



Research Paper

The Impact of Urban Infrastructure Principles on Improving Citizens' Satisfaction (Case Study: Andisheh and Parand)

Parvaneh Mozhgani: Ph.D. Student in Urban Design ,Islamic Azad University U.A.E Branch , Dubai ,Arab Emirates.

Laala Jahanshahloo: Assistant Professor., Faculty of Art and Architecture , Science and Research Branch ,Islamic Azad University, Tehran, Iran.

Farhad Hossinzadeh Lotfi: Prof., of Applied Mathematics Department of Mathematics, Science and Research Branch , Islamic Azad University, Tehran, Iran

Azita Rajabi: Associate Prof., Geography and Urban Planning, Central Tehran Branch ,Islamic Azad University, Tehran, Iran.

ARTICLE INFO

Received:2021/06/25

Accepted:2021/10/11

PP: 285-300

Use your device to scan and read the article online



Keywords: Urban infrastructure, new cities, citizen satisfaction, Andisheh, Parand

Abstract

The expansion of urbanization and the concentration of facilities in metropolitan areas have forced people to live in these cities. However, this increase in population has led to insecurity, unemployment, air pollution, and environmental issues. New cities have been established to solve these problems and to organize the overpopulation. Examining the urban infrastructure of new cities leads to extracting their strengths and weaknesses. More accurate planning should be formed to attract the population and the coefficient of survival in these cities should be higher. Accordingly, in this study, two new cities, Andisheh and Parand, have been studied to measure the level of citizens' satisfaction with urban infrastructure. Explanation of criteria and indicators was extracted through a review of international articles and the level of satisfaction was assessed through a questionnaire (381 items) in each city and field survey. The research method is descriptive-analytical and to examine the indicators, t-test, factor analysis model, and linear regression in Amos software have been statistically analyzed. First, the significance of the indicators was examined and then the factor analysis method was performed and a load of each factor was extracted. Using the linear regression method, the indicators were prioritized in the studied areas. The results show that the level of citizens' satisfaction with the index and sub-indices of the ecosystem and urban and technical-thematic landscape and in the city of Andisheh, the index and sub-indices of justice and equality and ecosystem and urban landscape have a higher impact on citizens' satisfaction than other factors. On the other hand, financial-economic, technical-thematic factors, and human development in the new city of Andisheh have the lowest, and access and spatial and institutional formation in the new city of Parand has the lowest level of satisfaction among people.

Citation: Mozhgani, P., Jahanshahloo, L., Hossinzadeh Lotfi, F., Rajabi, A. (2024). **The Impact of Urban Infrastructure Principles on Improving Citizens' Satisfaction (Case Study: Andisheh and Parand)**, Journal of Research and Urban Planning, Vol 14, No 55, PP:285-300.

DOI: 10.30495/JUPM.2021.28306.3915

DOR:

Extended Abstract

Introduction

A comprehensive theoretical framework can help planners and managers deal with urban problems. On the other hand, looking at the physical dimensions of urban infrastructure shows that the soft dimension of urban infrastructure has been neglected. Therefore, the present article focuses on providing a comprehensive framework of urban infrastructure to take a comprehensive approach to the urban infrastructure for new cities, by considering its various dimensions. The present study has two aims: 1- present a comprehensive theoretical framework of urban infrastructure 2- Examining the level of citizens' satisfaction with the state of urban infrastructure in the new cities of Andisheh and Parand.

Methodology

The purpose is to investigate the residents' level of satisfaction of the two new cities of Parand and Andisheh as indicators of urban infrastructure. In order the level of citizens' satisfaction, which of the components of urban infrastructure is more relevant and which component in urban infrastructure has a greater impact on residents' satisfaction and can determine the preference for housing in terms of infrastructure, the Factor analysis, and classification of criteria according to the output of the questionnaires was used. Using multivariate linear regression and considering citizens' satisfaction as a dependent variable, the criteria, and indicators obtained from the theoretical framework as independent variables are measured to measure their relationships. First, the questionnaire data is entered into the Amos software, then the variables are extracted using the factor analysis method. There are several fitness indicators to evaluate the fit of the structural equation model.

Results and discussion

The purpose of this article is to investigate the level of satisfaction of residents of the two new cities of Andisheh and Parand with urban infrastructure indicators. In order to obtain the level of satisfaction of citizens, which one of the components of urban infrastructure is more related, and which component of urban infrastructure has a greater impact on the satisfaction of residents, and can determine the level of preference for residence in terms of infrastructure.

Conclusion


According to the surveys, in the two new cities of Andisheh and Parand, the criterion of ecosystem and urban landscape is at the highest level of citizens' satisfaction, which should be maintained and improved. On the other hand, in order to increase the level of satisfaction of the residents, the weak points should be given more importance than the strong points. In the new city of Andisheh, the factors of financial-economic, technical-thematic and human development, and in the new city of Parand, the factor of accessibility and spatial and institutional formation is at the lowest level of satisfaction, which requires more attention at different levels of management and planning. The present study explained a comprehensive theoretical framework in the field of identifying urban infrastructure in the new city.



مقاله پژوهشی

تاثیر زیرساخت‌های شهری در ارتقاء سطح رضایتمندی شهروندان (نمونه موردی: شهرهای جدید اندیشه و پرند)

پروانه مژگانی: دانشجوی دکتری، گروه شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه آزاداسلامی واحد امارات، دبئی، امارات متحده عربی.
لعل جهانشاهلو: استادیار شهرسازی، دانشکده معماری و شهرسازی دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران
فرهاد حسین‌زاده لطفی: استاد گروه ریاضی دانشکده علوم پایه دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران.
آزیتا رجبی: دانشیار گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشکده علوم انسانی دانشگاه آزاداسلامی واحد تهران مرکزی، تهران.

چکیده	اطلاعات مقاله
<p>گسترش شهرنشینی و تمرکز امکانات در کلان‌شهرها، مردم را ناگزیر به سکونت در این شهرها نموده است. حال آنکه همین افزایش جمعیت موجب ناامنی، بیکاری، آلودگی هوا و محیط‌زیست شده است. شهرهای جدید در راستای حل این مشکلات و سازماندهی سرریز جمعیت تأسیس شده‌اند. بررسی زیرساخت‌های شهری شهرهای جدید، سبب می‌گردد تا نقاط قوت و ضعف آن‌ها استخراج گردد. برنامه‌ریزی صحیح‌تری در راستای جذب جمعیت شکل گیرد و ضریب ماندگاری در این شهرها بالاتر رود. بر همین اساس در این پژوهش دو شهر جدید اندیشه و پرند با هدف سنجش میزان رضایتمندی شهروندان از زیرساخت‌های شهری مورد بررسی قرار گرفته‌اند. تبیین معیارها و شاخص‌ها از طریق مروری بر متون معتبر جهانی استخراج شده و میزان رضایت از طریق پرسش‌نامه (۳۸۱ عدد) در هر شهر و پیمایش می‌دانی مورد بررسی قرار گرفته است. روش پژوهش توصیفی - تحلیلی بوده و به‌منظور بررسی شاخص‌ها از روش تحلیل‌های آزمون تی تک نمونه‌ای، مدل تحلیل عاملی و رگرسیون خطی در محیط نرم‌افزار Amos مورد تجزیه و تحلیل اماراتی قرار گرفته‌اند. در ابتدا معناداری شاخص‌ها مورد بررسی قرار گرفته است و سپس روش تحلیل عاملی پرداخته و بار هر عامل استخراج گردید. با استفاده از روش رگرسیون خطی به اولویت‌بندی شاخص‌ها در محدوده‌های مورد مطالعه پرداخته شد. نتایج حاکی از آن است که میزان رضایت شهروندان از شاخص و زیر شاخص‌های اکوسیستم و منظر شهری و فنی-موضوعی و در شهر اندیشه شاخص و زیرشاخص‌های عدالت و برابری و اکوسیستم و منظر شهری بالاتر از سایر عامل‌ها بر رضایت شهروندان تاثیر داشته‌اند. از سویی دیگر عامل‌های مالی-اقتصادی، فنی-موضوعی و توسعه انسانی در شهر جدید اندیشه کمترین و دسترسی و شکل‌گیری فضایی و نهادی در شهر جدید پرند دارای کمترین میزان رضایت در بین شهروندان است.</p>	<p>تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۴/۰۴ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۷/۱۹ شماره صفحات: ۲۸۵-۳۰۰</p> <p>از دستگاه خود برای اسکن و خواندن مقاله به صورت آنلاین استفاده کنید</p>  <p>واژه‌های کلیدی: زیرساخت‌های شهری، شهرهای جدید، رضایتمندی شهروندان، اندیشه، پرند.</p>

استناد: مژگانی، پروانه؛ جهانشاهلو، لعل؛ حسین‌زاده لطفی، فرهاد؛ رجبی، آزیتا. (۱۴۰۲). تاثیر زیرساخت‌های شهری در ارتقاء سطح رضایتمندی شهروندان (نمونه موردی: شهرهای جدید اندیشه و پرند). فصلنامه پژوهش و برنامه‌ریزی شهری، سال ۱۴، شماره ۵۵، مردودشت: صص ۲۸۵-۳۰۰.

DOI: 10.30495/JUPM.2021.28306.3915

DOR:

مقدمه

گسترش شهرنشینی و تمرکز امکانات در کلان‌شهرها، مردم را ناگزیر به سکونت در این شهرها نموده است. حال آنکه همین افزایش جمعیت موجب ناامنی، بیکاری، آلودگی هوا و محیط‌زیست شده است. شهرهای جدید در راستای حل این مشکلات و سازماندهی سرریز جمعیت تأسیس شده‌اند. بررسی زیرساخت‌های شهری شهرهای جدید، سبب می‌گردد تا نقاط قوت و ضعف آن‌ها استخراج گردد (Kalantari et al, 2017:134). لذا بایستی برنامه‌ریزی صحیح‌تری در راستای جذب جمعیت شکل گیرد و ضریب ماندگاری در این شهرها بالاتر رود. پیش بینی می‌شود. جمعیت جهان در ۳۰ سال آینده با ۲ میلیارد نفر افزایش، از ۷,۷ میلیارد نفر در حال حاضر به ۹,۷ میلیارد نفر در سال ۲۰۵۰ برسد. متناسب با افزایش این جمعیت شهرها برای ساکنان خود نه تنها عرصه بر طرف‌سازی نیازهای اساسی شوند بلکه محل تولیدات متفاوت و ارائه خدمات متعدد نیز باشند تا بتوانند به نوعی پاسخگوی نیازهای روح شهری نیز شوند. از مهمترین اهداف شکل‌گیری‌ها استقرار جمعیت سرریز شهرهای بزرگ بوده است. (Wang, 2004: 161) ایران نیز از این امر مستثنی نبوده است و رشد شهرنشینی در ایران نشان می‌دهد که جمعیت در تمامی شهرها به‌صورت متعادل رشد نکرده است، بلکه به‌طور عمده شهرهای بزرگ با سرعت بیشتری نسبت به شهرهای کوچک رشد کرده‌اند. این امر سبب گردیده تا مشکلات جمعیتی، اقتصادی، اجتماعی و کالبدی شدت بگیرد و یکی از راهکارهای اصلی دولت احداث شهرهای جدید در حوزه نفوذ این شهرها برای کاستن از مشکلات ذکرشده و جذب سرریز جمعیتی کلان‌شهرها شود. (Kalantari & Hemati, 2017:469) اکنون که بیش از سه دهه از ایجاد شهرهای جدید در ایران می‌گذرد همواره شاهد مشکلات عدیده‌ای در شهرهای جدید از جنبه‌های مختلف بوده‌ایم. توسعه زیرساخت‌ها، یکی از الزامات مهم رشد اقتصادی و افزایش رفاه عمومی به شمار می‌رود و بدون ایجاد زیرساخت‌های لازم، بستر توسعه و شیوه رسیدن به اهداف معین شده در آن امکان‌پذیر نمی‌باشد.

پیشینه و مبانی نظری تحقیق

شهر جدید یک پدیده اجتماعی- انسانی است که توسط دولت و از طریق مدیریت منطقه‌ای احداث می‌گردد. از این رو نسبت به شهرهای بزرگ مترو پل شهری کنترل‌شده و برنامه‌ریزی‌شده است. (Tellier, 2008., Thorold, 2008., Xueyong et al, 2011) انگلستان آغازکننده و پیشرو برنامه‌ریزی و اجرای شهرهای جدید در قرن حاضر بوده که از نظریات و اندیشه‌های پاتریک گدس و هوارد بهرر جسته است (Hornby, 2004). این شهرها در مدل‌های مختلف اقماری، مستقل، بازسازی‌شده، پایدار، اداری و سیاسی در اروپا، آمریکا، استرالیا، آسیا و آفریقا برنامه‌ریزی و ساخته شده‌اند (Bor Ajdari, 2016: 36-44)؛ اما امروزه مفهوم شهرهای جدید با گذشته به کلی متفاوت است. ایده شهر جدید همواره با سه رویکرد مورد توجه بوده است (۱) رویکرد ایده‌آلیستی در قالب مدینه فاضله؛ (۲) رویکرد حل مشکلات برای معضلات شهرهای موجود؛ (۳) رویکرد توسعه منطقه‌ای (Saeedian, 2006:34). در این پژوهش دو تعریفی که بیشتر ماهیت پژوهش از نظر نگارندگان نزدیک است، انتخاب شده است:

۱- شهری که از نظر اشتغال به مادر شهر متکی نباشد و از لحاظ خدمات نیز تا حد امکان خودکفا باشد (Ziari, 2016).
 ۲- معمولاً شهرهای جدید برای تمرکززدایی کالبدی، اقتصادی و اجتماعی در ناحیه شهری شهرهای بزرگ طراحی می‌شوند تا با وجود جاذبه نزدیکی به شهرهای بزرگ جمعیت تشویق به خروج از مادر شهرها شوند تا اسکان به همراه اجرای برنامه‌های توسعه اقتصادی - اجتماعی فراهم آید. (Etemad, 1989).

شهرهای جدید نیاز به خدمات‌رسانی دارند و آنچه که باعث شکل‌گیری این شهرها شده است در ترکیب سه جزء تأسیسات و تجهیزات شهری، مسکن و راه که همانا زیرساخت‌های شهری هستند، نهفته است (Behzadfar, 2014). این اجزا بایستی در ابعاد مختلف دارای کارایی لازم در ابعاد مختلف باشند تا بتوانند کارایی یک شهر را ارتقا بخشند.

مفهوم زیرساخت نیز مانند مفهوم تکنولوژی مفهومی معاصر و بی‌قاعده است، این کلمات در برخورد با تغییرات معانی جدید می‌گیرند و به صورت‌های متنوعی تعریف می‌شوند. از دید برنامه‌ریزان شهری، زیرساخت‌ها پدیده‌های فیزیکی هستند که پشتیبانی از توسعه‌های جدید را بر عهده‌دارند. برای نمونه می‌توان راه‌ها، سیستم جمع‌آوری و تصفیه فاضلاب، انرژی و زیرساخت‌های اجتماعی همچون مدارس، بیمارستان‌ها و زیرساخت‌های سبز را نام برد (Behzadfar, 2014). امروزه منظور از زیرساخت مجموعه‌ای از سیستم‌ها، فعالیت‌های شکل‌دهنده به جوامع و اقتصادهای مدرن تعریف می‌شود و معمولاً برای نامیدن هر منبع و شبکه انسان‌ساز مهم و در مقیاس کلان به کار می‌رود (Hung et al, 2011).

لذا زیرساخت، دیگر متعلق به عرصه انحصاری مهندسان و برنامه‌ریزان حمل‌ونقل نیست. در طی تغییرات سریع شهرهای کوچک و بزرگ ما، زیرساخت تغییر الگو را تجربه می‌کند که در آن برنامه‌ریزی چند عملکردی و ادغام اکولوژی‌های بالقوه، در اولویت توجه است. تعریف زیرساخت امروزی نیازمند یک گروه چند رشته‌ای از معماران منظر، مهندسان، معماران و برنامه‌ریزان است تا منافع سیستم‌های فرهنگی و

طبیعی ما را به درستی درک کن (Edwards, 2008:301). در سال ۱۹۹۶ کمیته ویژه ریاست جمهوری امریکا در حفاظت از زیرساختها مجموعه عملکردها و سرویسهای شامل حمل و نقل، تولید و ذخیره گاز و نفت، تأمین آب، خدمات اورژانس، خدمات دولتی، بانکداری و سرمایه گذاری، انرژی برق، اطلاعات و ارتباطات را به عنوان شبکه و فعالیت های حیاتی حوزه زیرساخت معرفی کرد (Bourguignon & Pleskovic 2005) حال آنکه زیرساختها شبکه ای از سیستمها و جریانهای مستقل انسانی است که در تولید و توزیع جریان مداوم کالاها و خدمات عمل می کنند و بدون آنها جوامع معاصر به ویژه جوامع شهری، نمی تواند ادامه حیات دهند.

جدول ۱- شاخص های پژوهش

معیار	شاخص
فنی-موضوعی	منابع آب آشامیدنی، تعداد تصفیه خانه آب، منابع و ذخایر آب، سیستم جمع آوری آب های سطحی و حفاظت از شهر در برابر سیلاب، استفاده مجدد از آب باران و رواناب، برنامه ها و پروژه هایی جهت کمین سازی فاضلاب، تعداد دفاتر پست و مراکز مخابراتی، شبکه کابل مخابراتی و فیبر نوری، نیروگاه تولید برق، بازیافت پسماند، مکان دفع پسماند، جمع آوری مداوم زباله های شهری، سیستم تفکیک زباله از مبدأ، امکانات و خدمات بهداشتی درمانی، امکانات و خدمات آموزشی و فرهنگی، تعداد خانه های بهداشت، تعداد تخت بیمارستان، تعداد بیمارستان، سرویس بهداشتی در سطح شهر، دسترسی به مسکن، ایستگاه های اورژانس، جایگاه های سوخت، ایستگاه های آتش نشانی، کیفیت آب، مسیرهای دوچرخه و پیاده
عدالت و برابری	مشترکان تلفن ثابت، دسترسی به اینترنت خانگی، دسترسی به اینترنت همراه، جمعیت تحت پوشش گازرسانی، شبکه فاضلاب سالم، منابع آبی سالم و مطمئن، تعداد جایگاه های سوخت، عرض معابر شهری، پیاده روهای شهری، مسکن، کارآمدی در اجرا و ساخت مسکن، مصرف برق، مصرف گاز، فضای سبز، مصرف بنزین، مصرف برق
نهادی	وضعیت حمل و نقل عمومی، مدیریت تقاضای آب، وضعیت ترافیک معابر، یکپارچگی بین مقامات و قدرت ها در حیطه تصمیم گیری، برنامه جامع حمل و نقل، تعداد کارکنان پزشکی، عملکرد دولت در برنامه ریزی در شهر، نگهداری و نظارت بر فضای سبز، آب های زیرزمینی، محافظت از نهرها، رودخانه ها و تالابها، سطح خدمات سرپایی، تهیه لوازم و تجهیزات پزشکی، امکانات عمومی در شهر و زیرساخت های پزشکی
دسترسی و شکل گیری فضایی	پایانه مسافربری (اتوبوس)، فرودگاه، راه آهن، مترو، فرهنگسراها، تعداد کتابخانه های عمومی، تعداد موزه ها، مؤسسات آموزش عالی، تعداد ورزشگاه ها، آرامستان، کشتارگاه،
مالی-اقتصادی	سرمایه گذاری در ساختمان های مسکونی، سرمایه گذاری در ساخت و ساز، ارزش زمین، سرمایه گذاری در بخش حمل و نقل شهری، اشتغال و دستمزد
اکوسیستم و منظر شهری	مناظر زیبا سبز، نهرها و مسیرهای آب در شهر، رودخانه، قنات، سدها، مسیل، تناسب ساخت و سازهای در شهر با اقلیم
توسعه انسانی	نسبت دانش آموز به معلم در مدارس عادی، بیمه بازنشستگی، بیمه بیکاری، بیمه خدمات درمانی یا اجتماعی شهری، بیمه صدمات ناشی از کار، بیمه بارداری، مشارکت شهروندان، گروه های نمایشی هنری، استفاده تمامی اقشار از زیرساخت های سبز، شرکت های رفاه اجتماعی، امکانات خدمات اجتماعی

منبع: یافته های پژوهش، ۱۴۰۰

مواد و روش تحقیق

روش مقاله حاضر از لحاظ هدف یک تحقیق کاربردی است که در آن سعی بر آزمون فرضیات شده است. جامعه آماری در پژوهش ساکنین شهرهای جدید پردیس و هشتگرد بوده و حجم نمونه بر اساس فرمول کوکران به تعداد ۳۸۳ پرسشنامه برای هر شهر به شیوه تصادفی در دسترس انتخاب شده است. از تحلیل عاملی به جهت تحلیل داده های آماری استفاده شده است. ضریب آلفای کرونباخ برای هر یک از شاخصها در این پژوهش که در یک مطالعه مقدماتی با توزیع ۳۰ پرسشنامه بین پاسخ گوینان صورت گرفت از طریق مقدار آلفای کرونباخ بدست آمده است آلفای کرونباخ برای کل پرسشنامه ۰/۸۴ بوده و در تمامی ابعاد تأیید شده است. برای تجزیه و تحلیل داده ها از نرم افزار Amos استفاده شده است. تحلیل عاملی داده های پیچیده را با توصیف آنها برحسب تعداد کمتری متغیر ساده سازی کند.

در حقیقت، هدف تشخیص این عامل های مشاهده ناپذیر بر پایه مجموعه ای از متغیرهای مشاهده پذیر است. (Nezami, Shafiee, 2016:21) عامل، متغیر جدیدی است که از طریق ترکیب خطی نمره های اصلی متغیرهای مشاهده شده بر پایه فرمول زیر برآورد می شود:

$$F_j = \sum W_{ji} X_i = W_{j1} X_1 + W_{j2} X_2 + \dots + W_{jp} X_p$$

مراحل انجام تحلیل عاملی: تشکیل ماتریسی از ضرایب همبستگی متغیرها، استخراج عامل‌ها از ماتریس ضریب همبستگی، چرخش عامل‌ها به منظور به حداکثر رساندن رابطه بین متغیرها و عامل‌ها، محاسبه بار عاملی (نمره عامل‌ها) برای تعیین عامل‌های مورد نظر هدف از این مقاله بررسی میزان رضایتمندی ساکنین دو شهر جدید پرند و اندیشه از شاخص‌های زیرساخت‌های شهری است. از روش تحلیل عاملی و دسته‌بندی معیارها با توجه به خروجی پرسشنامه‌ها استفاده شده است. با استفاده از رگرسیون خطی چند متغیره و در نظر گرفتن رضایتمندی شهروندان به عنوان متغیر وابسته، به معیارها و شاخص‌های بدست آمده از چارچوب نظری به عنوان متغیرهای مستقل به سنجش روابط آن‌ها پرداخته می‌شود. در ابتدا داده‌های پرسشنامه در محیط نرم‌افزار Amos وارد می‌شود سپس با استفاده از روش تحلیل عاملی برازندگی متغیرها استخراج شود.

جدول ۲- نتایج میزان انطباق مدل پژوهش با شاخص‌های برازندگی شهر جدید پرند

علامت اختصاری	نام کامل شاخص برازش	مفهوم	معیار مطلوب	مقدار گزارش شده
X ² /df	Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)	ریشه میانگین توان دوم خطای تقریب	۳ و کمتر	۲/۹۰
RMR	Chi-degree freedom	شاخص بهنجار نسبی	کوچک‌تر از ۰/۰۵	۰/۰۴۸
GFI	incremental fit index	شاخص برازش افزایشی	۰/۹ و بالاتر	۰/۹۱
AGFI	Normed Fit Index	شاخص برازش نرمال شده	۰/۹ و بالاتر	۰/۹۳
NFI	Goodness of fit	شاخص نیکویی برازش	۰/۹ و بالاتر	۰/۹۳
NNFI	Adjusted Goodness of Fit	شاخص نیکویی برازش تعدیل یافته	۰/۹ و بالاتر	۰/۹۶
CFI	Comparative Fit Index	شاخص برازش مقایسه‌ای	۰/۹ و بالاتر	۰/۹۴
RMSEA	Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)	ریشه میانگین توان دوم خطای تقریب	کوچک‌تر از ۰/۰۸	۰/۰۷۹

منبع: یافته‌ای پژوهش، ۱۴۰۰

جدول ۳- نتایج میزان انطباق مدل پژوهش با شاخص‌های برازندگی شهر جدید اندیشه

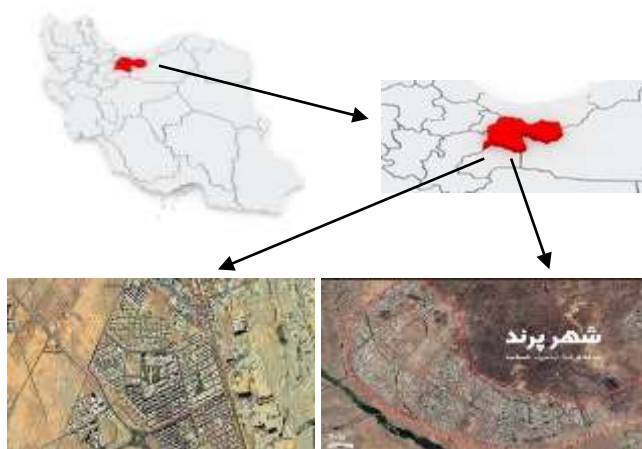
علامت اختصاری	نام کامل شاخص برازش	مفهوم	معیار مطلوب	مقدار گزارش شده
X ² /df	Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)	ریشه میانگین توان دوم خطای تقریب	۳ و کمتر	۲/۸۸
RMR	Chi-degree freedom	شاخص بهنجار نسبی	کوچک‌تر از ۰/۰۵	۰/۰۴۷
GFI	incremental fit index	شاخص برازش افزایشی	۰/۹ و بالاتر	۰/۹۵
AGFI	Normed Fit Index	شاخص برازش نرمال شده	۰/۹ و بالاتر	۰/۹۲
NFI	Goodness of fit	شاخص نیکویی برازش	۰/۹ و بالاتر	۰/۹۰
NNFI	Adjusted Goodness of Fit	شاخص نیکویی برازش تعدیل یافته	۰/۹ و بالاتر	۰/۹۳
CFI	Comparative Fit Index	شاخص برازش مقایسه‌ای	۰/۹ و بالاتر	۰/۹۰
RMSEA	Root Mean Square Error of Approximation (RMSEA)	ریشه میانگین توان دوم خطای تقریب	کوچک‌تر از ۰/۰۸	۰/۰۷۸

منبع: یافته‌ای پژوهش، ۱۴۰۰

محدوده مورد مطالعه

نمونه موردی مقاله حاضر دو شهر جدید اندیشه و پرند است. شهر جدید پرند در سال ۱۳۶۹، در ۴۰ کیلومتری جنوب غربی تهران در حاشیه جاده ساوه و ۱۰ کیلومتری رباط کریم تاسیس شده است. بر اساس آمار جمعیتی سال ۱۳۹۵، شهر پرند جمعیت ۹۷۴۶۴ نفری را در قالب

۳۱۶۹۳ خانوار در خود جای داده است. عمده اهداف کلی از ساخت این شهر که در طرح جامع شهر جدید پرند ذکر شده ب جذب جمعیت سرریز منطقه شهری تهران و فرصت ساماندهی به شهرهای تهران و کرج ذکر شده است. شهر جدید پرند در ۴۰ کیلومتری جنوب غربی تهران در حاشیه جاده ساوه و ۱۰ کیلومتری رباط کریم قرار دارد. اراضی پرند در ارتفاع متوسط ۱۱۰۰ متری از سطح دریا در دشت صاف و مسطحی قرار گرفته که از طرف شمال به ارتفاعات و کوههای رباط کریم و از جنوب به دره رودخانه شور و از سمت شرق به اراضی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی محدود می‌گردد. این اراضی در سمت غرب و شمال غربی به اراضی باز و بایر متصل می‌شود. سطح کل این اراضی بالغ بر ۳۳۴۵ هکتار است که پیش‌بینی می‌شود تا سال ۱۳۹۵ مقدار ۱۱۵۰ هکتار آن مورد بهره‌برداری قرار گیرد. شهر جدید اندیشه بر اساس مصوبه سال ۱۳۶۴ خورشیدی هیئت وزیران، احداث شهرهای جدید در استان تهران به منظور توزیع بهینه جمعیت و مهار رشد بی‌رویه کلانشهر تهران در دستور کار ((وزارت مسکن و شهرسازی)) قرار گرفت. بر این اساس، شهر جدید اندیشه با سقف جمعیتی ۱۰۰ هزار نفر و مساحت ۱۴۹۵ هکتار برای افق سال ۱۳۹۵ در غرب تهران واقع در ساحل غربی رودخانه کرج جهت اسکان، جمعیت شهر با ۱۰۳۵۰۰ نفر و محدوده شهر با وسعت ۱۴۰۰ هکتار تصویب شد.



نشانک ۱- وضعیت قرارگیری شهر جدید پرند و اندیشه نسبت به کلانشهر

بحث و یافته‌های تحقیق

هدف از این مقاله بررسی میزان رضایتمندی ساکنین دو شهر جدید اندیشه و پرند از شاخص‌های زیرساخت‌های شهری است. به منظور دریافت میزان رضایتمندی شهروندان که از کدام یک از مولفه‌های زیرساخت‌های شهری رابطه بیشتری دارد و اینکه کدام مولفه در زیرساخت های شهری تاثیر بیشتری در رضایت ساکنین دارد و می‌تواند میزان ارجحیت جهت سکونت از نظر زیرساخت‌ها را مشخص می‌کند از روش تحلیل عاملی و دسته‌بندی معیارها با توجه به خروجی پرسشنامه‌ها استفاده شده است. بارعاملی ۸۰ متغیر مستقل در دوشهر جدید پرند و اندیشه در جدول مشخص شده است.

اعتبار سنجی و برازندگی مدل معادله ساختاری

برای ارزیابی برازش مدل معادلات ساختاری چندین شاخص برازندگی وجود دارد. در این پژوهش، با استناد به پیشنهاد های شوک و همکاران در سال ۲۰۰۴ و همچنین مطالعات باومگارتنر و هومبورگ در سال ۱۹۹۵، از شاخص‌های کای اسکور (به همراه معنی‌داری آن، شاخص کای اسکور بر درجه آزادی، شاخص برازندگی، شاخص نرم نشده برازندگی، شاخص برازندگی فزاینده، شاخص برازندگی تطبیقی، ریشه میانگین مجذور خطای تخریب و شاخص میانگین مجذور باقی‌مانده‌ها برای ارزیابی برازندگی مدل معادلات ساختاری پژوهش استفاده شد. با توجه به مقدار گزارش شده شاخص‌های برازندگی مشاهده می‌شود که داده‌ها از لحاظ آماری با ساختار عاملی مدل معادلات ساختاری متغیرهای نهفته پژوهش برای دو شهر اندیشه و پرند سازگاری و تطابق دارند. بنابراین، مدل معادلات ساختاری پژوهش از برازش مناسب و قابل قبولی برخوردار است.

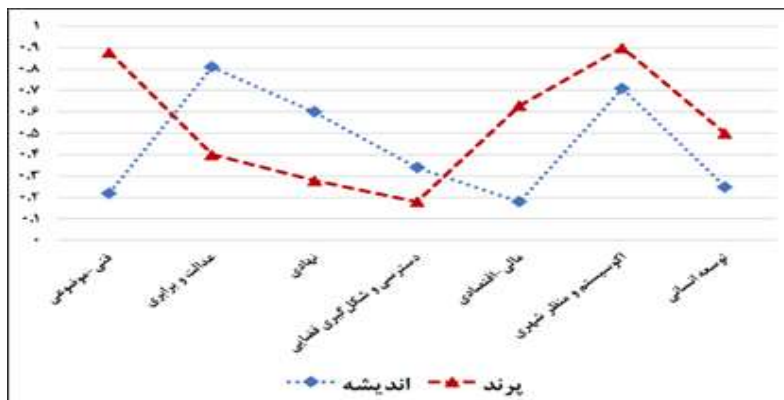
های شهری در دو شهر جدید پرند و اندیشه‌های زیرساخت جدول ۴ - بارعاملی متغیر

معیار	شاخص	پرند	اندیشه
فنی-موضوعی	منابع آب آشامیدنی	۰.۵۱	۰.۴۱
	خانه آب‌تعداد تصفیه	۰.۸۵	۰.۴۹
	منابع و ذخایر آب	۰.۳۵	۰.۹۶
	های سطحی و حفاظت از شهر در برابر سیلاب‌آوری آب‌سیستم جمع	۰.۶۷	۰.۶۸
	سازی فاضلاب‌هایی جهت کمینه‌ها و پروژه‌استفاده مجدد از آب باران و رواناب، برنامه	۰.۸۹	۰.۸۶
	تعداد دفاتر پست و مراکز مخابراتی	۰.۶۰	۰.۴۲
	شبکه کابل مخابراتی و فیبر نوری	۰.۵۰	۰.۵۱
	نیروگاه تولید برق، بازیافت پسماند	۰.۹۷	۰.۷۸
	های شهری‌آوری مداوم زباله‌مکان دفع پسماند، جمع	۰.۴۳	۰.۹۲
	سیستم تفکیک زباله از مبدأ	۰.۳۰	۰.۴۸
	امکانات و خدمات بهداشتی درمانی	۰.۴۷	۰.۴۷
	امکانات و خدمات آموزشی و فرهنگی	۰.۳۷	۰.۳۴
	های بهداشت‌تعداد خانه	۰.۶۵	۰.۶۸
	تعداد تخت بیمارستان	۰.۹۷	۹۸
	تعداد بیمارستان	۰.۴۶	۰.۴۲
	سرویس بهداشتی در سطح شهر	۰.۳۳	۰.۵۰
	دسترسی به مسکن	۰.۹۱	۰.۸۹
	های اورژانس‌ایستگاه	۰.۶۸	۰.۶۲
	نشانی‌های آتش‌های سوخت، ایستگاه‌جایگاه	۰.۷۸	۰.۵۹
	کیفیت آب	۰.۹۷	۰.۶۳
های دوچرخه و پیاده‌مسیر	۰.۴۰	۰.۷۷	
عدالت و برابری	مشترکان تلفن ثابت	۰.۵۵	۰.۴۷
	دسترسی به اینترنت خانگی	۰.۷۹	۰.۷۷
	دسترسی به اینترنت همراه	۰.۶۵	۰.۳۹
	جمعیت تحت پوشش گازرسانی	۰.۶۱	۰.۸۵
	شبکه فاضلاب سالم، منابع آبی سالم	۰.۴۳	۰.۵۵
	های سوخت‌مطمئن، تعداد جایگاه	۰.۸۰	۰.۵۷
	عرض معابر شهری	۰.۳۰	۰.۴۸
	های شهری‌روپیاده	۰.۹۲	۰.۳۴
	مسکن	۰.۵۸	۵۰.۹۶
	کارآمدی در اجرا و ساخت مسکن	۰.۶۰	۰.۷۷
	مصرف برق	۰.۸۸	۰.۶۰
	مصرف گاز	۰.۵۴	۰.۵۰
	فضای سبز	۰.۶۰	۰.۳۴
	مصرف بنزین	۰.۵۱	۰.۳۸
	نهادی	ونقل عمومی وضعیت حمل	۰.۴۹
مدیریت تقاضای آب		۰.۳۱	۰.۹۶
وضعیت ترافیک معابر		۰.۳۰	۰.۷۴
گیری‌ها در حیطه تصمیم‌یکپارچگی بین مقامات و قدرت		۰.۴۰	۰.۶۲
ونقل برنامه جامع حمل		۰.۹۰	۰.۵۴
تعداد کارکنان پزشکی		۰.۸۷	۰.۴۹
ریزی در شهر عملکرد دولت در برنامه		۰.۷۷	۰.۳۲
نگهداری و نظارت بر فضای سبز		۰.۵۵	۰.۶۷
های زیرزمینی آب		۰.۳۷	۰.۷۶
هامحافظت از نهر		۰.۶۱	۰.۸۱
هاها و تالاب‌رودخانه		۰.۶۶	۰.۴۴

معیار	شاخص	پرند	اندیشه
گیری فضایی دسترسی و شکل	سطح خدمات سرپایی	۰,۴۴	۰,۳۹
	تهیه لوازم و تجهیزات پزشکی	۰,۵۰	۰,۶۵
	های پزشکی امکانات عمومی در شهر و زیرساخت	۰,۳۳	۰,۶۸
	پایانه مسافربری (اتوبوس)	۰,۳۶	۰,۳۰
	آهن فرودگاه، راه	۰,۹۴	۰,۳۷
	مترو	۰,۹۲	۰,۳۹
	هافرهنگسرا	۰,۴۷	۰,۹۶
	های عمومی تعداد کتابخانه	۰,۵۴	۰,۴۷
	هاتعداد موزه	۰,۴۱	۰,۶۵
	مؤسسات آموزش عالی	۰,۳۸	۰,۳۰
مالی-اقتصادی	هاتعداد ورزشگاه	۰,۳۷	۰,۳۷
	آرامستان، کشتارگاه	۰,۵۸	۰,۵۶
	های مسکونی گذاری در ساختمان سرمایه	۰,۶۹	۰,۸۴
	وسازگذاری در ساخت سرمایه	۰,۹۳	۰,۹۳
	ونقل شهری گذاری در بخش حمل‌ارزش زمین، سرمایه	۰,۴۰	۰,۵۵
	اشتغال و دستمزد	۰,۳۶	۰,۴۸
	مناظر زیبا سبز	۰,۳۶	۰,۴۹
	های آب در شهرها و مسیرنهر	۰,۳۹	۰,۵۵
	رودخانه	۰,۴۰	۰,۶۷
	قنات	۰,۹۴	۰,۸۱
اکوسیستم و منظر شهری	هاسد	۰,۳۶	۰,۸۲
	مسیل	۰,۹۵	۰,۴۶
	های در شهر با اقلیم‌وسازتناسب ساخت	۰,۴۷	۰,۶۹
	آموز به معلم در مدارس عادی نسبت دانش	۰,۴۸	۰,۶۳
	بیمه بازنشستگی	۰,۶۴	۰,۴۸
	بیمه بیکاری	۰,۴۹	۰,۶۴
	بیمه خدمات درمانی یا اجتماعی شهری	۰,۳۲	۰,۳۱
	بیمه صدمات ناشی از کار	۰,۳۸	۰,۹۷
	بیمه بارداری	۰,۸۴	۰,۹۳
	مشارکت شهروندان	۰,۹۰	۰,۳۰
توسعه انسانی	های نمایشی هنری گروه	۰,۶۶	۰,۳۷
	های سزاستفاده تمامی اقشار از زیرساخت	۰,۷۷	۰,۸۸
	های رفاه اجتماعی شرکت	۰,۴۶	۰,۶۴
	امکانات خدمات اجتماعی	۰,۳۰	۰,۴۱

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰

به منظور دست یافتن به موثرترین معیارها از بین عامل‌های تعریف شده با استفاده از پاسخ‌های سوال میزان رضایتمندی شهروندان از کیفیت زیرساخت‌های شهری در دو شهر جدید پرند و اندیشه، از طریق تحلیل رگرسیون به روش خطی، رابطه و تاثیر هر عامل با رضایتمندی کلی از کیفیت زیرساخت‌های شهری مورد بررسی قرار گرفته است. با توجه به جدول به دست آمده و بررسی ستون بتا که نشان‌دهنده میزان وابستگی عامل رضایتمندی از زیرساخت‌های شهری در دو شهر جدید می‌باشد می‌توان مشاهده نمود که وابستگی در شهر جدید اندیشه در معیار عدالت و برابری، اکوسیستم و منظر شهری و نهادی بالاتر از بقیه معیارها قرار گرفته است. این روند در شهر جدید پرند به صورت اکوسیستم و منظر شهری، فنی-موضوعی و مالی-اقتصادی بوده است.



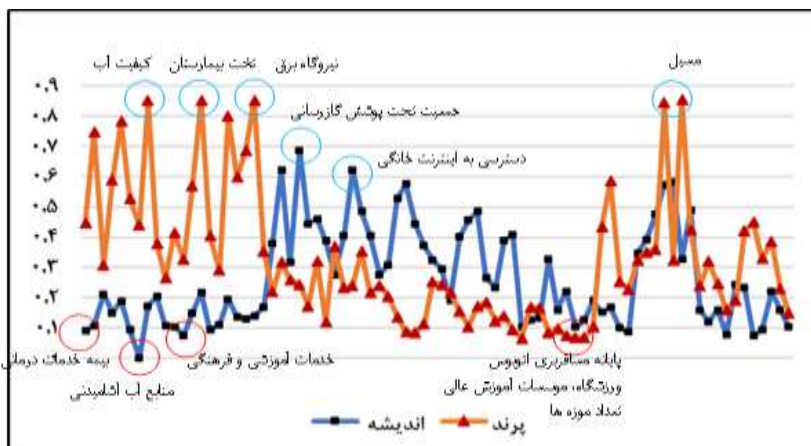
های شهری در دو شهر جدید پزند و اندیشه منبع: نگارندگان های زیرساخت‌نمودار ۱ - وضعیت میزان رضایت از معیار

به عنوان نتیجه می‌توان بیان کرد که به شناسایی زیرساخت‌های تاثیرگذار برای ارتقا زیرساخت‌های شهری در هر دو شهر و کسب رضایت بالاتر در میان ساکنین تاکید اول باید بر شاخص و زیرشاخص‌ها مطابق با اولویت‌های استخراج شده از جدول فوق باشد که عبارت است از: کمترین و بیشترین مقادیر شاخص‌های در نمودار ۲ و جدول ۶ برای دو شهر پزند و اندیشه مشخص شده‌اند. در شهر جدید پزند، اکوسیستم و منظر شهری با ضریب بتای ۰٫۹ می‌باشد (نمودار ۱) که در این بین شاخص وجود مسیل با ضریب ۰٫۸۶، نیروگاه تولید برق، تعداد تخت بیمارستان، کیفیت آب با ضریب ۰٫۸۵، شاخص دسترسی به مسکن با ضریب ۰٫۸، استفاده مجدد از آب باران و رواناب با ضریب ۰٫۷۸ و وجود تصفیه خانه آب با ضریب ۰٫۷۵ می‌باشد. این شاخص‌ها بالاترین امتیاز در بین شاخص‌های زیرساخت‌ها در شهر پزند بودند. در این بین پایانه مسافری اتوبوس با ضریب ۰٫۰۶،

های شهری در دو شهر جدید اندیشه و پزند زیرساخت‌نمودار ۵- ضرایب تحلیل رگرسیون خطی معیار

شهر جدید	معیار	ضریب	توسعه انسانی	گویسیم و منظر شهری	مالی-اقتصادی	دسترسی و شکل‌گیری نهادی	عدالت و برابری	فنی-موضوعی
اندیشه	بتا	۰٫۲۲	۰٫۲۵	۰٫۷۱	۰٫۱۸	۰٫۳۴	۰٫۶۰	۰٫۸۱
	آزمون T	۱۲٫۳۶	۱۰٫۵۲	۶٫۱۲	۱۰٫۳۶	۱۱٫۶۵	۱۳٫۲۵	۷٫۲۳۶
	معناداری	۰٫۰۰۰	۰٫۰۰۰	۰٫۰۱	۰٫۰۰۳	۰٫۰۰۰	۰٫۰۰۰	۰٫۰۰۱
پزند	بتا	۰٫۸۸	۰٫۵۰	۰٫۹۰	۰٫۶۳	۰٫۱۸	۰٫۲۸	۰٫۴۰
	آزمون T	۱۴٫۳۰	۵٫۴۸	۶٫۰۰	۷٫۰۰	۵٫۳۶	۱۰٫۹۸	۵٫۰۳۱
	معناداری	۰٫۰۰۰	۰٫۰۱	۰٫۰۳	۰٫۰۰۱	۰٫۰۰۶	۰٫۰۰۰	۰٫۰۲

ورزشگاه، موسسات آموزش عالی و تعداد موزه‌ها با ضریب ۰٫۰۷ می‌باشد که کمترین امتیاز را در شهر جدید به خود اختصاص داده‌اند. در شهر جدید اندیشه عدالت و برابری با ضریب بتای ۰٫۸۱ می‌باشد. شاخص‌های جمعیت تحت پوشش گازرسانی با ضریب ۰٫۶۸، دسترسی به اینترنت خانگی با ضریب ۰٫۶۲ بالاترین امتیاز را به خود اختصاص داده است. از سویی دیگر شاخص خدمات آموزشی و فرهنگی، بیمه خدمات درمانی با ضریب ۰٫۰۷، اشتغال و دستمزد با ضریب ۰٫۰۸ و تعداد بیمارستان‌ها و منابع آب آشامیدنی با ضریب ۰٫۰۹ است که کمترین امتیاز را به خود اختصاص داده‌اند.



های شهری در دو شهر جدید پرند و اندیشه منبع : نگارندگان های زیرساخت نمودار ۲- وضعیت شاخص

های شهری در دو شهر جدید پرند و اندیشه های زیرساخت جدول ۶- وضعیت شاخص

معیار	شاخص	شهر جدید پرند	شهر جدید اندیشه
فنی-موضوعی	منابع آب آشامیدنی	۰/۴۵	۰/۰۹
	خانه آب تعداد تصفیه	۰/۷۵	۰/۱۱
	منابع و ذخایر آب	۰/۳۱	۰/۲۱
	های سطحی و حفاظت از شهر در برابر سیلاب آوری آب سیستم جمع	۰/۵۹	۰/۱۵
	هایی جهت کمینه ها و پروژه استفاده مجدد از آب باران و رواناب، برنامه سازی فاضلاب	۰/۷۸	۰/۱۹
	تعداد دفاتر پست و مراکز مخابراتی	۰/۵۳	۰/۰۹
	شبکه کابل مخابراتی و فیبر نوری	۰/۴۴	۰/۰۰
	نیروگاه تولید برق، بازیافت پسماند	۰/۸۵	۰/۱۷
	های شهری آوری مداوم زباله مکان دفع پسماند، جمع	۰/۳۸	۰/۲۰
	سیستم تفکیک زباله از مبدأ	۰/۲۶	۰/۱۱
	امکانات و خدمات بهداشتی درمانی	۰/۴۱	۰/۱۰
	امکانات و خدمات آموزشی و فرهنگی	۰/۳۳	۰/۰۷
	های بهداشت تعداد خانه	۰/۵۷	۰/۱۵
	تعداد تخت بیمارستان	۰/۸۵	۰/۲۲
	تعداد بیمارستان	۰/۴۰	۰/۰۹
	سرویس بهداشتی در سطح شهر	۰/۲۹	۰/۱۱
	دسترسی به مسکن	۰/۸۰	۰/۲۰
	های اورژانس ایستگاه	۰/۶۰	۰/۱۴
	نشانی های آتش های سوخت، ایستگاه جایگاه	۰/۶۹	۰/۱۳
	کیفیت آب	۰/۸۵	۰/۱۴
های دوچرخه و پیاده مسیر	۰/۳۵	۰/۱۷	
معیار شهری	مشترکان تلفن ثابت	۰/۲۲	۰/۳۸
	دسترسی به اینترنت خانگی	۰/۳۲	۰/۶۲
	دسترسی به اینترنت همراه	۰/۲۶	۰/۳۲
	جمعیت تحت پوشش گازرسانی	۰/۲۴	۰/۶۹
	شبکه فاضلاب سالم، منابع آبی سالم	۰/۱۷	۰/۴۵
	های سوخت مطمئن، تعداد جایگاه	۰/۳۲	۰/۴۶
	عرض معابر شهری	۰/۱۲	۰/۳۹
	های شهری روپیاده	۰/۳۷	۰/۲۸

معیار	شاخص	شهر جدید پرند	شهر جدید اندیشه
عدالت و برابری	مسکن	۰/۲۳	۰/۴۱
	کارآمدی در اجرا و ساخت مسکن	۰/۲۴	۰/۶۲
	مصرف برق	۰/۳۵	۰/۴۹
	مصرف گاز	۰/۲۲	۰/۴۱
	فضای سبز	۰/۲۴	۰/۲۸
	مصرف بنزین	۰/۲۰	۰/۳۱
نهادی	ونقل عمومی وضعیت حمل	۰/۱۴	۰/۵۳
	مدیریت تقاضای آب	۰/۰۹	۰/۵۸
	وضعیت ترافیک معابر	۰/۰۸	۰/۴۴
	گیری‌ها در حیطه تصمیم‌یکپارچگی بین مقامات و قدرت	۰/۱۱	۰/۳۷
	ونقل برنامه جامع حمل	۰/۲۵	۰/۳۲
	تعداد کارکنان پزشکی	۰/۲۴	۰/۲۹
	ریزی در شهر عملکرد دولت در برنامه	۰/۲۲	۰/۱۹
	نگهداری و نظارت بر فضای سبز	۰/۱۵	۰/۴۰
	های زیرزمینی آب	۰/۱۰	۰/۴۶
	هامحافظت از نهر	۰/۱۷	۰/۴۹
	هاها و تالاب رودخانه	۰/۱۸	۰/۲۶
	سطح خدمات سرپایی	۰/۱۲	۰/۲۳
	تهیه لوازم و تجهیزات پزشکی	۰/۱۴	۰/۳۹
	های پزشکی امکانات عمومی در شهر و زیرساخت	۰/۰۹	۰/۴۱
	گیری دسترسی و شکل فضایی	پایانه مسافربری (اتوبوس)	۰/۰۶
آهن‌فروگاه، راه		۰/۱۷	۰/۱۳
مترو		۰/۱۷	۰/۱۳
هافرهنگسرا		۰/۰۸	۰/۳۳
های عمومی تعداد کتابخانه		۰/۱۰	۰/۱۶
هاتعداد موزه		۰/۰۷	۰/۲۲
مؤسسات آموزش عالی		۰/۰۷	۰/۱۰
هاتعداد ورزشگاه		۰/۰۷	۰/۱۳
آرامستان، کشتارگاه		۰/۱۰	۰/۱۹
مالی-اقتصادی	های مسکونی گذاری در ساختمان سرمایه	۰/۴۳	۰/۱۵
	وسازگذاری در ساخت سرمایه	۰/۵۹	۰/۱۷
	ونقل شهری گذاری در بخش حمل‌ارزش زمین، سرمایه	۰/۲۵	۰/۱۰
	اشتغال و دستمزد	۰/۲۳	۰/۰۹
اکوسیستم و منظر شهری	مناظر زیبا سبز	۰/۳۲	۰/۳۵
	های آب در شهرها و مسیرنهر	۰/۳۵	۰/۳۹
	رودخانه	۰/۳۶	۰/۴۸
	قنات	۰/۸۵	۰/۵۸
	هاسد	۰/۳۲	۰/۵۸
	مسیل	۰/۸۶	۰/۳۳
توسعه انسانی	های در شهر با اقلیم‌وسازتناسب ساخت	۰/۴۲	۰/۴۹
	آموز به معلم در مدارس عادی نسبت دانش	۰/۲۴	۰/۱۶
	بیمه بازنشستگی	۰/۳۲	۰/۱۲
	بیمه بیکاری	۰/۲۵	۰/۱۶
	بیمه خدمات درمانی یا اجتماعی شهری	۰/۱۶	۰/۰۸
	بیمه صدمات ناشی از کار	۰/۱۹	۰/۲۴

معیار	شاخص	شهر جدید پرنده	شهر جدید اندیشه
	بیمه بارداری	۰/۴۲	۰/۲۳
	مشارکت شهروندان	۰/۴۵	۰/۰۸
	های نمایشی هنری گروه	۰/۳۳	۰/۰۹
	های سبزاستفاده تمامی اقشار از زیرساخت	۰/۳۹	۰/۲۲
	های رفاه اجتماعی شرکت	۰/۲۳	۰/۱۶
	امکانات خدمات اجتماعی	۰/۱۵	۰/۱۰

منبع: یافته‌های پژوهش، ۱۴۰۰

نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها

شهرها دارای پیچیدگی، تنوع و پویایی خاصی هستند که این ویژگی‌ها نیازمند وجود یک ساختار متعادل و مطلوب و کارایی بوده و از طریق این تعادل، توازن و کارایی ساختاری توسعه شهری امکان‌پذیر می‌باشد که این ساختارها را می‌توان زیر ساخت شهری تلقی نمود. شهرها برای ساکنان خود نه تنها عرصه بر طرف‌سازی نیازهای اساسی هستند بلکه محل تولیدات متفاوت و ارائه خدمات متعدد نیز می‌باشند این تولیدات و خدمات زیر ساختی به نوعی پاسخگوی نیازهای روح شهری نیز هستند و از آنجا که شهرها به واسطه پیوند جسم با روح، حیات مستمر می‌یابند؛ لذا زیر ساخت‌ها اساس پیوند فضا با جمعیت و ارتقاء سکونت گاه‌ها می‌شوند. از طرفی چنانچه بخواهیم قابلیت سکونت و رقابت‌پذیری شهرها را به حد مطلوبی برسانیم در نظام مدیریتی باید بتوانیم چالش‌های موجود در این زیر ساخت‌ها را شناسایی نموده و روش‌های مقابله با این چالش‌ها را تدوین نماییم. راهکار اصلی موفقیت در عرصه‌های برنامه‌ریزی و مدیریت شهرهای جدید را می‌توان مبتنی بر شناخت زیر ساخت‌ها و عملکرد آن‌ها دانست و شکست در این پروژه‌ها را می‌توان در عدم ادراک صحیح نسبت به زیر ساخت‌ها مطرح نمود. از سویی دیگر توسعه زیرساخت‌ها، یکی از الزامات مهم رشد اقتصادی و افزایش رفاه عمومی به شمار می‌رود و بدون ایجاد زیر ساخت‌های لازم، بستر توسعه و شیوه رسیدن به اهداف معین شده در آن امکان‌پذیر نمی‌باشد. امروزه ما نیازمند برنامه‌ریزی جامعی هستیم تا از طریق آن بتوانیم شهر جدید را با میزان کارایی بالاتر برنامه‌ریزی کنیم. پژوهش حاضر به دنبال سنجش توانایی و عملکرد زیرساخت‌های شهری می‌باشد تا از این ره آورد فرصت شناسایی و تعیین سطح کارایی شهرهای جدید را در اختیار تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان شهری قرار دهد. این امر سبب افزایش بهره‌وری و ارتقاء فعالیت‌ها و به نوعی سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی در عرصه شهرهای جدید می‌گردد. نتایج حاکی از آن است که زیرساخت‌های شهری به عنوان عامل مهمی که کارایی شهرهای جدید را تعریف می‌کند و می‌تواند سبب جذب و ماندگاری جمعیت در شهر شوند و در این بین بایستی نقاط مثبت آن را حفظ و ارتقا بخشید و نقاط ضعف را حذف و قوت بخشید که مقاله حاضر به دنبال شناسایی این نقاط مثبت و منفی در دو شهر جدید پرنده و اندیشه بوده است. با توجه به بررسی‌های انجام گرفته، در دو شهر جدید اندیشه و پرنده، معیار اکوسیستم و منظر شهری در بالاترین سطح رضایت شهروندان قرار گرفته است که بایستی این معیار و شاخص‌های زیر مجموعه آن حفظ و ارتقا بخشیده شود. از سویی دیگر در جهت افزایش میزان رضایت ساکنین بایستی به نقاط ضعف بیشتر از نقاط قوت اهمیت بخشید.

در شهر جدید اندیشه عامل‌های مالی-اقتصادی، فنی-موضوعی و توسعه انسانی و در شهر جدید پرنده عامل دسترسی و شکل‌گیری فضایی و نهادی در پایینترین سطح رضایتمندی قرار گرفته است که نیازمند توجهات بیشتری در سطوح مختلفی مدیریتی و برنامه‌ریزی است. مطالعه حاضر به تبیین چارچوب نظری جامعی در زمینه شناسایی زیرساخت‌های شهری در شهر جدید پرداخت. پیشنهاد می‌شود جهت مطالعات آتی چارچوب نظری برای دیگر شهرهای جدید در ایران نیز مورد سنجش قرارگیرد همچنین ارائه راهکارهایی عمیق‌تر در جهت ارتقا هر یک از معیارها جهت مطالعات آتی پیشنهاد می‌شود.

ملاحظات اخلاقی:

پیروی از اصول اخلاق پژوهش:

حامی مالی: هزینه‌های مطالعه حاضر توسط نویسندگان مقاله تامین شد.

تعارض منافع: بنابر اظهار نویسندگان مقاله حاضر فاقد هرگونه تعارض منافع بوده است.

References

1. Arjmandnia A.(1999). Social life in the new city Abadi. 8(29):91-108. [In Persian].
2. Azargoon N, Mansouri SA, Barati N. (2018). Providing Assessing Indicators and Evaluating Urban Sustainable Development in City Development Strategies Using the Balanced Scorecard Model. *Armanshahr Architecture & Urban Development*. 11(23):265-81.
3. Behzadfar M(2014). *Urban Infrastructure: Water Supply and Sewerage*. Edition S, editor: Shahidi Publisher. [In Persian].
4. Bor Bor Ajdari M, Bor Bor Torpedo M. (2016) Conceptual model of modeling suitable residential plots in new cities using location-based data mining: A case study of the new city of Pardis. *Quarterly Journal of Geography, Civil Engineering and Urban Management Studies*.;1(2):44 - 36. [In Persian].
5. Dastan MK. (2005).The place of new cities in sustainable development. Collection of articles of New Cities Development Company, third volume. : Tehran: New Cities Development Company Publications. [In Persian].
6. Edwards PN, (2008). Meterology as infrastructure globalism: school of information,301 D West Hall. Michigan:university of Michigan. [In Persian].
7. Etemad G, (1989). *Urbanism and its issues*,. Proceedings of the first urban planning seminar, Tehran Tehran. [In Persian].
8. Heshmati A, Rashidghalam M. (2020). Measurement and Analysis of Urban Infrastructure and Its Effects on Urbanization in China. *Journal of Infrastructure Systems*. 26(1):04019030.
9. Hung Y-Y, Aquino G, Waldheim C, Czerniak J, GeuzeAlexander Robinson A, Skjonsberg M, (2011). *Landscape Infrastructure: Case Studies by SWA*. Basel: Birkhauser: Australian Institute of Landscape Architects(.AILA.). [In Persian].
- 10.Kalantari K, Hemati G, Jomehpour M. (2017). Localization Pattern of Water Sensitive Cities (Case study: Tehran Metropolis) *Geographical Urban Planning Research (GUPR)*.5(3):469-93. [In Persian].
- 11.Khakpoor B, Mousavi S, Abdollahpoor S, Ghazi R. (2019). Evaluation of dimensions of urban infrastructure planning in small towns' comprehensive plans: the case of Maku, Saveh and Khorramshahr. *Journal of Sustainable Architecture and Urban Design*. 7(1):49-67.
- 12.Khansefid M. (2016). Infrastructure as Landscape: Integrating Human and Natural Realms in Urban Highways Planning and Design. *MANZAR, the Scientific Journal of landscape*. 8(36):78-89.
- 13.Meshkini A, Solaimani MS, Azizi H, Zarehpisheh N.(2013). Evaluating the degree of goals achievement of New Towns in Iran (A case study of Sadra New Town). *Urban Structure and Function Studies*;1(1):29-41. [In Persian].
- 14.Mohammadpour s, amiri s, Zali N. (2020). 2Strategic planning of regional transport integrated development (Case Study: Kerman Province). *Geography and Planning*. 2020;24(73):277-303. assessment of the GOFORDEV Index. *Issues & Letters*, 10(3).
- 15.Mokhtari R, Marsooed N, Hosseini A, Gholami M. (2015). *JUPM*. 5(19):91-110.
- 16.Najafi kani A, Bargahi R. (2016). Survey and analysis of citizens' satisfaction with new cities with emphasis on sustainable development Case study: Aali Shahr new city Sustainable city. 3(4).
- 17.Nations U.(2019). Department of Economic and Social Affairs, Population Division. *World Population Prospects: Highlights*. ST/ESA/SER.A/423.
- 18.Nezami N, Shafiee R(2016). Integrated urban waste management with a sustainable development approach comparative study of 6 cities in the world)
- 19.Rabbani R, Vahida F.(2002). *Urban Sociology*. Tehran: Samat. [In Persian].
- 20.Saberifar R. (2018). Determining the appropriate areas for health tourism infrastructure in the outskirts of Metropolises (A Case Study of Mashhad Metropolis). *Urban Structure and Function Studies*. 5(16):27-46.
- 21.Sharafi H, (2014). Investigation of Transportation Infrastructure and Its Role in Traffic-Social Security of Citizens Case Study: Kerman Zagros Landscape *Geographical Quarterly*.5(17):91-114.

22. Sobhieh M, Rdayee A. (2016). Status of realization of the goals and programs of Mehr housing project in the mass production section of the 11,000-unit Mehr housing project in Mahdasht Bagh Nazar. 12(33).
23. Soleimani m, Hafeznia m, Ghorchi m, Mohammadian H. (2017). Explanation of the Relationship between Urban Infrastructures and Globalization of Metropolis Local Government. Journal of Research Political Geography(PG).1(1):55-81. [In Persian].
24. Sun Y, Deng L, Pan S-Y, Chiang P-C, Sable SS, Shah KJ. (2020). Integration of green and gray infrastructures for sponge city: Water and energy nexus. Water-Energy Nexus. 3:29-40. [In Persian].
25. Wang Y. (2004). Environmental degradation and environmental threats in China. Environmental monitoring and assessment. 90(1-3):161-9. [In Persian].
26. Williams R(2012). paper presented at landscape infrastructure: system and strategies for contemporary urbanization”piper auditorium, grund Hall 48 quincy street.Cambrifge.MA.
27. Ziari KA, (2015). New Cities Planning. Edition t, editor. Tehran: Samat Publications

