

## Investigating the level of citizens' satisfaction with the quality of urban life (Case study: District 3 of Charikar City, Parwan Province)

Hadi Aliyar <sup>1,\*</sup>, Mustafa Mohammadi, <sup>1</sup> Abdul Azim Sayedkhili <sup>1</sup>

<sup>1</sup>Department of Geography, Education Faculty, Samangan University

\* Corresponding Author: [hadi.aliyar333@smgu.edu.af](mailto:hadi.aliyar333@smgu.edu.af)

Cite this study: Aliyar, H., Mohammadi, M., & Sayedkhili, A. (2025). Investigating the level of citizens' satisfaction with the quality of urban life (Case study: District 3 of Charikar City, Parwan Province), Samangan Scientific and Research Journal, 3(1), 33–49.

### Keywords

Quality of life,  
Citizen satisfaction,  
Third district of  
Charikar city,  
Statistical analysis,  
Parwan province,

### Research

Received:2025-09-04

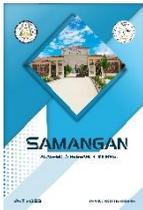
Revised: 2025-10-20

Accepted:2025-11-08

Published:2025-12-30

### Abstract

Urban quality of life is one of the most important topics in urban spaces today, attracting widespread attention from researchers and professionals across the urban field. Urban quality of life refers to a set of social, economic, environmental, cultural, and psychological factors that directly and indirectly impact the welfare, satisfaction, and overall well-being of city residents. This study, employing a descriptive-analytical approach, examines the satisfaction of residents in District 3 of Charikar with their urban quality of life. As observed in the histogram, the data distribution does not follow a normal pattern. Initially, the mean scores of the indicators were prepared using Compute Variable, and then nonparametric tests were used to test the hypotheses. Using the Friedman test, the indicators were evaluated and ranked. The results indicate that the overall status of quality of life in the region is relatively low, especially in the transportation domain, which received the lowest score. In contrast, physical, social, and economic indicators are in higher ranks. The statistical analyses show significant differences in the evaluation of these indicators; thus, the p-value of 0.005 at a 99% confidence level confirms meaningful differences among the research indicators. The statistical analysis in this region indicates that residents do not perceive a satisfactory level of urban quality of life, with indicator scores below the average evaluation. The social environment quality indicator, with a mean score of 2.37, the economic environment quality indicator, with a mean score of 2.38, the physical environment quality indicator, with a mean score of 2.46, and the transportation quality indicator, with a mean score of 2.30, were assessed as unfavorable. Additionally, considering the ranking of indicators, the physical environment quality indicator (2.75) ranked first, while the transportation quality indicator (2.36) ranked last.



## بررسی میزان رضایتمندی شهروندان از کیفیت زندگی شهری (مطالعه‌ی موردی: ناحیه سوم شهر چاریکار، ولایت پروان)

هادی علیار<sup>۱\*</sup>، مصطفی محمدی<sup>۱</sup>، عبدالعظیم سیدخیلی<sup>۱</sup>

<sup>۱</sup>دپارتمنت جغرافیا، پوهنحی تعلیم و تربیه، پوهنتون سمنگان

\* نویسنده مسؤل: [hadi.aliyar333@gmail.com](mailto:hadi.aliyar333@gmail.com)

مرجع دهی: علیار، ه.، محمدی، م.، و سیدخیلی، ع. (۱۴۰۴). بررسی میزان رضایتمندی شهروندان از کیفیت زندگی شهری (مطالعه موردی: ناحیه سوم شهر چاریکار، ولایت پروان). ۳۳-۴۹.

### کلمات کلیدی

تحلیل آماری، رضایتمندی شهروندان، کیفیت زندگی، ناحیه سوم شهر چاریکار، ولایت پروان

### چکیده

کیفیت زندگی شهری یکی از موضوعات بسیار مهم در فضاهای شهری می باشد که امروزه به صورت گسترده توجه محققان و متخصصان مختلف را در حوزه شهری به خود جلب نموده است. کیفیت زندگی شهری به مجموعه ای از عوامل اجتماعی، اقتصادی، زیست محیطی، فرهنگی و روانی اشاره دارد که به صورت مستقیم و غیر مستقیم بر رفاه، رضایت و شادکامی ساکنان یک شهر تأثیر می گذارند. تحقیق حاضر با روش توصیفی-تحلیلی به بررسی رضایتمندی شهروندان ناحیه سوم شهر چاریکار از کیفیت زندگی شهری شان پرداخته است. چنانچه که با مشاهده هستوگرام<sup>۱</sup> مشخص شد که توزیع داده ها از روند نورمال طبیعت نمی کند. در نخست میانگین امتیازات شاخص ها با استفاده از کامپیوت<sup>۲</sup> فراهم سازی گردیده سپس برای آزمون فرضیات از آزمون های ناپارامتریک<sup>۳</sup> استفاده گردید. با استفاده از آزمون فریدمن<sup>۴</sup> شاخص ها مورد ارزیابی و رتبه بندی قرار گرفتند. نتایج نشان می دهد که وضعیت کلی رضایتمندی از کیفیت زندگی در منطقه نسبتاً پایین است، به ویژه در حوزه حمل و نقل، که کمترین امتیاز را کسب کرده است. در مقابل، شاخص های محیط فیزیکی، محیط اجتماعی و شاخص اقتصادی در رده های بالاتر قرار دارند. تحلیل های آماری بیانگر معناداری تفاوت های موجود در ارزیابی این شاخص ها است، بنابر این مقدار (P-Value:0.005) با سطح اطمینان ۹۹٪ تفاوت های معنی دار میان شاخص های تحقیق را تایید می کند. تحلیل آماری در این ناحیه مشخص نمود این ناحیه از نظر شهروندان مطلوبیت مناسب را در ارتباط به کیفیت زندگی شهری ندارد و امتیازات شاخص ها پایین تر از حد متوسط ارزیابی گردید. شاخص کیفیت محیط اجتماعی با کسب میانگین (۲/۳۷) امتیاز، کیفیت محیط اقتصادی (۲/۳۸) امتیاز، کیفیت محیط فیزیکی (۲/۴۶) امتیاز و کیفیت حمل و نقل با کسب میانگین (۲/۳۰) امتیاز در وضعیت نامطلوب ارزیابی گردید. همچنان نظر به رتبه بندی شاخص ها، شاخص کیفیت محیط فیزیکی با کسب (۲/۷۵) امتیاز در رتبه اول و شاخص کیفیت حمل و نقل با کسب (۲/۳۶) امتیاز در رتبه آخر قرار گرفتند. نتایج این تحقیق، راهنمای موثری برای مدیران شهری و سیاست گذاران در طراحی برنامه های توسعه و بهبود کیفیت زندگی در ناحیه سوم شهر چاریکار خواهند بود.

1 Histogram

2 Compute Variable

3 Nonparametric test

4 Friedman

## ۱. مقدمه

نواحی شهری مراکز اصلی رشد اقتصادی، اجتماعی و سیاسی در هر کشوری هستند که خود را به عنوان جذاب‌ترین نقاط برای ایجاد ثروت، کار، خلاقیت و نوآوری اثبات کرده‌اند. اما، این نواحی با چالش‌های مهمی در زمینه‌های تخریب فیزیکی و محیطی، محرومیت اجتماعی، ناامنی، بیکاری، کمبود مسکن و ترافیک روبرو هستند که کیفیت زندگی شهری را به شدت تحت تاثیر قرار می‌دهند. با وجود این، سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان در سطوح ملی و بین‌المللی بر قابلیت شهرها برای بهبود کیفیت زندگی انسان‌ها تاکید دارند (رضوانی و همکاران، ۱۳۸۸: ص ۲). شهر و شهرنشینی خود یکی از مهمترین شاخص‌های رفاه و توسعه اجتماعی و اقتصادی محسوب می‌شود اما رشد شتابان آن می‌تواند سرانه برخورداری از بسیاری امکانات اجتماعی و اقتصادی را کاهش دهد و از این طریق پیامدهای آن به صورت کاهش سطح کیفیت زندگی در عرصه‌های مختلف شهری نمایان می‌شود. به همین دلیل یکی از مهمترین اهداف برنامه‌ریزان و مدیران شهر در عصر حاضر افزایش سطح کیفیت زندگی در شهرها و بالابردن میزان رضایتمندی در بین شهروندان می‌باشد (موسوی و همکاران، ۱۳۹۴: ص ۴۹). کیفیت زندگی مساله‌ی چند بعدی و شامل ابعاد افقی (عینی) و عمودی (ذهنی) است و جنبه‌های متفاوتی از حیات شهروندان را تحت تاثیر قرار می‌دهد. به همین دلیل، نمی‌توان آن را به یک یا چند شاخص خاص، محدود کرد. مدنظر قرار دادن ابعاد عینی و ذهنی کیفیت زندگی، مسئولان را قادر می‌کند با پی‌گیری تغییرات زندگی و انتخاب توسعه مطلوب شهر، رضایت ساکنین را تامین کنند و زمینه‌های مشارکت شهروندان را فراهم سازند (صابر فر، ۱۴۰۳: ص ۱). 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 (هرفام<sup>۵</sup> و همکاران، ۲۰۰۱: ۱۱۳). کیفیت زندگی به شدت متأثر از زمان و مکان است و مؤلفه‌ها و عوام تشکیل دهنده‌اش با توجه به دوره‌زمانی و مکان جغرافیایی فرق خواهند کرد. کیفیت زندگی مردم به عوامل زیادی از جمله اشتغال، درآمد مناسب، دسترسی به خدمات مهم از جمله آموزش، بهداشت، سلامت، محیط طبیعی، امنیت، انجمن‌های قوی و از این قبیل عناصر وابسته است (رضوانی و همکاران، ۱۳۸۷: ص ۴۰). به همین روی توجه به مساله رضایتمندی از زندگی موضوع مهم و قابل توجهی در زندگی شهری است. بسیاری از محققان رضایت را به عنوان یک شاخص کلی برای ارزیابی کیفیت محیط تعریف نموده‌اند (آدریانس<sup>۶</sup>، ۲۰۰۷: ۲۸۷). این در حالی است که رشد شتابان شهری، توسعه فیزیکی شهرها و ایجاد فضایی لجام گسیخته و بی‌برنامه در دهه‌های اخیر، سبب از هم پاشیدگی سازمان فضایی شهرها، کاهش کیفیت زندگی شهری در ابعاد مختلف شده است (رافین<sup>۷</sup>، ۲۰۱۴: ۴۴۱). و نقش کلیدی در رضایت شهروندان و برنامه‌ریزی‌های توسعه پایدار ایفا می‌کند (رضایی و همکاران، ۱۳۹۷: ص ۱). با گسترش روزافزون شهرنشینی و رشد جمعیت در سطح جهانی، مفهوم توسعه شهرها و ارتقای سطح کیفیت زندگی در آن‌ها اهمیت بیشتری یافته است. در این میان، تنوع نیازها، علایق، توانمندی‌ها، آداب و رسوم مختلف شهروندان، باعث شده است که تامین این نیازها و رضایتمندی آنان به عوامل مختلفی بستگی داشته باشد که دسترسی به این عوامل، تفاوت‌هایی در سطح رضایت عمومی ایجاد می‌کند (محمدی و همکاران، ۱۳۸۵: ص ۱). کیفیت زندگی شهری، یکی از عوامل اصلی تعیین‌کننده رضایت شهروندان از محیط زندگی و پایداری شهری است. رشد سریع شهرنشینی و افزایش جمعیت، این موضوع را به ضرورتی اساسی تبدیل کرده است که نارضایتی در این حوزه می‌تواند منجر به بروز مشکلات اجتماعی، اقتصادی و زیست‌محیطی شده و بر توسعه و پایداری شهرها تأثیر منفی بگذارد (رضایی و همکاران، ۱۳۹۷). بصورت کلی می‌توان گفت کیفیت زندگی یک مفهوم چندی بعدی است (النجنین<sup>۸</sup>، ۲۰۰۱: ۳۴۲). هر عبارتی که در تعریف کیفیت زندگی بکار رود، کیفیت زندگی یک فرد به حقایق عینی و خارجی زندگی اش و دریافت‌ها و اداراکات درونی و ذهنی او از این عوامل

<sup>5</sup> Harpham

<sup>6</sup> Adriaans

<sup>7</sup> Rafeian

<sup>8</sup> Ulengin

و نیز از خودش وابسته است. این مساله تقریباً توسط اکثر محققان مورد تصدیق قرار گرفته است (لطفی، ۱۳۸۸: ۶۸). نظر به وسعت و پیچیدگی موضوع محققان مختلف در کشورهای مختلف به مطالعه کیفیت زندگی در مناطق شهری و روستایی پرداخته است که به برخی از مطالعات آنها پرداخته شده است:

حاجی نژاد و همکاران (۱۳۸۹) در مقاله‌ی به بررسی متغیرهای فردی مؤثر بر رضایتمندی شهروندان از کیفیت محیط زندگی بافت قدیم و جدید شیراز پرداخته‌اند. نتایج بدست آمده نشان داده است که میزان رضایتمندی شهروندان زیر حد متوسط هست و از طرفی اختلاف اندکی بین ساکنان بافت قدیم و جدید از نظر رضایتمندی وجود دارد. یافته‌های تحقیق حاکی از تأثیرپذیری شدید میزان رضایتمندی شهروندان از کیفیت محیط شهری، از متغیرهای میزان تحصیلات است که به گونه‌ای آن را به‌عنوان مهمترین متغیر تأثیرگذار در ادراک محیطی مطرح کرده است.

منفرد و همکاران (۱۳۹۱) به ارزیابی رضایتمندی شهروندان از عملکرد شهرداری در حوزه خدمات شهری نمونه موردی: شهر ایلام پرداخته است. نتایج تحقیق نشان دهنده این امر است که میزان رضایتمندی شهروندان از عملکرد شهرداری ایلام در سطح مطلوبی قرار ندارد. از طرف دیگر میزان رضایتمندی شهروندان در نواحی مختلف شهرداری دارای تفاوت معناداری است به صورتی که ناحیه ۱ بیش‌ترین و ناحیه ۲ کمترین میزان رضایتمندی را به خود اختصاص داده است. در حوزه‌های خدمات شهری بیش‌ترین میزان در حوزه خدماتی و کمترین میزان رضایت در حوزه نظارتی مشاهده می‌گردد. همچنین تحلیل آزمون‌های آماری نشان می‌دهد که میزان مشارکت شهروندان با رضایتمندی آنان در ارتباط است و با افزایش آگاهی‌ها از میزان رضایتمندی کاسته می‌شود.

شاطریان و همکاران (۱۳۹۱) تحقیق را تحت عنوان سنجش میزان رضایتمندی ساکنان بافت قدیم شهر آران و بیدگل از شاخص‌های کیفیت زندگی به این نتایج دست یافته‌اند که در بین بخش‌های مختلف، میزان رضایتمندی ساکنان بافت قدیم شهری در شاخص‌های اجتماعی بیشتر از سایر بخش‌ها بوده و شاخص‌های اقتصادی در رتبه دوم و بعد از آن شاخص خدماتی قرار دارد. این در حالی است که شاخص کالبدی کمترین میزان رضایتمندی را داراست.

خادمی و همکاران (۱۳۹۲) در مقاله‌ی با عنوان ارزیابی کیفیت محیط شهری بافت فرسوده شهر آمل را مورد بررسی قرار داده‌اند و نتایج تحقیق نشان داده است. که بافت فرسوده شهر به لحاظ شاخص‌های کیفیت زندگی در پایین سطح متوسط قرار دارد و شهروندان از وضعیت اقتصادی نسبت به سایر مؤلفه‌ها ناراضی هستند.

آزاد خانی و همکاران (۱۳۹۲) با بررسی مطلوبیت سنجی کیفیت محیط شهری در رضایتمندی شهروندان شهر ایلام بیان نمودند که ابعاد کیفیت زندگی (امنیت اجتماعی، زیبایی، پارک و فضای سبز، امکانات و خدمات بهداشتی و درمانی و...) را در سطح پایینی می‌دانند و شهروندان شهر را بخشی از هویت خود می‌دانستند اما از روی علاقه در آن زندگی نمی‌کنند و شهر را دور از ایده‌آل‌های خود می‌دانستند منطبق است به این معنی که ابعاد کیفیت زندگی (امنیت اجتماعی، زیبایی، پارک و فضای سبز، امکانات و خدمات بهداشتی و درمانی و...) هرچه بالاتر رود رضایت مردم نیز بیشتر می‌شود و هرچه سطح کیفیت ابعاد فوق پایین‌تر بیاید رضایت مردم نیز کمتر می‌شود.

رستمی و همکاران (۱۳۹۴) مطالعه‌ای درباره رضایتمندی شهروندان از عملکرد شهرداری در شهر دورود انجام دادند. آنها سه شاخص اجتماعی-فرهنگی، فنی و عمرانی و خدماتی را بررسی کردند که نقش مهمی در کیفیت زندگی و رضایت مردم دارند. نمونه‌گیری به صورت تصادفی و با حجم ۳۷۵ نفر انجام شد و داده‌ها با پرسشنامه جمع‌آوری شد. نتایج نشان داد رضایتمندی کلی در سطح متوسط به بالا است، ولی در نواحی مختلف تفاوت‌هایی وجود دارد؛ ناحیه ۳ بیش‌ترین رضایتمندی و ناحیه ۱ کم‌ترین را داشت. همچنین، شاخص‌های فنی و عمرانی بیش‌ترین رضایتمندی را نشان دادند، در حالی که شاخص اجتماعی-فرهنگی کم‌ترین رضایت را داشت.

اسماعیل‌زاده و همکاران (۱۳۹۴) تحقیق را تحت عنوان تحلیل کیفیت زندگی شهری و رابطه آن با مشارکت شهروندان در امور شهری در شهر نقده به بررسی این موضوع پرداخته است که نتایج تحقیق نشان داده که شاخص‌های سلامت روانی و ابعاد کیفیت محیط شهری در سطحی متوسط از کیفیت قرار گرفته و ابعاد سلامت اقتصادی، اجتماعی،

جسمانی، محیطی در سطحی پایین تر از حد متوسط قرار دارد و در ادامه به این نتیجه رسیده‌اند که کیفیت محیط شهری و سلامت جسمانی تأثیرگذارترین بعد بر مشارکت شهروندان در امور شهری بوده‌اند و مجموعه کیفیت محیط زندگی و محیط شهری ابعاد اجتماعی، جسمانی، فرهنگی، محیطی و کیفیت محیط شهری در مشارکت شهروندان در امور شهری تأثیر مستقیم و غیرمستقیم داشته و بین آنها رابطه مثبت و معنی‌داری وجود دارد.

شکوهِی و همکاران (۱۳۹۴) تحقیق را تحت عنوان سنجش میزان رضایت از کیفیت‌زندگی در منطقه‌ی چهار شهر کرمان انجام داد و بیان نمودند که بیشترین میانگین شکاف کیفیت‌زندگی در حوزه حمل و نقل و کمترین به بعد روابط اجتماعی و حس تعلق مکانی مربوط می‌شود.

بالساس (۱۳۹۶) تحقیقی را تحت عنوان بررسی و اندازه‌گیری کیفیت‌زندگی شهری در مرکز شهری انجام دادند و بیان نمودند که یک شهر با کیفیت بالا باید، امن، پاک، زیبا، از نظر اقتصادی پویا، مقرون به صرفه برای جمعیت متنوع و مدیریت کارآمد، زیرساخت‌های کاربردی، موسسات و فعالیت‌های فرهنگی جذاب، پارک‌های فراوان، سیستم حمل و نقل عمومی کارآمد، فرصت‌های فراوان اشتغال و همچنین تضمین‌کننده حس اجتماعی بالا می‌باشد.

پاشازاده و همکاران (۱۳۹۷) تحقیقی را تحت عنوان سنجش رضایتمندی شهروندان از کیفیت‌زندگی در شهر کرمی پرداخت، بیان نمودند که حدود دو سوم شهروندان از کیفیت‌زندگی خود ناراضی‌اند و در کل رضایتمندی شهروندان از کیفیت‌زندگی در حد متوسط بوده است، به طوری که شهروندان در هر هشت متغیر تحقیق، ناراضی بودند. در این بین، متغیر امنیت و سلامت به عنوان راضی‌ترین متغیر در رتبه اول، و کیفیت اوقات فراغت به عنوان ناراضی‌ترین متغیر از دیدگاه شهروندان در رتبه آخر قرار گرفته‌اند.

مردانی (۱۴۰۰) با ارزیابی کیفیت‌زندگی در روستاهای پیراشهری (مطالعه موردی: دهستان صادقیه شهرستان نجف آباد) پرداخت. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد که در کل شاخص‌های امنیت اجتماعی و فردی، کیفیت بهداشت و سلامت و کیفیت محیط‌زیست در وضعیت مناسب‌تری نسبت به شاخص‌های دیگر قرار دارند و شاخص‌های کیفیت درآمد و اشتغال و کیفیت زیرساخت در وضعیت نامناسبی قرار دارند.

حقی و همکاران (۱۴۰۱) با بررسی و تحلیل وضعیت شاخص‌های کیفیت‌زندگی شهری از دیدگاه شهروندان پرداخت، نتایج این تحقیق نشان می‌دهد که میان شاخص‌های مورد مطالعه به لحاظ رضایتمندی از مؤلفه‌های مؤثر بر بهبود کیفیت‌زندگی، شاخص کیفیت امنیت، کیفیت آموزش، کیفیت بهداشت و سلامت، کیفیت تعامل همسنگی، کیفیت فناوری اطلاعات و ارتباطات، کیفیت حمل و نقل، کیفیت محیطی می‌توان پذیرفت که از نظر دیگر شاخص‌های منتخب تحقیق بین شهروندان مورد مطالعه تفاوت معناداری وجود دارد.

با توجه به اهمیت این موضوع مهم، مطالعات بسیار گسترده و زیادی در زمینه کیفیت‌زندگی در فضاهای شهری انجام شده است که به برخی از آنها پرداخته شد. اما در بسیاری از شهرهای کشور، از جمله شهر چاریکار در ولایت پروان، مطالعات رسمی و جامع در زمینه ارزیابی کیفیت‌زندگی شهری بنظر می‌رسد انجام نشده است. شهر چاریکار با داشتن موقعیت استراتژیک در مرکز کشور و نزدیکی به پایتخت، همچنان با مشکلاتی از جمله کمبود خدمات عمومی، ضعف زیرساخت‌های آموزشی و بهداشتی، مسائل زیست‌محیطی و کمبود آب آشامیدنی مواجه است. بنابراین، هدف این تحقیق بررسی وضعیت کیفیت‌زندگی شهری در شهر چاریکار با تمرکز بر ناحیه سوم شهر چاریکار است. تحلیل شاخص‌های مختلف اجتماعی، اقتصادی، فیزیکی و خدمات حمل و نقل می‌تواند سطح رضایت شهروندان را ارزیابی کند و بستر لازم برای برنامه‌ریزی‌های دقیق‌تر و توسعه پایدار در این شهر فراهم آورد. بنابراین، سؤال اصلی این است که وضعیت کیفیت‌زندگی در شهر چاریکار چگونه است و چه عواملی در رضایتمندی شهروندان نقش دارند؟ پاسخ به این سؤال می‌تواند راهنمایی مؤثری برای توسعه و بهبود زیرساخت‌ها و خدمات عمومی در این شهر باشد و گام مؤثری در جهت پایداری و توسعه انسانی این منطقه محسوب می‌گردد.

## ۲. روش تحقیق

تحقیق حاضر با روش توصیفی-تحلیلی به مطالعه کیفیت زندگی شهری در ناحیه سوم شهر چاریکار پرداخته است. ابزار اصلی تحقیق حاضر پرسشنامه‌ی ساختاریافته توسط محقق است که با رویکرد کمی و طیف لیکرت ۵ گزینه‌ای (از خیلی زیاد تا خیلی کم) طراحی شده است. پرسشنامه در جامعه مورد مطالعه توزیع شده سپس اطلاعات گردآوری شده در نرم افزار SPSS و Excel مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفتند.

### ۱.۲ جامعه آماری

جامعه آماری تحقیق حاضر شامل ساکنان ناحیه سوم شهر چاریکار می‌باشد با توجه با اینکه اطلاعات جمعیتی دقیق این ناحیه در دسترس ما قرار نداشت، بناً ما ناگزیر جهت تعیین حجم نمونه از روش تعیین حجم نمونه در جامعه دارای جمعیت نامعلوم استفاده نمودیم.

### ۲.۲ حجم نمونه و روش محاسبه

برای محاسبه حجم نمونه از فورمول کوکران استفاده شد با توجه به اینکه جمعیت جامعه مورد مطالعه معلوم نبودند بناً جهت تعیین حجم نمونه از فورمول کوکران و روش جامعه نامعلوم با در نظر داشت ۵۰٪ اشتراک حجم جامعه و انحراف ۵٪ و در سطح اطمینان ۹۵٪ حجم نمونه از این روش تعیین گردید. نظر به فورمول کوکران، ۳۸۵ نفر به عنوان حجم نمونه انتخاب گردید که به روش تصادفی برای نمونه‌ها پرسشنامه توزیع گردیده و نظریات آنها درباره رضایتمندی از کیفیت زندگی شهری جمع‌آوری گردید.

### ۳.۲ روایی و پایایی پرسشنامه

با توجه به این که بخش اعظم از داده‌ها با استفاده از پرسشنامه و گردش ساحوی به دست آمده است. پرسشنامه تحقیق جهت اعتبار سنجی (متغیرها) مورد ارزیابی روایی و پایایی قرار گرفتند. برای روایی پرسشنامه از نظریات صاحب نظران و اساتید نظر خواهی شده و از نظریات آنها جهت غنای روایی پرسشنامه استفاده گردید. سپس پایایی پرسشنامه با توزیع ۳۰ عدد پرسشنامه در جامعه آماری ارزیابی گردید. بنابر سنجش صورت گرفته میزان آلفای کرونباخ اعتبار پرسشنامه تحقیق حاضر با ضریب (۰.۹۴) در سطح عالی قرار گرفتند.

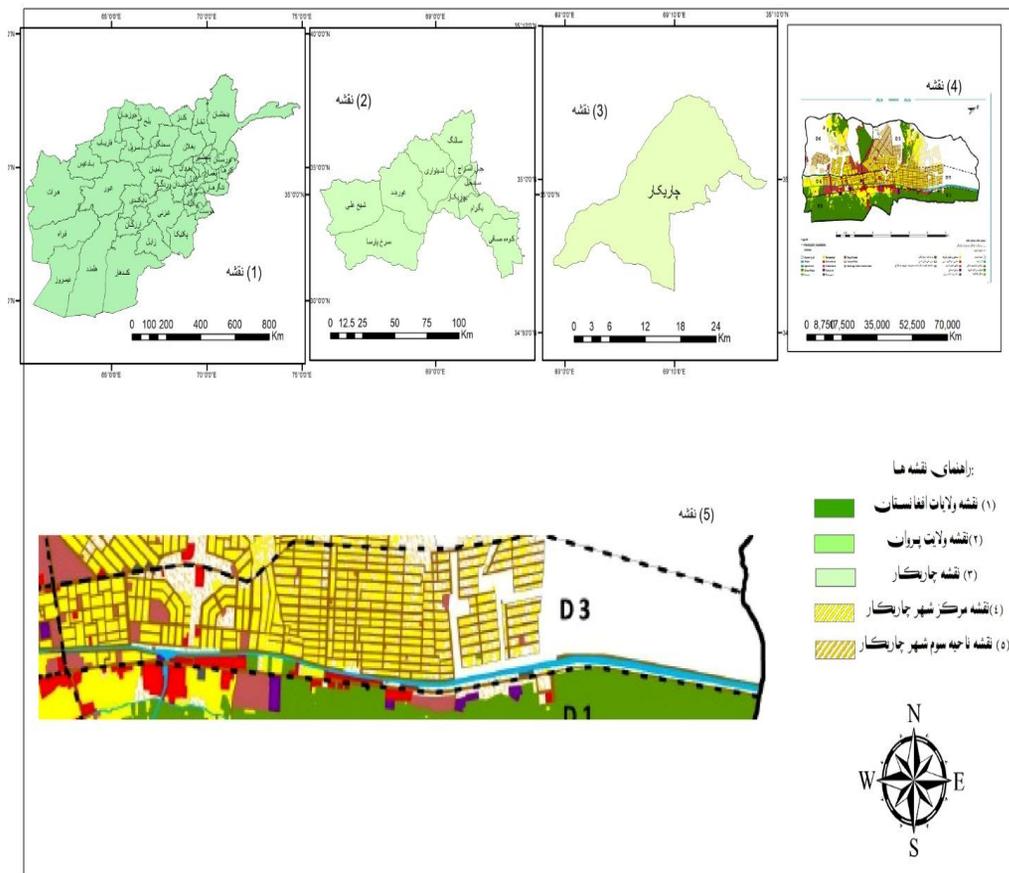
### ۴.۲ موقعیت جغرافیایی ولایت پروان

پروان از ولایت‌های مرکزی افغانستان است. ولایت پروان در ۶۴ کیلومتری شهر کابل موقعیت داشته و این ولایت ۱۵۰۰ متر بصورت اوسط از سطح بحر ارتفاع دارد. ولایت پروان از شمال با ولایت بغلان، از شرق با ولایت کاپیسا، از جنوب با ولایت‌های کابل و وردک و سرانجام از سمت غرب با ولایت بامیان مرز مشترک دارد. مساحت این ولایت ۵,۷۱۵.۱ کیلومتر مربع است، و در حدود ۵۸۹,۷۰۰ نفر نفوس دارد، که به تعداد ۲۹۸,۳۰۰ نفر ذکور و ۲۹۱,۴۰۰ نفر طبقه انان را تشکیل می‌دهد. شهر چاریکار مرکز این ولایت میباشد و این ولایت دارای ۱۰ ولسوالی می‌باشد (پروفایل معارف ولایت پروان، ۱۳۹۷).

### ۵.۲ معرفی شهر چاریکار

چاریکار مرکز ولایت پروان و یکی از شهرهای پرجمعیت افغانستان است. شهر چاریکار در حدود ۶۴ کیلومتری شمال کابل و در خاور پیوندگاه رودهای غوربند و پنجشیر واقع است راه اصلی کابل - بغلان و نیز شمال افغانستان از چاریکار می‌گذرد. جمعیت این شهر در سال ۱۹۸۸ در حدود ۲۹,۴۰۰ نفر برآورد شده بود و در سال ۲۰۰۸ در حدود ۵۳,۶۷۶ تن

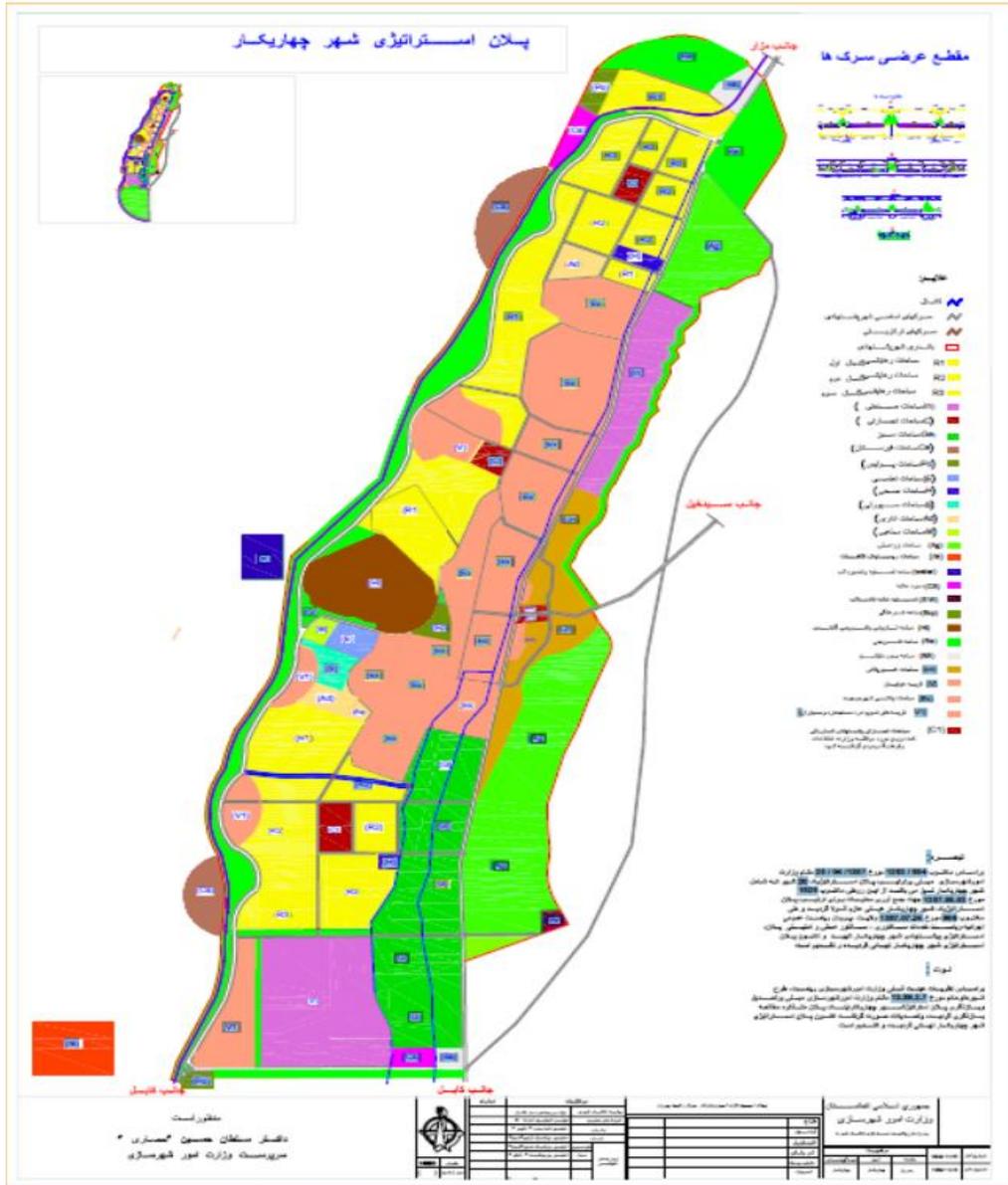
اعلام شد. اما در حال حاضر بنا بر ثبت فرضی ریاست احصائیه و معلومات، جمعیت این شهر در حدود ۱/۴۰۰۰۰ نفر تخمین گردیده است که بنا بر آمار تخمینی که از طرف اداره ملی محترم احصائیه و معلومات شهر چاریکار ارائه گردیده است ناحیه سوم این شهر در حدود ۳۰/۰۰۰ نفر نفوس دارد (اداره ملی احصائیه و معلومات چاریکار، ۱۴۰۴). البته شهر چاریکار از جمله شهرهای پر بازدید برای گردشگران داخلی و خارجی است که از نقاط دیدنی شهر، تپه گل غندی است. گردشگاه تپه گل غندی که از گردشگاههای بهاری افغانستان است در سال ۱۳۳۴ خورشیدی برابر با ۱۹۴۵ میلادی در زمان میرعلم خان شهردار چاریکار بنیاد شد در سال ۱۳۲۷ خورشیدی بهای جان، شاعر پشتوزبان از این تپه دیدن کرد و نام آن را تپه گل غندی (تپه گل) گذاشت اکثریت مردم این شهر از قوم تاجیک هستند.



نقشه (۱) محدوده مورد مطالعه

## ۶.۲ پلان استراتژیژیک شهر چاریکار

پلان استراتژیژیک شهر چاریکار در سال ۱۳۸۷ که قرار برای ترتیب پلان‌های استراتژیژیک ۲۰ شهر شده بود پلان این شهر نیز توسط وزارت محترم شهرسازی و مسکن منظور و توسط تیم تخنیکی این وزارت تهیه و ترتیب گردیدند. در این پلان تمامی کاربری‌های شهری این شهر مشخص گردیده است.



نقشه (۲) پلان استراتژی شهر چارمکاز (وزارت شهرسازی و مسکن، ۱۳۹۷)

### ۳. یافته‌ها

یافته‌های تحقیق با جداول در سطح اطلاعات عمومی و اطلاعات شاخص‌ها مورد بررسی قرار گرفته است. ابتدا میانگین امتیاز شاخص‌ها دریافت گردیده و سپس به بررسی وضعیت متغیرها نیز پرداخته شده است.

#### ۳.۱ اطلاعات جنسیتی، سنی، تحصیلی و تملک مسکن پاسخ دهندگان

با توجه به بررسی که در زمینه اطلاعات عمومی پرسشنامه تحقیق انجام شد در مجموع، داده‌ها نشان می‌دهند که اکثر شرکت‌کنندگان جوان‌تر با سنین ۲۵-۳۵ سال هستند و تعداد بیشتری از آنها مردان هستند؛ همچنین سطح تحصیلات

غالباً در حد دیپلوم و لیسانس قرار دارد. بیشتر این افراد مالک مسکن به صورت شخصی هستند، در حالی که برخی نیز در اجاره یا کرایه ساکنند. این جمعیت اغلب در سنین میان ۱۵ تا ۳۵ سال قرار دارند و قسمت زیادی از آنها تحصیلات متوسطه یا دیپلوم دارند. این الگوها نشان دهنده یک جامعه نسبتاً جوان و فعال است که بیشتر اعضایش در مرحله‌ای از زندگی قرار دارند که با اشتغال و مالکیت مسکن مرتبط است، و تحلیل این خصوصیات می‌تواند برای برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای و اجتماعی مفید باشد.

جدول (۱) اطلاعات جنسیت و سن پاسخ دهندگان

وضعیت جنسیت		وضعیت سنی	
جنسیت	فراوانی	درصد	سن
مرد	۲۶۹	۷۰٪	۱۵-۲۵ سال
زن	۱۱۶	۳۰٪	۲۵-۳۵ سال
مجموعه	۳۸۵	۱۰۰٪	۳۵ ساله بزرگتر
			مشخص نکرده
			فراوانی
			درصد
			۷۹
			۲۴۱
			۵۱
			۱۰
			۲۰.۵٪
			۶۲.۶٪
			۱۳.۲٪
			۲.۶٪

جدول (۲) اطلاعات تحصیلات و تملک مسکن پاسخ دهندگان

وضعیت تحصیلات		وضعیت تملک مسکن	
درجه تحصیلات	فراوانی	درصد	وضعیت تملک
ابتدایی	۳۰	۷.۸٪	کرایه
متوسطه	۵۳	۱۳.۸٪	اجاره ای
۱۲ پاس	۲۳۵	۶۱٪	گیروی
لیسانس	۵۶	۱۴.۵٪	شخصی
ماستر	۷	۱.۸٪	خطا
دکتر	۴	۱٪	مجموعه
مجموعه	۳۸۵	۱۰۰٪	
			فراوانی
			درصد
			۶۶
			۴۴
			۴۸
			۲۱۸
			۴
			۳۸۵
			۱۷.۱٪
			۱۱.۴٪
			۱۲.۷٪
			۵۶.۶٪
			۱٪
			۱۰۰٪

### ۲.۳ بررسی وضعیت شاخص‌ها

در این بخش از تحقیق برای استخراج اطلاعات پرسشنامه که در ارتباط به کیفیت زندگی شهری در ۴ شاخص و ۳۹ متغیر با طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت (خیلی کم، کم، متوسط، زیاد و خیلی زیاد) به بررسی میزان رضایت شهروندان ناحیه سوم شهر چاریکار پرداخته است. در نخست میانگین امتیاز تمامی شاخص‌ها استخراج و مورد ارزیابی قرار گرفت. لازم به ذکر است که امتیاز دهی طبق طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت می‌باشد بنابر میانگین امتیاز شاخص‌ها و متغیرها هرچه به عدد ۵ نزدیک شود نشان دهنده کیفیت زندگی بهتر و هرچه بطرف عدد ۱ نزدیک گردد نشان دهنده کیفیت زندگی پایین در سطح ناحیه است. عدد ۳ به عنوان حد میانه یا متوسط در نظر گرفته شده است.

جدول (۳) شاخص های کیفیت زندگی شهری در ناحیه سوم شهر چاریکار

ویژگی های آماری		متغیرها	شاخص ها
انحراف معیار	میانگین		
۱.۲۲	۲.۳۸	تا چه حد از خدمات آموزشی شهرک تان رضایت دارید؟	کیفیت محیط اجتماعی
		تا چه حد از هزینه خدمات آموزشی در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از خدمات بهداشتی شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از هزینه درمان و سلامت در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از رونق فعالیت های فرهنگی و سرگرمی در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از موجودیت کتابخانه ها در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از امنیت شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از امنیت زنان و کودکان تان در شهرک تان رضایت دارید؟	
۱.۷۶	۲.۳۹	تا چه حد از عملکردهای پلیس و افراد امنیتی در شهرک تان رضایت دارید؟	کیفیت محیط اقتصادی
		تا چه حد از سلامت روحی و روانی در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از هزینه زندگی در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از فرصت های شغلی در شهرک تان رضایت دارید؟	
۱.۱۹	۲.۴۶	تا چه حد از دسترسی به فضای کار در شهرک تان رضایت دارید؟	کیفیت محیط فیزیکی
		تا چه حد از هزینه مواد غذایی در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از دسترسی به سوپرمارکت ها در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از مقررات ساخت و ساز در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از کیفیت خانه های مسکونی در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از مساحت منازل مسکونی تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از تعداد اتاق منازل مسکونی تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از استحکامیت منازل مسکونی تان در مقابل حوادث طبیعی رضایت دارید؟	
		تا چه حد از فضا های سبز در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از کنترل آلودگی هوا در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از عدم موجودیت حیوانات موذی (موش، پشه، مار و...) در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از جمع آوری منظم زباله ها توسط شاروالی تان رضایت دارید؟	
تا چه حد از پاک کاری جوی ها و کانال های داخل شهر تان رضایت دارید؟			
تا چه حد از کیفیت آب آشامیدنی در شهرک تان رضایت دارید؟			
تا چه حد از رنگ آمیزی و نور پردازی در شهرک تان رضایت دارید؟			
تا چه حد از زیباسازی میدان ها، ایستگاه های موتورها و سطل های زباله دانی رضایت دارید؟			
تا چه حد از موجودیت پیاده روها در شهرک تان رضایت دارید؟			
تا چه حد از خدمات و تأسیسات عامه (کلینیک ها، مکاتب، مساجد و غیره) در شهرک تان رضایت دارید؟			
۱.۱۱	۲.۳۰	تا چه حد از دسترسی به مراکز خرید روزانه در شهرک تان رضایت دارید؟	کیفیت حمل و نقل
		تا چه حد از موجودیت وسایط نقلیه عمومی در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از هزینه وسایط نقلیه عمومی در شهرک تان رضایت دارید؟	
		تا چه حد از موجودیت تاکسی ها و بس های حمل و نقل شخصی در شهرک تان رضایت دارید؟	

شاخص‌ها	متغیرها	ویژگی های آماری
		انحراف میانگین معیار
	تا چه حد از آسایش و راحتی وسایط نقلیه در شهرک تان رضایت دارید؟	
	تا چه حد از نظم فعالیت های ترافیکی در شهرک تان رضایت دارید؟	
	تا چه حد از موجودیت پارکینگ های وسایط نقلیه در شهرک تان رضایت دارید؟	
	تا چه حد از امکانات رفاهی در شهرک تان رضایت دارید؟	

براساس نتایج تحلیل‌های آماری، میزان رضایت شهروندان در ناحیه سوم شهر چاریکار در حوزه‌های مختلف کیفیت زندگی نسبتاً پایین است. میانگین کلی نمرات در شاخص‌های مربوط به کیفیت محیط فیزیکی، کیفیت محیط اقتصادی، کیفیت محیط اجتماعی و کیفیت حمل‌ونقل به ترتیب برابر با (۲.۴۶)، (۲.۳۹)، (۲.۳۸) و (۲.۳۰) به دست آمده است، که همگی نشان‌دهنده رضایت نسبی پایین در این حوزه‌ها هستند، زیرا نمره‌های حاصل در مقیاس لیکرت ۱ تا ۵ بیشتر متمایل به عدد ۱ است که میل را بطرف نامطلوب ارزیابی شدن نشان می‌دهند. همچنین، انحراف‌های این شاخص‌ها که در حدود (۱.۱۱) تا (۱.۷۶) است، نشان می‌دهد میزان تفاوت نظرات افراد نسبت به سطح رضایت در هر حوزه قابل توجه است، یعنی اختلاف نظر در ارزیابی‌های افراد مختلف متفاوت است، به طوری که بیشترین انحراف معیار در حوزه‌ی شاخص محیط اقتصادی (۱.۷۶) مربوط به رضایت پایین در مسایل هزینه‌های زندگی و فرصت‌های شغلی است؛ انحراف معیار قابل توجه در این بخش نشان‌دهنده شکاف موجود میان طبقات مختلف اقتصادی در بین ناحیه است؛ یعنی وضعیت اقتصادی ساکنان این ناحیه از نظر جامعه‌ی آماری بسیار متفاوت بوده و اختلاف نظر در ارزیابی افراد نمونه نشان از تفاوت‌های طبقاتی ساکنان از نظر شاخص اقتصادی و درآمدی دارد. در مقابل کمترین انحراف معیار مربوط به «دسترسی به مراکز خرید روزانه» و «موجودیت تاکسی‌ها و وسایل نقلیه عمومی» است، یعنی که در این متغیرها اختلاف نظر نسبتاً کم است و همه موافق به دسترسی به متغیرهای متذکره است. ولی در کل رضایتمندی در سطح شاخص‌های کیفیت‌زندگی از جانب شهروندان در وضعیت نامطلوب قرار داشته و این شهر از منظر شاخص‌های کیفیت‌زندگی رضایت شهروندان را برآورده نتوانسته است. به‌طور مشخص، در حوزه کیفیت محیط فیزیکی، با میانگین (۲.۴۶) امتیاز نشان می‌دهد که رضایت از برنامه‌ریزی و زیرساخت‌های ساخت‌وساز، فضای سبز، کنترل آلودگی و خدمات شهری در سطحی پایین قرار دارد، و این وضعیت می‌تواند تأثیر مستقیم بر احساس راحتی و رفاه شهروندان داشته باشد. در حوزه حمل‌ونقل، میانگین (۲.۳۰) امتیاز حاکی از رضایت کم در زمینه دسترسی به وسایل حمل‌ونقل، امنیت و راحتی در سیستم حمل و نقل است. بنابراین، نتایج نشان می‌دهد که بهبود زیرساخت‌های فیزیکی، ارتقای خدمات اجتماعی و اقتصادی، و توسعه سیستم حمل‌ونقل عمومی می‌تواند در بهبود رضایت و کیفیت‌زندگی در این منطقه نقش مهمی ایفا کند.

#### ۴. بحث و مناقشه

بررسی‌های انجام‌شده در ارتباط به سنجش رضایتمندی از کیفیت‌زندگی شهری نشان می‌دهند که تفاوت‌هایی قابل توجه در درجه رضایت شهروندان از مؤلفه‌های مختلف کیفیت‌زندگی در مناطق متفاوت وجود دارد، و اکثریت شاخص‌ها نشان‌دهنده وضعیت نسبتاً نامطلوب و نیازمند بهبود است. پیشینه تحقیقات متعدد نشان می‌دهد که شاخص‌هایی مانند امنیت، بهداشت، سلامت، و محیط زیست در اکثر شهرها و روستاهای که در پیشینه تحقیق مورد بررسی قرار گرفتند وضعیت نسبتاً مطلوب‌تری دارند، در حالی که شاخص‌های که در این تحقیق برای ناحیه سوم شهر چاریکار مورد بررسی قرار گرفتند نسبتاً نامطلوب و از

نظر شهروندان رضایت بخش نبوده است. این تفاوت‌ها و نتایج ناسازگار، نشان می‌دهد که هر منطقه بر اساس شرایط اقتصادی، اجتماعی و زیرساختی خود، دارای تفاوت‌های خاصی است که نظر به اذهان شهروندان و ساکنان محلی فرق می‌کند. در مطالعه حاضر، با استفاده از روش‌های توصیفی و تحلیلی و آزمون‌های ناپارامتریک، مشخص شد که وضعیت شاخص‌های کیفیت‌زندگی در ناحیه سوم شهر چاریکار نسبتاً پایین است، به‌ویژه در حوزه حمل‌ونقل، که نظر به هر یک از شاخص‌های دیگر در وضعیت نامطلوب‌تری قرار دارند. در نهایت، این مطالعه و تحقیقات انجام شده از طرف سایر محققانی که در این زمینه تحقیقاتی انجام داده است بر اهمیت توسعه همکاری‌ها و دخالت‌های مؤثر در بهبود زیرساخت‌ها، فضای سبز، امکانات حمل‌ونقل و مدیریت شهری تأکید دارند، تا بتواند شرایط زندگی بهتر، سالم‌تر و کارآمدتری برای ساکنان فراهم کرد. بنابراین، مساله اصلی در مسیر آینده باید بر این باشد که چگونه برنامه‌ریزان و سیاست‌گذاران می‌توانند این تفاوت‌ها را مدیریت کرده و با اقدامات هدفمند، سطح کیفیت‌زندگی در مناطق مختلف، به‌ویژه در مناطق شهری کمتر توسعه‌یافته، را بهبود بخشند. یافته‌های این تحقیق نیز به مسئولان و مدیران شهری کمک خواهند نمود تا ضعف‌ها و مشکلات موجود شهری را از دید شهروندان شناسایی نموده و جهت بهبود آنها اقدامات لازم را انجام دهند.

#### ۴.۱ آزمون فرضیات تحقیق

نظر به بررسی‌های آماری که در سطح شاخص‌های مختلف این تحقیق انجام شد. نتایج تحلیل‌ها نشان داد که شاخص‌های کیفیت‌زندگی، شامل کیفیت محیط اجتماعی با میانگین (۲.۳۷) امتیاز، کیفیت محیط اقتصادی (۲.۳۸) امتیاز، کیفیت محیط فیزیکی (۲.۴۶) امتیاز و کیفیت حمل و نقل (۲.۳۰) امتیاز، پایین‌تر از سطح مطلوب یعنی متوسط است که بیانگر عدم رضایتمندی شهروندان از کیفیت‌زندگی شان می‌باشد. در این تحقیق دو فرضیه وجود داشت، اولی: بنظر می‌رسد رضایتمندی از کیفیت‌زندگی در این ناحیه در سطح مطلوب نباشد. دومی: بنظر می‌رسد تفاوت‌های معنی‌داری میان شاخص‌های کیفیت‌زندگی در این ناحیه وجود داشته باشد. بنأ، جهت استنباط در امتیازات شاخص‌ها جهت آزمون فرضیات تحقیق از روش فریدمن کار گرفته شد که چنین نتیجه بدست آمد: نظر به مقدار (Sig: ۰.۰۰۰) با سطح اطمینان ۹۹٪ در شاخص‌های مختلف بسیار کمتر از سطح اطمینان معمول است، این امر نشان می‌دهد که نمرات مربوط به شاخص‌های کیفیت‌زندگی در این ناحیه به صورت آماری نشانگر پایین بودن و نامطلوب بودن وضعیت در این حوزه‌ها است و به طور کلی، فرضیه مبنی بر نامطلوب بودن کیفیت‌زندگی در این ناحیه تایید می‌شود. در مورد فرضیه دوم، با توجه به مقدار (Chi-Square: ۲۲,۲۹۸) و درجه آزادی ۳، و سطح معنی‌داری بسیار پایین، می‌توان نتیجه گرفت که شاخص‌های مختلف کیفیت‌زندگی در این ناحیه سوم شهر چاریکار تفاوت‌های معناداری دارند. البته، برای دقیق‌تر بودن تحلیل، باید مقایسه مقادیر میانگین شاخص‌ها انجام شود، اما با توجه به آماره Chi-Square و سطح معنی‌داری چون صفر، این تفاوت‌ها از نظر آماری معنادار هستند. بنأ فرضیه دوم تحقیق نیز با سطح اطمینان قابل توجه مورد تایید قرار گرفتند. در مجموع گفته می‌توانیم که نتایج نشان می‌دهند که وضعیت کیفیت‌زندگی در ناحیه سوم شهر چاریکار به طور کلی تمایل بسوی نامطلوبیت دارد و در برخی شاخص‌ها و متغیرها، تفاوت‌های قابل توجهی در شاخص‌های مختلف وجود دارد، که نیازمند انجام اصلاحات و سیاست‌گذاری‌های هدفمند است.

جدول (۸) نتایج تست فریدمن جهت آزمون فرضیات تحقیق

شاخص‌ها	میانگین	سطح معنی‌داری (Sig)	درجه آزادی (df)	Chi-Square
کیفیت محیط اجتماعی	۲.۳۷			
کیفیت محیط اقتصادی	۲.۳۸	۰.۰۰۰	۳	۲۲.۲۹۸
کیفیت محیط فیزیکی	۲.۴۶			
کیفیت حمل و نقل	۲.۳۰			

## ۴.۲ رتبه‌بندی شاخص‌ها

نتایج رتبه‌بندی شاخص‌ها نشان می‌دهد که همه شاخص‌های مورد بررسی در ناحیه سوم شهر چاریکار از نظر آماری معنی‌دار هستند، زیرا سطح معنی‌داری (Sig: ۰.۰۰۰) با سطح اطمینان ۹۹ درصد نشان می‌دهد تفاوت‌ها در ارزیابی این شاخص‌ها در سطح معنی‌داری معنی‌دار هستند. شاخص کیفیت محیط فیزیکی در رتبه اول قرار دارد و نشان‌دهنده وضعیت نسبتاً بهتر در حوزه زیرساخت‌های فیزیکی است، در حالی که کیفیت حمل‌ونقل در رتبه چهارم قرار گرفته و وضعیت ضعیف‌تری دارد، یعنی نیازمند توجه و اصلاحات جدی است. شاخص کیفیت محیط اجتماعی در رتبه دوم و کیفیت شاخص اقتصادی در رتبه سوم قرار دارند و نشان می‌دهند که این شاخص‌ها در وضعیت نسبتاً نامناسب از نظر شهروندان قرار دارند، که نیازمند بهبود است. این نتایج نشان می‌دهد که تمرکز بر ارتقاء زیرساخت‌های حمل‌ونقل باید در اولویت باشد و نیاز به برنامه‌ریزی و اقدامات هدفمند برای بهبود کلی وضعیت کیفیت زندگی در ناحیه وجود دارد.

جدول (۹) رتبه بندی شاخص های کیفیت زندگی شهری

شاخص‌ها	میانگین	رتبه	سطح معنی‌داری (Sig)
کیفیت محیط اجتماعی	۲.۴۸	دوم	۰.۰۰۰
کیفیت شاخص اقتصادی	۲.۴۱	سوم	۰.۰۰۰
کیفیت شاخص فیزیکی	۲.۷۵	اول	۰.۰۰۰
کیفیت حمل و نقل	۲.۳۶	چهارم	۰.۰۰۰

## ۵. نتیجه‌گیری

بر اساس بررسی‌هایی که انجام شد، به این نتیجه می‌رسیم که کیفیت زندگی شهری از اهمیت بسیار بالایی در فضاهاى شهری برخوردار بوده و توجه محققان و متخصصان شهری را در شهرهای مختلف جهانی به خود جلب نموده است. هدف این مطالعه این بود که وضعیت فعلی کیفیت زندگی در منطقه مورد نظر مورد ارزیابی قرار گیرد. نتایج حاصل از تحقیق حاضر که رضایتمندی پایین شهروندان ناحیه سوم شهر چاریکار از کیفیت زندگی شهری، به ویژه در حوزه حمل‌ونقل (میانگین ۲.۳۰) را نشان می‌دهد، با بسیاری از تحقیقات پیشین همسو و در برخی موارد متفاوت است. این یافته‌ها، مشابه با نتایج پاشازاده و همکاران (۱۳۹۷)، خادمی و همکاران (۱۳۹۲) و آزاد خانی و همکاران (۱۳۹۲)، حاکی

از وضعیت نامطلوب کیفیت زندگی در مناطق شهری مورد مطالعه است. با این حال، تفاوت‌های قابل توجهی نیز مشاهده می‌شود که می‌تواند به عوامل محیطی، اجتماعی و اقتصادی خاص هر منطقه نسبت داده شود. یکی از وجوه اشتراک مهم بین تحقیق حاضر و بسیاری از مطالعات پیشین، پایین بودن رضایت شهروندان از شاخص‌های اقتصادی و حمل‌ونقل است. این امر با یافته‌های مردانی (۱۴۰۰) و شکوهی و همکاران (۱۳۹۴) همسو است که نیز به پایین بودن کیفیت درآمد، اشتغال و حمل‌ونقل اشاره کرده‌اند. با این حال، در حالی که در تحقیق حاضر، شاخص محیط فیزیکی (میانگین ۲.۴۶) بالاترین رضایت را داشته است، در تحقیقاتی مانند شاطریان و همکاران (۱۳۹۱) شاخص‌های اجتماعی بالاترین رضایت را به خود اختصاص داده‌اند. این تفاوت می‌تواند به تفاوت‌های فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی بین مناطق مورد مطالعه نسبت داده شود. یافته‌های تحقیق حاضر نشان می‌دهد که انحراف معیار بالایی در حوزه‌ی شاخص اقتصادی (۱.۷۶) وجود دارد که حاکی از تفاوت‌های قابل توجه در نظرات شهروندان در این حوزه است. بنا می‌توان تایید کرد که تفاوت‌های طبقاتی از نظر شاخص اقتصادی و درآمدی در این ناحیه قابل توجه است؛ البته این تفاوت‌ها در پهنای شهرهای مختلف و مخصوصاً در شهرهای جهان سوم معمول است. این امر با یافته‌های منفرد و همکاران (۱۳۹۱) همسو است که نیز تفاوت‌های معناداری در رضایتمندی شهروندان از نظر اقتصادی در نواحی مختلف شهر را گزارش کرده‌اند. با این حال، برخلاف تحقیق حاضر که تفاوت‌های جزئی بین شاخص‌های مختلف را نشان می‌دهد، تحقیقاتی مانند رستمی و همکاران (۱۳۹۴) تفاوت‌های چشمگیری در رضایتمندی شهروندان از کیفیت زندگی بین نواحی مختلف شهر را گزارش کرده‌اند. یکی از نکات قابل توجه در تحقیق حاضر، پایین بودن رضایت شهروندان از کیفیت حمل‌ونقل است که این امر با یافته‌های شکوهی و همکاران (۱۳۹۴) همسو است که نیز بیشترین شکاف کیفیت زندگی را در حوزه حمل‌ونقل گزارش کرده‌اند. این موضوع می‌تواند به مشکلات زیرساختی، کمبود بودجه و ضعف مدیریت شهری در این حوزه نسبت داده شود. در تبیین این یافته‌ها، می‌توان به عوامل متعددی اشاره کرد. اولاً، تفاوت‌های جغرافیایی، فرهنگی و اقتصادی بین مناطق مختلف می‌تواند منجر به تفاوت در رضایتمندی شهروندان از کیفیت زندگی شود. ثانیاً، تفاوت‌های روش‌شناختی بین تحقیقات مختلف، مانند حجم نمونه، روش نمونه‌گیری و ابزارهای اندازه‌گیری، می‌تواند بر نتایج تأثیر بگذارد. ثالثاً، تفاوت‌های زمانی انجام تحقیقات نیز می‌تواند منجر به تفاوت در نتایج شود، زیرا کیفیت زندگی شهری یک پدیده پویا است که با گذر زمان تغییر می‌کند. با توجه به محدودیت‌های تحقیق حاضر، مانند تمرکز بر یک ناحیه خاص از شهر و عدم بررسی تأثیر متغیرهای فردی بر رضایتمندی، پیشنهاد می‌شود که تحقیقات آینده به بررسی تفاوت‌های بین نواحی مختلف شهر، تأثیر متغیرهای فردی (مانند تحصیلات، درآمد و سن) بر رضایتمندی، و همچنین تحلیل طولی کیفیت زندگی شهری بپردازند. این تحقیقات می‌توانند به درک عمیق‌تر عوامل مؤثر بر کیفیت زندگی شهری و ارائه راهکارهای مؤثر برای بهبود آن کمک کنند. در نهایت، نظر به نتایج تحقیق حاضر پیشنهاد می‌گردد که بهبود کیفیت زندگی شهری در ناحیه سوم شهر چاریکار، به ویژه در حوزه حمل‌ونقل، نیازمند توجه ویژه مسئولان شهری و برنامه‌ریزان است. این امر با تأکید بالاساس (۲۰۱۷) بر لزوم وجود شهر با کیفیت بالا که دارای امنیت، پاک‌ی، زیبایی، اقتصاد پویا، مدیریت کارآمد، زیرساخت‌های مناسب و حمل‌ونقل عمومی کارآمد است، همسو می‌باشد. بنابراین، برنامه‌ریزی شهری هدفمند و تمرکز بر بهبود شاخص‌های کلیدی کیفیت زندگی می‌تواند به ارتقای رضایت شهروندان و بهبود کیفیت زندگی شهری در این منطقه کمک کند. نتایج این تحقیق به برنامه‌ریزان و متخصصان شهری مسئول در این ناحیه شهری، مشکلاتی موجود در این ناحیه شهری را بر خسته ساخته و به صورت کلی نتایج نشان داد که رضایتمندی شهروندان از شاخص‌های کیفیت زندگی شهری در سطح پایین قرار داشته و ضرورت به بهبود دارند که امید است در برنامه ریزی‌های نواحی شهری شهر چاریکار در این موارد توجه صورت گیرد تا باعث بهبود وضعیت رضایتمندی شهروندان از کیفیت زندگی شهری گردد. البته انتظار می‌رود مطالعات گسترده در بررسی این رضایتمندی در سایر نواحی شهری و در سطح شهر نیز انجام شود تا رضایت کلی شهروندان بصورت گسترده مورد ارزیابی قرار گرفته و نظر به مشکلات موجود برنامه ریزی‌های جهت بهبود وضعیت صورت گیرد.

## ۶. منابع و ماخذ

۱. ابراهیم زاده اسمین، حسین، کاربخش، حسن (۱۳۹۶). ارزیابی وضعیت کیفیت زندگی شهری در منطقه یک شهر زاهدان. فصلنامه علمی-پژوهشی جغرافیا (برنامه ریزی منطقه‌ای)
۲. اسماعیل زاده، حسن، صالح پور، شمسی، اسماعیل زاده، یعقوب (۱۳۹۴). تحلیل کیفیت زندگی شهری و رابطه آن با مشارکت شهروندان در امور شهری مورد شناسی: شهر نکهده.
۳. اسمیت، دیویدام، (۱۳۸۱)، کیفیت زندگی: رفاه اجتماعی و عدالت اجتماعی، ترجمه حاتمی نژاد و اردبیلی، نشریه اطلاعات سیاسی - اقتصادی، شماره نشریه ۱۸۶ و ۱۸۵.
۴. اکبری، اسماعیل، امینی، مهدی (۱۳۸۹). کیفیت زندگی شهری ایران، فصلنامه رفاه اجتماعی، سال دهم، شماره ۳۶.
۵. بندرآباد، علیرضا، احمدی نژاد، فرشته (۱۳۹۳). ارزیابی شاخص های کیفیت زندگی با تاکید بر اصول شهر زیست پذیر در منطقه ۲۲ تهران.
۶. پاشازاده، جلالیان. (۲۰۱۸). سنجش رضایتمندی شهروندان از کیفیت زندگی در شهر گرمی. *مطالعات برنامه ریزی سکونتگاه های انسانی*، ۱۳(۱)، ۱۴۵-۱۶۱.
۷. پروفایل معارف ولایت پروان، ۱۳۹۷. ریاست عمومی پلان و ارزیابی، آمریت تحلیل احصائیه و معلومات.
۸. پوراحمد، احمد، و زارعی، جواد. (۱۳۹۴). سنجش کیفیت زندگی در قلمرو بافت فرسوده شهری مطالعه موردی: منطقه ۹ شهر تهران. پژوهش و برنامه ریزی شهری، ۶(۲۱)، ۱-۱۸. SID. <https://sid.ir/paper/220376/fa>
۹. خاتم، اعظم. (۱۳۸۴). سنجش ظرفیت جمع پذیری و کیفیت زندگی در تهران، مطالعات فرادست طرح جامع تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات شهرسازی و معماری ایران، تهران، معماری وزارت مسکن و شهرسازی.
۱۰. خادم الحسینی، احمد. (۱۳۸۹). سنجش کیفیت زندگی در نواحی شهری (مطالعه میوردی: شیهر نورآبید استان لرستان) فصلنامه جغرافیا و مطالعات محیطی، سال اول، شماره ۳، ۴۵-۶۰.
۱۱. رضایی، م، ر، آسیابانی، ز. (۱۳۹۷) ارزیابی میزان اثر پذیری مشارکت شهروندان از کیفیت زندگی در امور شهری (مطالعه موردی: شهر نیریز) فصلنامه علمی- پژوهشی و بین المللی انجمن جغرافیای ایران، سال شانزدهم، شماره ۵۸، صص ۱۴۱-۱۵۶.
۱۲. رضوانی، م. و شکیبا، منصوریان. (۱۳۸۷). ارزیابی کیفیت زندگی در نواحی روستایی فصلنامه پژوهشی رفاه اجتماعی، سال هشتم، شماره ۳۱-۳۰، صص ۳۵-۵۹.
۱۳. رضوانی، محمد رضا، متکان، علیاکبر، منصوریان، ح، ستاری، محمد، ح. (۱۳۸۸). توسعه و سنجش شاخص های کیفیت زندگی شهری، مجله مطالعات و پژوهش های شهری و منطقه ای، سال اول، شماره دوم، پاییز، صص ۱۸۷.
۱۴. رهنمایی، محمدتقی، ملائی، امین فرجی، حاتمی نژاد، حسین، عظیمی، آزاده (۱۳۹۱). تحلیل بر مفهوم کیفیت زندگی شهری در شهر بابلسر. جغرافیا و آمایش شهری.
۱۵. صابر فر، رستم. (۱۴۰۳) کاربرد شاخص های چند بعدی (افقی و عمودی) در بررسی کیفیت زندگی شهری (مطالعه موردی: شهر بیرجند). فصلنامه مطالعات توسعه پایدار شهری و منطقه ای. دوره ۵، شماره ۲.
۱۶. صدیقه، لطفی، ۱۳۸۸. مفهوم کیفیت زندگی شهری: تعاریف، ابعاد و سنجش آن در برنامه ریزی شهری.

۱۷. عباس آبادی، محمد حسینی، طالعی، محمد (۱۳۹۵). ارزیابی کیفیت زندگی شهری مبتنی بر داده‌های آماری مکانی.
۱۸. فرج‌پور، ب.، سویل. و موسوی، س.، اکبری، ن.، شبنم. (۱۴۰۰). بازشناسی عوامل مؤثر بر کالبد فضاهای مسکونی و سنجش میزان رضایتمندی ساکنان مجتمع‌های مسکونی از کیفیت کالبدی محیط مسکونی (موردشناسی: مجتمع مسکونی آسمان تبریز). فصلنامه جغرافیا و آمایش شهری- منطقه‌ای، ۴۱، ۱۹۵-۲۲۰.
۱۹. قالیباف، روستائی، رمضان‌زاده، ل. و طاهری. (۲۰۱۱). ارزیابی کیفیت زندگی شهری (مطالعه موردی: محله یافت آباد). جغرافیا (انجمن جغرافیایی ایران)، ۳۱(۹)، ۳۳-۵۴.
۲۰. قدمی، مصطفی، معتمد، سمانه. (۱۳۹۲). بررسی کیفیت زندگی در شهرهای کوچک با تاکید بر بعد سلامت فردی و اجتماعی، (مطالعه موردی شهر نور استان مازندران). فصلنامه جغرافیا و برنامه ریزی محیطی، سال ۲۴، شماره ۱، صص ۵.
۲۱. قربانی، اسکوئی ارس، طهماسبی مقدم. (۲۰۲۲). بررسی رضایتمندی از کیفیت زندگی شهری در سکونتگاه های غیررسمی (مطالعه موردی: محله یوسف آباد تبریز). مهندسی جغرافیایی سرزمین، ۶(۴)، ۸۱۷-۸۳۴.
۲۲. قنبری، ابوالفضل، کریم زاده، صدرا، ترانه، صدیقه (۱۴۰۰). بررسی کیفیت زندگی شهری با استفاده از سنجش از دور و GIS مطالعه موردی: مناطق ۱ و ۲ شهر زاهدان. فصلنامه علمی- پژوهشی اطلاعات جغرافیایی.
۲۳. کاظم زاده، علی، درویشی بلورانی، علی، نسیانی سامانی، نجمه، تومانیان، آرا (۱۳۹۶). ارزیابی کیفیت زندگی شهری با استفاده از سنجش از دور و GIS. فصلنامه علمی- پژوهشی اطلاعات جغرافیایی.
۲۴. کرم، امیر؛ محمدی، اعظم (۱۳۸۸). ارزیابی و پهنه بندی تناسب زمین برای توسعه فیزیکی شهر کرج و اراضی پیرامونی بر پایه فاکتورهای طبیعی و روش فرایند تحلیل سلسله (AHP) فصلنامه جغرافیای طبیعی، دانشگاه تهران، سال اول، شماره ۴، صص ۷۹-۷۴.
۲۵. لطفی و صابری. (۲۰۱۲). ارزیابی کیفیت زندگی شهری با استفاده از روش تصمیم گیری چند معیاره (مطالعه موردی: نواحی شهر یاسوج). جغرافیا و مطالعات محیطی، ۱(۴)، ۴۵-۵۹.
۲۶. محسن کوهی نصرآبادی، مرتضی واحدیان، و بهناز مختاریان. ۱۴۰۱. «بررسی نقش کیفیت زندگی شهری در رضایت مندی شهروندان مناطق پانزده گانه شهر اصفهان».
۲۷. محمدی، د.، سلیمان. و خانیزاده، محمد، ع.، نمازیان، فریبا. (۱۳۹۷). سنجش میزان رضایتمندی از مسکن مهر با تاکید بر ابعاد پایداری اجتماعی (مطالعه موردی: مسکن مهر شهر یاسوج). فصلنامه مطالعات برنامه ریزی سکونتگاه های انسانی، ۱۳(۱)، ۲۵۱-۲۶۶.
۲۸. محمدی، ر.، شریعتی، ص.، پرند، ک. و عباس پور، ع. (۱۳۸۵) طراحی و استقرار نظام ارزشیابی کلان عملکرد وزارت علوم، تحقیقات و فناوری. فصلنامه پژوهش و برنامه ریزی در آموزش عالی شماره ۳۶، صص ۹۱-۱۲۴.
۲۹. مختاری، م. و نظری، ج. (۱۳۸۹). جامعه شناسی کیفیت زندگی، انتشارات: جامعه شناسان، چاپ اول، تهران.
۳۰. مردانی، (۲۰۲۱). ارزیابی کیفیت زندگی در روستاهای پیراشهری، مورد: دهستان صادقیه شهرستان نجف آباد. جغرافیا و روابط انسانی، ۳(۴)، ۴۰۸-۴۱۸.
۳۱. موسوی، م.، میرنجف. و کشکولی، علی. (۱۳۹۴). ارزیابی توزیع فضایی کیفیت زندگی در محلات شهر سردشت، نشریه پژوهش برنامه ریزی شهری جلد ۶، شماره ۷۹.
۳۲. نرگس صادقی، اسماعیل شیعه، و کیانوش ذاکر حقیقی. ۱۴۰۲. «سنجش رضایت از کیفیت زندگی شهری در محله های شهر کرج». برنامه ریزی رفاه و توسعه اجتماعی.

33. Adriaanse, C. C. M. (2007). Measuring residential satisfaction: a residential environmental satisfaction scale (RESS). *Journal of housing and the built environment*, 22(3), 287-304.
34. Beck, A & Stave, K (۲۰۱۱) . understanding urban quality of life and sustainability, available at: [www.systemdynamics.com](http://www.systemdynamics.com).
35. Costanza, R., Fisher, B., Ali, S., Beer, C., Bond, L, Boumans, R., et al. 2007. Quality of life: an approach integrating opportunities, human needs, and subjective well-being. *Ecological Economics*, 61, 267–276.
36. Dissart, J. Deller, S. (2000). "Quality of Life in the Planning Literature". *Journal of Planning Literature*, 15: 135-161
37. Foo Tuan Seik (2000), Subjective assessment of urban quality of life in Singapore, *Habitat International*, 24, pp 31-49
38. Hal, P. (2002). Urban and regional planning. Translation of Jalal Tabrizi, printing, publishing process and urban planning. (In Persian).
39. Harpham. Trudy & et al, (2001), Healthy city 52 project in developing countries: The first evaluation, south bank university, London, SW8, 2JZ, UK.
40. Higgins, P & Campanera, Josep M (2011). sustainable quality of life in English city location, *Cities* 28, 290 – 299.
41. Kles, Rusen (2012). The quality of life and the environment, *proceda – Social and behavioral science*, 35, 23 – 32.
42. Mc crea, Rod, Tung-Kai Shyy & Robert Stimson (2004), Modelling Urban Quality of Life in South East Queensland by linking subjective and objective indicators, 28th Australian and New Zealand regional Science Association International Annual Conference, Wollongong, NSW, 28th September to 1 October.
43. Philips, David, (2006). Quality of Life Concept, policy and practice, Routledge, London and New York.
44. Schyns, Peggy and Jeroen Boelhouwer (2004), Measuring Quality Of Life in Amsredam from the viewpoint of participation, The Amsterdam bureau for Research an statistics/ Social and Cultural Planning Office
45. Ulengin, B. Ulengin, F. Guvenc, U. (2001). "A multidimensional approach to urban quality of life: The case of Istanbul". *European Journal of Operational Research*, 130: 361-374

