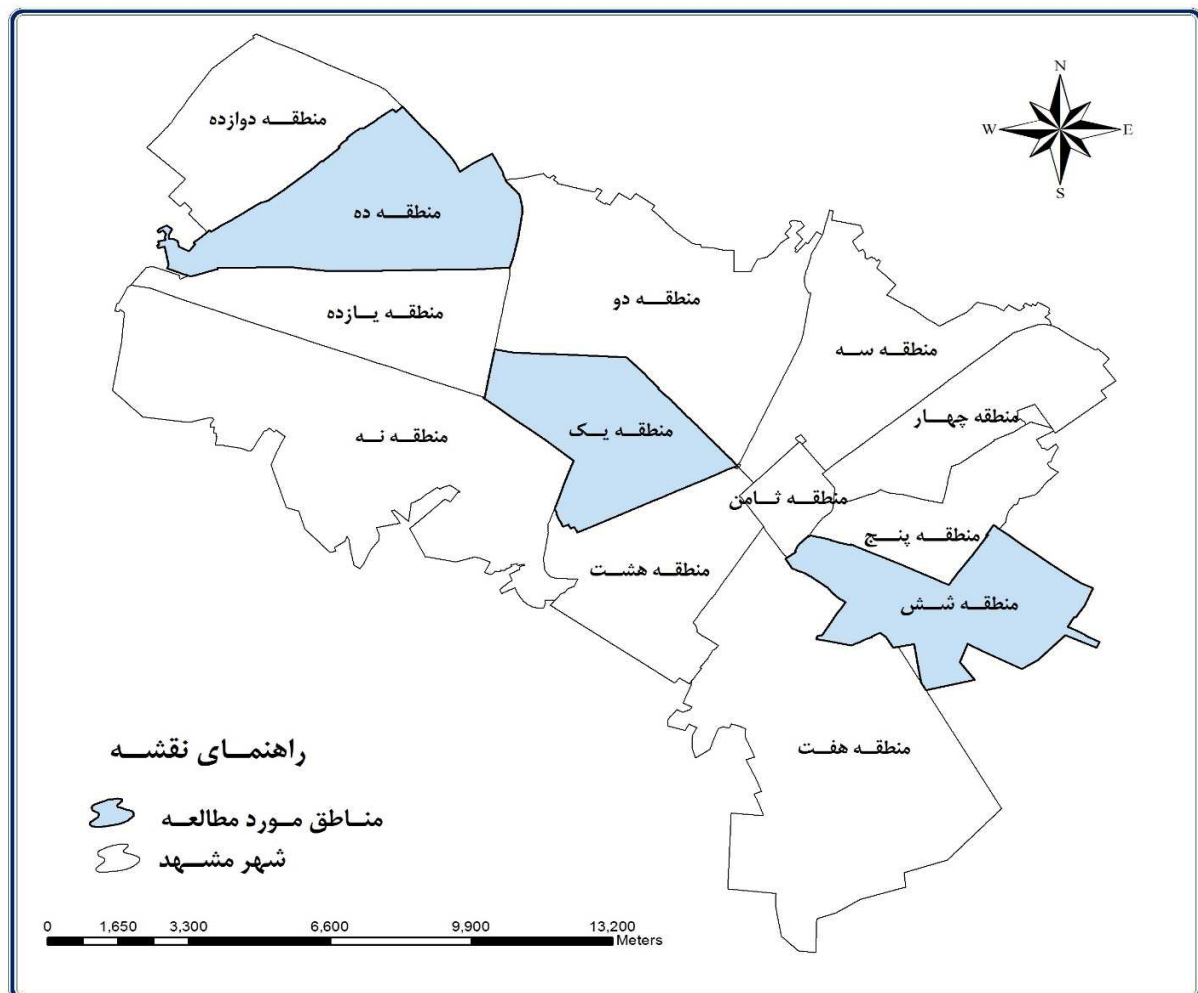


شکل ۱- مدل مفهومی تحقیق

۵. محیط شناسی:

کلان شهر مشهد واقع در شمال شرقی ایران و مرکز استان خراسان رضوی می باشد. این شهر با جمعیت ۲۷۶۶۲۵۸ نفر، دومین کلان شهر بزرگ ایران است. از منظر تقسیمات فضایی شهر مشهد به ۱۳ منطقه تقسیم شده است. تعداد جمعیت ۶۵ سال به بالا در مناطق ۱۳ گانه ی مشهد طبق سرشماری عمومی نفوس و مسکن آبان ماه ۱۳۸۵ برابر ۱۰۸/۰۵۲ نفر بوده است (مرکز آمار ایران، آمارنامه ی ۱۳۸۹) که بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن آبان ماه ۱۳۹۰ این رقم به ۱۴۰/۰۲۳ رسیده است (مرکز آمار ایران، آمارنامه ۱۳۹۱). به عبارت دیگر، درصد سالمندان در شهر مشهد از رقم ۴/۴۹ درصد کل جمعیت در سال ۱۳۸۵ به رقم ۵/۰۶ درصد در سال ۱۳۹۰ افزایش پیدا کرده است. بر اساس آمار سازمان بهداشت جهانی در صورتی که ۸٪ جمعیت را افراد بالای سن ۶۵ سال تشکیل دهند، پیری جمعیت در آن جامعه رخ داده است (WHO, 2007: 39). و هرم سنی جمعیت شهر مشهد و درصد جمعیت سالمندان تا این میزان تعیین شده در سازمان بهداشت جهانی فاصله ی زیادی

ندارد. بر این اساس، متناسب با افزایش جمعیت قشر سالمند بایستی برنامه ریزی و سیاست گذاری های خاص آنها صورت گیرد. محدوده ی مورد مطالعه در پژوهش حاضر مناطق یک، ده و شش در شهر مشهد می باشد. کلان شهر مشهد براساس میانگین درآمد مناطق شهرداری (۱۳ منطقه) در دوره ۵ ساله ۱۳۹۰-۱۳۸۵ به سه طبقه درآمدی کم، متوسط و زیاد تقسیم شده است و از هر طبقه یک منطقه به عنوان نمونه انتخاب شده است (منطقه یک شهرداری نماد درآمد بالا، منطقه ده شهرداری نماد درآمد متوسط و منطقه شش شهرداری نماد درآمد کم). شهرداری منطقه یک مشهد در راستای طرح توسعه ی ناحیه محوری و تکریم ارباب رجوع از سه ناحیه خدماتی، منطقه ده شهرداری نیز از ۳ ناحیه ی خدماتی و منطقه شش از ۴ ناحیه ی خدماتی تشکیل شده است. شکل ۲ محدوده ی مورد مطالعه را در بین مناطق ۱۳ گانه ی شهر مشهد نشان می دهد.



شکل ۲- نقشه ی محدوده ی مورد مطالعه، منبع: نگارندگان

۶. یافته های پژوهش:

۶-۱) یافته های توصیفی

مشخصات پاسخ دهندگان در این مطالعه با استفاده از دو متغیر جمعیت شناختی جنسیت و سن و صرفاً جهت گزارش سیمای آزمودنی ها، مورد بررسی قرار گرفته است. اطلاعات مربوط به جنسیت پاسخ دهندگان سالمند نشان می دهد که ۷۴ درصد از پاسخ دهندگان سالمند مرد و ۲۶ درصد زن هستند. از لحاظ سنی بیشترین بازه سنی مربوط به ۶۶ تا ۷۰ سال است که حدود ۴۶/۴ درصد از افراد سالمند در این بازه سنی قرار دارند. همچنین حدود ۵۶ درصد از مدیران شهری پاسخگو، سنی بالاتر از ۴۶ سال داشته اند.

در جداول زیر آمار توصیفی مربوط به میانگین و انحراف معیار هر سوال به تفکیک شاخص ها مشخص شده است تا بتوان وضعیت شهر مشهد را بر مبنای سوالات پاسخ داده شده توسط مشارکت کنندگان مورد بررسی قرار داد. در این راستا برای بررسی اختلاف احتمالی دیدگاه مدیران شهری و سالمندان، میانگین و انحراف معیار هر گویه به تفکیک مشخص شده است. و در نهایت میانگین و انحراف معیار کلی هر شاخص از دید مدیران شهری و سالمندان و اختلاف میانگین تعیین شده است.

۶-۱-۱) فضاهای باز شهری:

همانطور که در جدول ۲ مشاهده می شود، در شاخص فضاهای باز شهری از دیدگاه مدیران شهری بالاترین میانگین (۴) در گویه ها مربوط به تمیزی و دلپذیر بودن محیط شهر و از دیدگاه سالمندان نیز بالاترین میانگین (۳/۴۲) به تمیزی و دلپذیر بودن محیط شهر نیز مربوط می شود. این در حالی است که کمترین میانگین از دید مدیران شهری (۲/۳۷) به وجود توالت های عمومی مناسب برای سالمندان مربوط می شود و از دیدگاه سالمندان نیز کمترین میانگین (۱/۹۶) به همین گویه اختصاص یافته است. به طور کلی دیدگاه مدیران شهری در مورد شاخص فضاهای باز شهری بالاتر از دیدگاه سالمندان ارزیابی شده است و اختلاف میانگین این دو گروه ۰.۸۵ است.

جدول ۲- آماره های توصیفی فضاهای باز شهری

سالمندان		مدیران شهری		فضاهای باز شهری
انحراف معیار	میانگین	انحراف معیار	میانگین	گویه
۰/۹۸۰	۳/۴۲	۰/۷۵۶	۴/۰۰	۱. محیط شهر دلپذیر و تمیز است.
۱/۱۰۲	۲/۴۲	۰/۹۸۵	۳/۱۹	۲. وضعیت کنترل سر و صدا و بوهای نامطلوب و آلودگی هوا در مکان های عمومی به خوبی اجرا می شود.
۰/۸۹۵	۲/۵۵	۰/۹۱۴	۳/۳۰	۳. به تعداد کافی محل هایی برای استراحت سالمندان تعبیه شده است.
۱/۰۹۹	۲/۸۷	۰/۷۹۷	۳/۷۲	۴. در فضاهای سبز به خصوص در پارک ها مکان های مسقف و سایه دار به همراه صندلی های راحت و ایمن به تعداد کافی در فواصل منظم وجود دارد.

۱/۰۶۴	۳/۲۴	۰/۶۰۰	۳/۷۹	۵. در ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی محیط و علی‌الخصوص صندلی‌های راحت، ایمن و به میزان کافی وجود دارد.
۱/۰۵۵	۲/۴۱	۰/۸۷۷	۳/۴۰	۶. در پیاده‌روها اولویت عبور سالمندان رعایت شده است و محل اتصال به جاده اصلی دارای معابر ویژه برای ویلچر و چرخ دستی است.
۱/۱۴۳	۲/۲۲	۱/۰۵۵	۳/۰۷	۷. در شهر به میزان کافی توالت عمومی با امکانات و بهداشت مناسب وجود دارد.
۰/۹۶۷	۱/۹۶	۱/۱۹۶	۲/۳۷	۸. در توالت‌های عمومی، توالت مناسب برای سالمندان تعبیه شده است.
۰/۹۶۹	۱/۹۸	۱/۰۲۰	۳/۳۴	۹. خیابان‌ها بدون شیب بوده و با قرار داشتن خط کشی‌های عابر پیاده نزدیک به هم امکان عبور ایمن و مطمئن برای سالمندان را فراهم کرده است.
۱/۱۲۹	۲/۳۱	۰/۸۶۳	۳/۶۷	۱۰. چراغ‌های عابر پیاده و سیگنال‌های صوتی و تصویری مناسب و قابل رویت برای سالمندان به منظور عبور سالم و مطمئن برای آنها وجود دارد.
۱/۱۶۶	۲/۶۹	۰/۹۳۳	۳/۵۵	۱۱. خیابان‌ها با طرح مهندسی مناسب برای سالمندان طراحی شده است و ساختارهای مهندسی کافی برای استفاده از بالا و یا زیرگذر (پله برقی، آسانسور و ...) توسط سالمندان وجود دارد.
۱/۱۹۱	۲/۶۷	۰/۹۷۵	۳/۸۳	۱۲. زمان چراغ‌های سبز برای عبور عابر پیاده سالمند و یا با ویلچر بسیار کم و نامناسب است و علائم صوتی و بصری لازم نیز برای سالمندان تعبیه شده است.
۱/۲۱۸	۲/۶۷	۰/۸۰۴	۲/۸۶	۱۳. محل‌های توقف تاکسی و اتوبوس مناسب سالمندان است.
۱/۲۶۵	۲/۷۲	۱/۰۰	۳/۳۷	۱۴. ورودی پارک‌ها برای ویلچر و چرخ دستی و غیره مناسب است.
۰/۵۳	۲/۵	۰/۴۸	۳/۳۵	میانگین و انحراف معیار کلی
اختلاف میانگین = ۰/۸۵				

منبع: نگارندگان

۲-۱-۶) حمل و نقل درون شهری:

همانطور که در جدول ۳ مشخص شده است، در ارتباط با شاخص حمل و نقل درون شهری، بالاترین میانگین از دید مدیران شهری و نیز سالمندان مربوط به دسترسی به اتوبوس‌های حمل و نقل برای تمام مقاصد کلیدی شهری و مراکز عمومی می باشد که به ترتیب میانگین (۴/۶۲ و ۳/۷۴) را به خود اختصاص داده اند. و پایین ترین میانگین از دیدگاه مدیران شهری و سالمندان مربوط به تاکسی‌های مخصوص سالمندان و کارت‌های تخفیف ویژه می باشد که به ترتیب (۱/۹۵ و ۱/۴۸) می باشد. این در حالی است که در پایتخت ایران- تهران به سالمندان ۶۵ سال به بالا کارت تکریم منزلت داده می شود که به موجب آن دارندگان کارت تکریم منزلت می توانند از خدمات و امکانات شهری مانند کتابخانه ها، مترو، پارکها و اتوبوس به صورت رایگان استفاده کنند. این کارت به افراد دارای ۶۵ سال سن و یا بیشتر تعلق می گیرد (<https://www.tehran.ir>). **شهرداری تهران** تا آبان ۱۳۹۱ بالغ بر سیصد هزار کارت منزلت بین شهروندان تهرانی توزیع کرده است (<https://www.tehran.ir>). به طور کلی مدیران شهری شاخص حمل و نقل درون شهری را بهتر ارزیابی کرده اند و میانگین مربوط به آنان بالاتر است (۳/۱) که مناسب و مطلوب ارزیابی می شود.

جدول ۳- آماره های توصیفی حمل و نقل درون شهری

سالمندان		مدیران شهری		حمل و نقل درون شهری
انحراف معیار	میانگین	انحراف معیار	میانگین	گویه
۱/۱۷۶	۳/۱۳	۰/۷۳۳	۴/۰۰	۱. تجهیزات مناسب سالمندان در پایانه‌ها و ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی مانند آسانسور و ... وجود دارد.
۰/۹۷۶	۳/۷۴	۰/۶۹۰	۳/۶۲	۲. مسیر اتوبوس به مقصدهای کلیدی شهر و مراکز عمومی مورد نیاز وجود دارد.
۱/۱۷۱	۲/۷۹	۱/۰۲۲	۲/۹۵	۳. در ایستگاه های مترو و اتوبوس خدمات مناسب و ویژه به سالمندان ارائه می‌شود.
۱/۰۶۸	۱/۹۹	۱/۱۴۱	۲/۴۸	۴. در اتوبوس و مترو صندلی های ویژه سالمندان و معلولین وجود دارد و اولویت نشستن رعایت می‌شود.
۱/۱۵۹	۲/۸۴	۱/۰۰	۳/۴۱	۵. تمامی اوقات علی‌الخصوص ساعات پایانی شب وسایل نقلیه عمومی وجود دارد.
۰/۷۸۱	۱/۷۹	۱/۰۲۴	۲/۱۲	۶. وسایل راحتی مناسب سالمندان برای استفاده از وسایل نقلیه عمومی مانند امکان سوار شدن سالمندان پیاده یا با ویلچر موجود است.
۰/۷۴۰	۱/۴۸	۰/۸۷۱	۱/۹۵	۷. تاکسی‌های مخصوص سالمندان وجود دارد و به آنها کارت‌های تخفیف ویژه داده می‌شود.
۱/۲۱۹	۲/۰۰	۱/۲۰۰	۲/۱۸	۸. پارکینگ‌های مناسب سالمندان در شهر به اندازه کافی وجود دارد.
۰/۵۶	۲/۲	۰/۵۵	۲/۸	میانگین و انحراف معیار کلی
اختلاف میانگین = ۰/۹				

منبع: نگارندگان

۲-۶) یافته های تحلیلی (آمار استنباطی):

۱-۲-۶) آزمون فرضیه ها:

۱- فضاهای باز شهری در شهر مشهد مطابق با نیازهای سالمندان طراحی شده است.

جهت پاسخ گویی به این فرضیه از آزمون t تک نمونه ای استفاده شده است. بدین منظور میانگین متغیرها با حد وسط مقیاس ابزار اندازه گیری (پرسشنامه) یعنی عدد ۳ مورد مقایسه قرار گرفت. صورت کلی فرضیه را در قالب فرضیه آماری، به صورت زیر می‌توان نوشت:

$$H_0: \mu = 3$$

$$H_1: \mu \neq 3$$

جدول ۴- نتایج آزمون t و آماره آن در مورد فرضیه اول تحقیق

حد بالا	حد پایین	sig	درجه آزادی	t	انحراف معیار	میانگین	تعداد	دسته
-۰/۳۸	-۰/۴۹	۰/۰۰۰	۳۸۳	۱۶/۱۲	۰/۵۳	۲/۵	۳۸۴	سالمندان
۰/۵۰	۰/۲۰	۰/۰۰۰	۴۲	۴/۸	۰/۴۸	۳/۳۵	۴۳	مدیران

منبع: نگارندگان

با توجه به جدول ۴، که در آن مقدار *sig* محاسبه شده برای هر دو گروه کمتر از ۰/۰۵ است می توان نتیجه گرفت که فرض H_0 مبنی بر برابر بودن میانگین پاسخها با عدد ۳ رد می شود. اما با توجه به حدهای بالا و پایین پاسخهای مدیران و سالمندان می توان این گونه نتیجه گرفت که از دیدگاه سالمندان شهر مشهد به لحاظ شاخص فضاهاى باز شهری با نیازهای سالمندان مطابقت ندارد چرا که هر دو حد آن منفی است در حالی از دید مدیران این معیار بالاتر از حد متوسط است و چرا که هر دو حد آنها مثبت شده اند.

۲- سیستم حمل و نقل درون شهری در شهر مشهد متناسب با نیازهای سالمندان طراحی نشده است. صورت کلی فرضیه را در قالب فرضیه آماری، به صورت زیر می توان نوشت.

$$H_0: \mu = 3$$

$$H_1: \mu \neq 3$$

جدول ۵- نتایج آزمون *t* و آماره آن

دسته	تعداد	میانگین	انحراف معیار	<i>t</i>	درجه آزادی	<i>sig</i>	حد پایین	حد بالا
سالمندان	۳۸۴	۲/۲	۰/۵۶	-۲۴/۳۲	۳۸۳	۰/۰۰۰	-۰/۷۶	-۰/۶۵
مدیران	۴۳	۲/۹	۰/۵۵	-۰/۶۲۳	۴۲	۰/۵۳۷	-۰/۲۲	۰/۱۱

منبع: نگارندگان

با توجه به جدول ۵، که در آن مقدار *sig* محاسبه شده در گروه سالمندان با توجه به کمتر شدن مقدار *sig* از ۰/۰۵ می توان نتیجه گرفت که فرض صفر رد می شود یعنی از دیدگاه آنها معیار سیستم حمل و نقل درون شهری در شهر مشهد برای نیاز سالمندان از حد متوسط کمتر و یا بیشتر است. جهت پی بردن به بیشتر یا کمتر بودن آن به حدهای بالا و پایین نگاه می کنیم که با توجه به منفی شدن هر دو حد می توان نتیجه گرفت که از دیدگاه آنان این معیار کمتر از حد متوسط عدد ۳ است یعنی سیستم حمل و نقل درون شهری در شهر مشهد متناسب با نیازهای سالمندان طراحی نشده است.

اما با توجه به بیشتر شدن مقدار *sig* از ۰/۰۵ برای گروه مدیران می توان نتیجه گرفت که فرض H_0 در این گروه تأیید می شود. بنابراین می توان گفت بر اساس نظر هر دو گروه سیستم حمل و نقل شهری در شهر مشهد برای نیاز سالمندان در حد متوسط است.

۳- بین مناطق مختلف شهرداری مشهد (۱-۱۰-۶) از لحاظ شاخص فضاهای باز شهری و حمل و نقل درون شهری تفاوت وجود ندارد.

همانگونه که در جدول ۶ مشاهده می شود نتایج حاصل از این فرضیه تبیین شده است. در ارتباط با شاخص فضاهای باز شهری، بین نظرات سالمندان مناطق ۶ با ۱ و ۱۰ اختلاف وجود دارد. و در مورد شاخص حمل و نقل درون شهری نیز بین مناطق ۱ با ۱۰ اختلاف وجود دارد.

جدول ۶- مقایسه میانگین نظرات سالمندان مناطق مختلف در مورد شاخص های شهر دوستدار سالمند

نوع آزمون				تحلیل آنوا			آماره f	متغیرها
آزمون توکی				اختلاف معنادار			سطح معناداری	اختلاف معنادار
منطقه	منطقه	سطح معناداری	اختلاف معنادار	منطقه	منطقه	سطح معناداری	اختلاف معنادار	
۱	۶	۰/۰۰۰	وجود دارد	۱	۶	۰/۰۰۰	وجود دارد	
۱۰	۶	۰/۶۳۱	وجود ندارد					
۱	۶	۰/۰۰۰	وجود دارد					
۱۰	۶	۰/۰۰۰	وجود دارد					
۱	۶	۰/۷۳۹	وجود ندارد	۱	۶	۰/۰۰۰	وجود دارد	
۱۰	۶	۰/۰۰۱	وجود دارد					
۱	۶	۰/۷۳۹	وجود ندارد					
۱۰	۶	۰/۰۱۱	وجود دارد					

منبع: نگارندگان

علاوه بر این در سطح بعدی وضعیت این دو شاخص به تفکیک مناطق در جدول ۷ تبیین شده است.

از لحاظ شاخص فضاهای باز شهری منطقه ۱۰ با میانگین ۲/۷۰ در وضعیت بهتری نسبت به منطقه ۱۱ و ۶ قرار دارد البته این میانگین از استاندارد تعیین شده عدد ۳ کمتر است و لذا از حد متوسط کمتر است اما به نسبت وضعیت مساعدتری را نسبت به دو منطقه ی دیگر نشان می دهد. و از لحاظ شاخص حمل و نقل درون

شهری منطقه ۱۰ با میانگین ۲/۶۰ در وضعیت مساعدتری نسبت به منطقه ی ۱ و ۶ قرار دارد هرچند که مجدداً از حد استاندارد تعیین شده و میزان متوسط کمتر است.

جدول ۷- ارزیابی شاخص های شهر دوستدار سالمند به تفکیک مناطق

منطقه	فضاهای باز شهری	حمل و نقل درون شهری
۱	Mean ۲/۶۰ N ۱۰۸ Std. Deviation ۰/۴۹۶	۲/۳۸ ۱۰۸ ۰/۴۷۵
۶	Mean ۲/۳۹ N ۱۲۲ Std. Deviation ۰/۳۹۶	۲/۳۵ ۱۲۲ ۰/۴۴۰
۱۰	Mean ۲/۷۰ N ۱۵۴ Std. Deviation ۰/۵۶۶	۲/۶۰ ۱۵۴ ۰/۵۸۴
Total	Mean ۲/۵۷ N ۳۸۴ Std. Deviation ۰/۵۱۴	۲/۲۷ ۳۸۴ ۰/۵۲۱

منبع: نگارندگان

۴- بین دیدگاه مدیران شهری و دیدگاه سالمندان در ارزیابی شاخص فضاهای باز شهری و حمل و نقل درون شهری در شهر مشهد تفاوت وجود دارد.

جهت بررسی این فرضیه از آزمون t مستقل استفاده شده است که در آن جهت بررسی تساوی واریانس ها از آزمون لوین استفاده می شود. پس از انجام آزمون لوین، آماره T جهت آزمون تساوی میانگین دو جامعه مورد نظر، محاسبه می شود. برای استفاده از این آزمون وجود یک متغیر کمی و یک متغیر طبقه ای الزامی است. متغیر کمی همان متغیر وابسته و متغیر مورد مقایسه در دو جامعه است ولی متغیر طبقه ای همان متغیر مستقل و متغیری است که جامعه ها را از هم متمایز می کند. پس از انجام این آزمون (در اس پی اس اس)، نرم افزار دو جدول خروجی می دهد. خروجی اول مربوط به آزمون لوین است، که برابری یا عدم برابری واریانس های دو جامعه را بررسی می کند. خروجی دیگر مربوط به آزمون T است که میانگین ها را با هم مقایسه می کند. با

توجه به مقادیر حد بالا و حد پایین که در جدول خروجی آزمون T بدست آمده، می‌توان مشخص کرد که کدام جامعه از میانگین بالاتری بر حسب متغیر وابسته برخوردار است. بدین صورت که اگر مقادیر حد بالا و حد پایین بدست آمده، هر دو مثبت باشند، نشان از بالاتر بودن میانگین گروه اول است. و در صورتی که هر دو حد بالا و پایین منفی باشند، میانگین گروه دوم بالاتر است. و در نهایت چنان چه حد بالا مثبت و حد پایین منفی باشد، نشان دهنده این است که تفاوت میانگین دو گروه معنادار نیست.

جدول ۸ - میانگین نظرات سالمندان و مدیران در مورد شاخص‌ها شهر دوستدار سالمند

متغیر	آزمون لوین برای برابری واریانس دو جامعه			آزمون t برای مقایسه میانگین دو جامعه			اختلاف معنادار		
	F	sig	واریانسها	t	df	sig		حد بالا	حد پایین
فضاهای باز شهری	۰/۱۸۷	۰/۶۶۵	برابر	۹/۳۲۱	۴۲۵	۰/۰۰۰	۰/۰۲۶	-۰/۴۳	وجود ندارد
حمل و نقل شهری	۰/۴۸۵	۰/۴۸۷	برابر	۱۷/۵۳۶	۴۲۵	۰/۰۰۰	۱/۱۷	۰/۷۷	وجود ندارد

منبع: نگارندگان

همانگونه که در جدول ۸ مشاهده می‌شود تنها در مورد شاخص فضاهای باز شهری بین نظرات دو گروه سالمندان و مدیران شهری اختلاف معناداری وجود ندارد، اما در مورد شاخص حمل و نقل درون شهری بین نظرات دو گروه اختلاف وجود دارد، که با توجه به اینکه در تحلیل‌ها، مدیران گروه ۱ و سالمندان گروه ۲ در نظر گرفته شده بودند نتایج حاکی از آن است که در مورد شاخص حمل و نقل میانگین نظرات مدیران در مورد شاخص‌ها از میانگین نظرات سالمندان بیشتر است. در حالی که در مورد فضاهای باز شهری با توجه به منفی شدن هر دو حد میانگین نظرات سالمندان از مدیران بیشتر است. و لذ این فرضیه در بخش اول آن که مربوط به اختلاف دیدگاه در مورد فضاهای باز شهری است رد می‌شود و بین نظرات دو گروه اختلاف معنادار وجود ندارد و بخش دوم که مربوط به شاخص حمل و نقل درون شهری است تایید می‌شود و بین دیدگاه دو گروه سالمندان و مدیران شهری اختلاف معنادار وجود دارد.

۷. نتیجه گیری:

پیری تجربه ای است که ممکن است آن را دوست نداشته باشیم. اما لازم است آن را بپذیریم. آماده ساختن جمعیت برای دوران سالخوردگی باید جنبه تفکیک ناپذیری از سیاست‌های توسعه اجتماعی و اقتصادی باشد و

با مساعی زیاد در تمام سطوح کشوری، محلی، خانوادگی و فردی توأم شود. سالمندان به واقع بخشی از آسیب پذیرترین اقشار هر جامعه ای به شمار می آیند و در صورتی که فضاهای شهری برای سالمندان مناسب سازی شود، ضمن تامین نیاز و آرامش این قشر ارزشمند، سایر اقشار جامعه نیز از منافع آن بهره خواهند برد. هدف این تحقیق تاکید بر ابعاد فضاهای باز شهری و حمل و نقل درون شهری بوده است، ابعادی که شاید به راستی سالمندان بیشتر از هر چیز به آن نیاز دارند. نتایج حاصل از آمارهای استنباطی بیانگر این است که فرضیه اول که در ارتباط با مطابقت طراحی فضاهای باز شهری با نیازهای سالمندان بود، از دیدگاه سالمندان رد شده است این امر در حالی است که از دیدگاه مدیران شهری با توجه به اینکه میانگین بالاتر از ۳ بوده و هر دو حد آن مثبت شده اند این فرضیه تایید شده است. در ارتباط با فرضیه ی دوم که بیانگر عدم تطابق سیستم حمل و نقل درون شهری با نیازهای سالمندان در شهر مشهد بود. این فرضیه از دیدگاه هردو گروه سالمندان و مدیران شهری تایید شده است. یعنی نیازهای سالمندان در بعد حمل و نقل درون شهری نه تنها در حد متوسط نیست بلکه با استانداردها فاصله ی زیادی دارد. فرضیه ی سوم در ارتباط با عدم وجود اختلاف معنادار بین مناطق مورد مطالعه نیز رد شد. به طوریکه در شاخص های مورد مطالعه بین مناطق ۱، ۶ و ۱۰، ۱۰ اختلاف معنادار وجود دارد. و نهایتاً فرضیه ی مربوط به وجود اختلاف بین دیدگاه مدیران شهری و سالمندان نیز تایید شد به طوریکه در ارتباط با شاخص های فضاهای باز شهری و حمل و نقل درون شهری، اختلاف بارزی بین دو دیدگاه وجود داشته است و به طور کلی سالمندان این شاخص ها را پایین تر از حد متوسط ارزیابی نموده اند. در بخش نتایج حاصل از آماره های توصیفی، در قسمت فضاهای باز شهری آنچه که از دیدگاه سالمندان در سطح بسیار پایینی ارزیابی شده است؛ نبود توالت های عمومی مناسب برای سالمندان است (۲/۳۷ میانگین) و در بخش حمل و نقل درون شهری پایین ترین میانگین مربوط به فقدان تاکسی های مخصوص سالمندان و کارت های تخفیف ویژه است (۱/۹۵ میانگین). به راستی آنچه سالمندان پس از بازنشستگی بیش از هر چیز به آن نیاز دارند فضاهای باز شهری و حمل و نقل استاندارد و مناسب سازی شده است، نباید فراموش کرد، با مناسب سازی محیط شهر برای سالمندان، نه تنها شهری دوستدار سالمند بلکه شهری برای همه خواهیم داشت. لذا در این پژوهش تلاش شد تا با مراجعه به سالمندان شهر مشهد، از یکسو نیازهای ویژه آنان در استفاده از خدمات شهری (فضاهای باز شهری-حمل و نقل درون شهری) مورد بررسی و واکاوی قرار گیرد و از سوی دیگر وضعیت شهر نیز از منظر سالمندان مورد ارزیابی قرار گیرد، بدان امید که مدیران و برنامه ریزان شهری با استفاده از نتایج چنین پژوهش هایی در رفع نیازهای فعلی و آتی این قشر ارزشمند تلاش نمایند.

۷-۱) پیشنهادات:

در انتها بر اساس یافته های آمار توصیفی و نتایج حاصل از رویکرد مشارکتی سالمندان در تحلیل وضع موجود فضاهای باز شهری و حمل و نقل درون شهری در کلان شهر مشهد پیشنهاد می شود که:

۱. تعداد اتوبوس های با کف کوتاه و *BRT* در سطح شهر افزایش یابد و این امر تنها به مناطق نزدیک به حرم مطهر اختصاص پیدا نکند (سالمندان باید قادر باشند از وسایل نقلیه عمومی مانند امکان سوار شدن با حداقل حرکات فیزیکی در ناحیه ی پا و یا استفاده از ویلچر برخوردار شوند).

۲. لازم است به وضعیت بهداشت عمومی وسایل حمل و نقل عمومی رسیدگی شود و اقدامات لازم در این خصوص انجام گیرد- خصوصاً *BRT* های منتهی به حرم مطهر.

۳. سالمندان با توجه به درآمد بازنشستگی محدود، نیازمند هستند که از تخفیف های ویژه علی الخصوص در استفاده از تاکسی و اتوبوس برخوردار شوند، بدین منظور می توان از، من کارت های ویژه ی حمل و نقل درون شهری جهت استفاده ی چندمنظوره و طراحی کارت منزلت و یا تخفیفات ویژه استفاده کرد.

۴. لازم است پارکینگ های مخصوص سالمندان به تعداد کافی در سطح شهر تعبیه شود.

۵. لازم است به بهداشت عمومی در سرویس های بهداشتی در سطح پارک ها و فضاهای شهری رسیدگی کافی مبذول شود، و همچنین سرویس های مخصوص سالمندان با توجه به مشکلات حرکتی و فیزیکی آنان تعبیه شود.

منابع و ماخذ:

۱. آمارنامه ی مشهد، مرکز آمار و اطلاعات شهرداری مشهد، ۱۳۸۹.
۲. آمارنامه ی مشهد، مرکز آمار و اطلاعات شهرداری مشهد، ۱۳۹۱
۳. توسلی، محمد، بنیادی، ناصر، (۱۳۶۹)، طراحی فضای شهری، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران.
۴. دویوآر، سیمون، (۱۳۷۵)، کهنسالی، ترجمه محمد علی طوسی، انتشارات شباویز، تهران.
۵. طالب، مهدی، (۱۳۸۵)، تامین اجتماعی، انتشارات آستان قدس رضوی.

۶. عباسی مقدم، عباس، جوادی، منیره، ساغری، لیلی، (۱۳۸۶)، "شاخص های مناسب سازی فضاهای شهری دوستدار سالمندان با استفاده از رویکرد مشارکتی"، مسکن و محیط روستا، سال سوم، شماره ۸، صص ۶۰-۷۶.
۷. علی الحسینی، مهران، رفیعی، فرخنده، (۱۳۹۰)، "ارزیابی نیازمندیهای سالمندان در فضاهای شهری، مطالعه موردی: پارک خلد برین شیراز"، معماری و شهرسازی آرمان شهر، شماره ۹، صص ۵۶-۷۸.
۸. مهندسان مشاور مهران، طرح جامع مشهد، خلاصه گزارش، ۱۳۷۷.
۹. میجلی، جیمز، (۱۳۷۸)، رفاه اجتماعی در جهان، ترجمه محمد تقی جغتایی و فریده همتی، دانشگاه علوم بهزیستی، تهران.

[10] R. Eaton, *Ideal Cities: Utopianism and the (Un) Built Environment*. London: Thames and Hudson, 2001.

[11] S. Evans, *Community and Ageing: Maintaining Quality of Life in Housing with Care Settings*. Bristol, Policy Press. 111 (2009) 61-75.

[12] S. Fo`bker, R. Grotz, *Everyday Mobility of Elderly People in different Urban Settings: the example of the city of Bonn, Germany*. *Urban Studies*, 43(22) (2005) 99-118, January.

[13] R. Lamm, B. Psarianos, & T. Mailaender, *Highway design and traffic safety engineering handbook*. New York: McGraw Hill, 1999.

[14] T. Takano, K. Nakamura, & M. Watanabe, *Urban residential environments and senior citizens' longevity in megacity areas, the importance of walkable green spaces*. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 56 (2002) 913-918.

[15] L. Taylor, F. Whittington, C. Hollingsworth, M. Ball, A. Neel, *Assessing the effectiveness of a walking program on physical function of residents living in an assisted living facility*. *Journal of Community Health Nursing* 20 (1) (1999) 15-26.

[16] J. Weuve, J.H, Kang, J. Manson, J. E, Breteler, F. Grodstein , *Physical activity including walking and cognitive function in older women*. *Journal of the American Medical Association*, 292 (1999) 1454-1461.

[17] WORLD HEALTH ORGANIZATION, *AGEING AND LIFE COURSE, FAMILY AND COMMUNITY HEALTH, Global Age-friendly Cities: A guide*, ISBN 978 92 4 154730 7, Printed in France, 2007.