

جغرافیا و آمایش شهری - منطقه‌ای، شماره ۱۵، تابستان ۱۳۹۴

وصول مقاله : ۱۳۹۲/۱۲/۵

تأیید نهایی : ۱۳۹۳/۷/۳۰

صفحات : ۱۹۶ - ۱۷۷

## ارزیابی شاخص‌های فضایی-کالبدی شهر مشهد در راستای تبدیل شدن به شهر دوستدار سالمند

دکتر سید هادی زرقانی<sup>۱</sup>، دکتر امید علی خوارزمی<sup>۲</sup>، لیلا جوهری<sup>۳</sup>

### چکیده

در قرن ۲۱ با مسئله پیرشدن جمعیت و شهرنشینی مواجه هستیم، با گسترش شهرها، تعداد افراد ۶۰ ساله و بالاتر رو به افزایش است. جهان به سرعت در حال پیر شدن است. مسأله سالمندی جمعیت ایران به دلایل مختلف از جمله کاهش میزان مولید، پیشرفت‌های علم پزشکی، بهداشت، آموزش و پرورش و افزایش امید به زندگی در حال ظهور بوده و پدیده نوینی به شمار می‌آید. هدف این تحقیق بررسی وضعیت شهر مشهد در ارتباط با شاخص‌های شهر دوستدار سالمند با تأکید بر شاخص‌های فضایی-کالبدی (فضاهای باز شهری، ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی، حمل و نقل درون شهری، ایمنی و سهولت تردد) است. روش تحقیق توصیفی-پیمایشی از نوع کاربردی است، با توجه به اینکه تحقیق حاضر به صورت پیمایشی انجام گرفته است، برای جمع‌آوری داده‌ها از پرسشنامه استفاده شد. پرسشنامه با استفاده از معیارهای استاندارد سازمان بهداشت جهانی طراحی شده است و روایی آن مورد تأیید است. نتایج، نشان‌دهنده این است که شاخص‌های مورد مطالعه گرچه پایین‌تر از استانداردها نیستند و در وضعیت نسبتاً قابل قبولی قرار دارند؛ اما تنها نیازهای اولیه سالمندان را تأمین می‌کنند و می‌توان گفت با وضعیت ایدئال و تجارب سایر کشورهای توسعه‌یافته جهت تبدیل شدن به شهر دوستدار سالمند فاصله زیادی وجود دارد و با توجه به طیف لیبرت که مبنای مقایسه و بررسی بود، هیچ کدام از شاخص‌ها، نمره ۴ یا ۵ (حداکثر مطلوبیت) را کسب نکرده‌اند که در انتها، راهکار و پیشنهادهایی جهت بهبود وضع موجود ارائه شده است. کلید واژگان: شهر دوستدار سالمند، فضاهای باز شهری، حمل و نقل، ایمنی و سهولت تردد، ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی، شهر مشهد.

## مقدمه

پیری فرآیندی است که طی آن کاهش قوای روانی و جسمی در اثر گذشت زمان روی می‌دهد. سالمندی فرایندی است که فرآیند زندگی تمامی انسان‌ها را شامل می‌شود. سالمندی، بالارفتن سن، بیماری نیست بلکه یک پدیده حیاتی است که همگان را شامل می‌شود و در واقع یک سیر طبیعی است که در آن تغییرات فیزیولوژیکی و روانی در بدن رخ می‌دهد (Biggs et al, 2000: 661). از طرفی با توجه به اینکه پدیده سالمندی امری همگانی است، آماده‌ساختن جمعیت برای دوران سالخوردگی باید جنبه تفکیک‌ناپذیری از سیاست‌های توسعه اجتماعی و اقتصادی باشد و با مساعی زیاد در تمام سطوح کشوری، محلی، خانوادگی و فردی توأم شود (دوبوآر، ۱۳۷۵: ۳۴). شمار جمعیت سالمندان در ۵۰ سال گذشته سه برابر شده است و در ۵۰ سال آینده نیز سه برابر خواهد شد. در سال ۱۹۵۰ نزدیک به ۲۰۵ میلیون نفر سالمند در سرتاسر جهان وجود داشت، ۵۰ سال بعد شمار افراد سالمند سه برابر شد و به ۶۰۶ میلیون نفر رسید. در نیمه اول قرن حاضر نیز، پیش‌بینی می‌شود که جمعیت سالمند در جهان در سال ۲۰۵۰ به دو میلیارد نفر برسد. جمعیت سالمندان نسبت به کل جمعیت از رشد سریع‌تری برخوردار است (استوتزل، ۱۳۸۳: ۳۴۵). شهر مشهد به عنوان دومین کلان شهر ایران از پدیده سالمندی مستثنی نخواهد بود، بلکه بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن آبان ماه سال ۱۳۹۰ جمعیت گروه ۶۵ سال به بالا ۵/۰۶٪ بوده است (مرکز آمار ایران). این در حالی است که ۸٪ جمعیت بالای سن ۶۵ باشند پیری جمعیت رخ خواهد داد (WHO, 2007). جمعیت سیال حدود ۳۰ میلیون زائر در سال نیز که بخشی از آن‌ها جمعیت سالمند یا ناتوان هستند بر اهمیت این امر می‌افزاید، علاوه بر این تعدادی از سالمندان شهرهای

دیگر نیز برای استفاده از فیوضات معنوی همجواری با حضرت رضا (ع) به این شهر مهاجرت کرده و سال‌های پایانی عمر خود را در مشهد سپری می‌کنند (مهندسان مشاور طاش، ۱۳۸۵). بنابراین توجه به نیازهای این قشر از جامعه، برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری‌های خاص بسیار حائز اهمیت است؛ زیرا شهرداری مشهد و سایر نهادهای متولی امر نه تنها در قبال مجاوران، بلکه در برابر زائران حرم حضرت رضا (ع) باید بهترین و با کیفیت‌ترین خدمات شهری را ارائه دهند. هدف پژوهش حاضر ارزیابی وضعیت کلان شهر مشهد جهت تبدیل شدن به شهر دوستدار سالمند از منظر شاخص‌های فضایی-کالبدی (فضاهای باز شهری، حمل و نقل، ایمنی و سهولت تردد و ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی) و از دیگر اهداف، بررسی شاخص‌های مورد مطالعه از منظر تفکیک مناطق محل زندگی سالمندان و تفاوت در تحصیلات است.

## اهمیت و ضرورت تحقیق

سالمندی و مسائل مربوط به آن، یکی از مهمترین مؤلفه‌های تشکیل دولت رفاه در دوران معاصر است. کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه، برنامه‌های رفاهی ویژه‌ای برای جمعیت سالمند دارند (پتريک، ۱۳۸۱: ۳۵). بنابراین اصل حمایت از سالمندان یکی از مهم‌ترین زمینه‌های شکل‌گیری دولت رفاه در آستانه قرن بیستم بوده است. از سوی دیگر سازمان بهداشت جهانی با طراحی و انتشار "شهر دوستدار سالمند در عرصه جهانی: یک راهنما" (WHO, 2007) در چندین بخش به بررسی روند رشد جمعیت افراد بالای ۶۰ سال در جهان، پیرشدن ساختار جمعیت، سن فعال و سن سالمندی پرداخته است و در ادامه آن شاخص‌های شهر دوستدار سالمند و استانداردهای مربوط به هر شاخص بررسی شده است، این پروژه اولین بار در سال ۲۰۰۵ مطرح شد و از سال ۲۰۰۶ به بعد از کشورهای

- ۳- سیستم حمل و نقل شهری در شهر مشهد تا چه میزان متناسب با نیازهای سالمندان است؟
- ۴- وضعیت ایمنی و سهولت تردد در شهر مشهد تا چه میزان متناسب با نیازهای سالمندان است؟
- ۵- بین منطقه محل سکونت سالمندان و نگرش آن‌ها نسبت به وضعیت شاخص‌های شهر دوستدار سالمند تفاوت وجود دارد؟

### فرضیات تحقیق

- ۱- به نظر می‌رسد فضاهای باز شهری در شهر مشهد مطابق با نیاز سالمندان طراحی نشده است.
- ۲- به نظر می‌رسد ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی در شهر مشهد مطابق با نیاز سالمندان طراحی نشده است.
- ۳- به نظر می‌رسد سیستم حمل و نقل شهری در شهر مشهد متناسب با نیازهای سالمندان طراحی نشده است.
- ۴- به نظر می‌رسد وضعیت ایمنی و سهولت تردد در شهر مشهد متناسب با نیازهای سالمندان نیست.
- ۵- بین نگرش سالمندان ساکن در مناطق مختلف شهری نسبت به وضعیت شاخص‌های شهر دوستدار سالمند تفاوت معنی‌داری وجود ندارد.

### روش تحقیق

تحقیق حاضر توصیفی-پیمایشی از نوع کاربردی است. در این تحقیق ابتدا از طریق مطالعه کتابخانه‌ای؛ استفاده از مقالات داخلی و خارجی به بررسی مفهوم شهر دوستدار سالمند و شاخص‌های آن با توجه به استانداردهای سازمان بهداشت جهانی پرداخته شد. سپس با استفاده از ابزار پرسشنامه به صورت طیف لیکرت (از کاملاً مخالفم نمره ۱ تا کاملاً موافقم نمره ۵) به بررسی و تحلیل ۴ شاخص عمده (ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی: ۵ سؤال، حمل و نقل

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 نزدیک با پیروی جمعیت مواجه خواهد شد، حائز اهمیت است. شهر مشهد به عنوان دومین کلان شهر مذهبی ایران روز به روز با افزایش جمعیت مواجه است و به دلیل وجود بارگاه حضرت ثامن الحجج (ع) سالانه نیز پذیرای میلیون‌ها زائر از سراسر ایران و جهان است، بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن در آبان ماه ۱۳۸۵، جمعیت افراد بالای ۶۵ سال در شهر مشهد ۴/۴۹٪ بوده است (مرکز آمار ایران، آمارنامه ۱۳۸۹). این درصد تقریباً معادل ۱۰۸ هزار نفر از کل جمعیت را شامل می‌شود و در سرشماری عمومی نفوس و مسکن آبان ماه ۱۳۹۰ این میزان به ۱۴۰ هزار نفر رسیده است (مرکز آمار ایران، آمارنامه ۱۳۹۱). فضای شهری ایدئال فضایی است که در آن عدالت شهروندی رعایت شده باشد و تمامی شهروندان بتوانند از این فضا استفاده کنند. سالمندان در واقع بخشی از شهروندان آسیب‌پذیر شهر به شمار می‌آیند و در صورتی که فضاهای شهری برای سالمندان مناسب‌سازی شود، پیامد مثبت آن برای سایر اقشار جامعه نیز خواهد بود (مشایخی، ۱۳۷۷: ۱۴۴).

### سؤالات و فرضیات تحقیق

#### • سؤالات تحقیق

- ۱- فضاهای باز شهری در شهر مشهد تا چه میزان متناسب با نیازهای سالمندان است؟
- ۲- ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی در مشهد تا چه میزان متناسب با نیازهای سالمندان است؟

### پیشینه تحقیق

مطالعات در ارتباط با شهر دوستدار سالمند با تأکید بر یک بعد و رویکردی خاص در تحقیقات داخلی صورت گرفته است و پیشینه این موضوع در مطالعات خارجی به صورت منسجم تر دنبال شده است، که در جدول ۱ به اختصار به چند مورد از تحقیقات صورت گرفته در ارتباط با سالمندان و کیفیت زندگی آنان پرداخته می‌شود.

درون شهری: ۸ سؤال، ایمنی و سهولت تردد: ۵ سؤال، فضاهای باز شهری: ۱۹ سؤال) در اساس شکل‌گیری شهر دوستدار سالمند پرداخته شد. با توجه به اینکه پرسشنامه با استفاده از معیارهای استاندارد سازمان بهداشت جهانی طراحی شده است، روایی آن مورد تأیید است. لازم به ذکر است سؤالات با شیوه ترجمه- بازگشت- ترجمه، بومی‌سازی شده است. برای بررسی پایایی از ضریب آلفای کرونباخ<sup>۱</sup> استفاده شده است که مقدار آن برابر ۰/۷۸٪ به دست آمد که این میزان مورد قبول است. جامعه آماری پژوهش حاضر کلیه ساکنان ۶۵ سال به بالا در شهر مشهد هستند؛ لذا با استفاده از نمونه‌گیری کوکران، نمونه‌ای با حجم ۳۸۴ نفر از افراد ۶۵ سال به بالا، با استفاده از نمونه‌گیری طبقه‌ای (مناطق شهرداری ۱۳ گانه شهر مشهد به عنوان طبقه در نظر گرفته شده‌اند) که در نهایت ۳۸۰ پرسشنامه تکمیل و مورد بررسی قرار گرفت. بدین منظور کل جامعه آماری، که سالمندان ۶۵ سال به بالا ۱۴۰/۰۲۳ نفر هستند (مرکز آمار ایران، آمارنامه ۱۳۹۱) به نسبت جمعیت مناطق طبقه‌بندی شده‌اند و سپس با تخصیص متناسب، نمونه‌های لازم، به تفکیک مناطق شهرداری شهر مشهد و همچنین به منظور کاهش خطای موجود و قابل تعمیم شدن بسط نتایج به جامعه سعی شده است که در هر منطقه، نیمی از افراد زن و نیمی دیگر مرد انتخاب شوند که این هدف تا حد بیش از ۹۰٪ تحقق پیدا کرده است، برای بررسی فرضیات، ابتدا نرمال بودن داده‌ها با استفاده از آزمون کالموگروف-اسمیرنف سنجیده شده است. همچنین از آزمون t جهت مقایسه میانگین‌ها و از آنالیز واریانس برای بررسی مناطق به تفکیک و بررسی ارتباط شاخص‌ها با تحصیلات استفاده شده است. برای تحلیل داده‌ها از نرم‌افزار آماری SPSS استفاده شده است.

جدول ۱: پیشینه تحقیق

عنوان تحقیق	پژوهشگر	نتایج
مناسب‌سازی مبلمان شهری برای سالمندان شهر تنکابن	معمار، ۱۳۸۸	در این تحقیق به بررسی پیاده‌روها، پل‌های ارتباطی بین پیاده‌رو و خیابان، پله‌ها و کفپوش معابر، میز و نیمکت‌ها و پل‌های هوایی، سطل زباله، تابلوهای راهنمای مسیر و چراغ‌های راهنمایی رانندگی پرداخته شده است و به طور کلی مبلمان شهری، زیبایی‌های بصری و ایمنی و سهولت تردد و فضاهای باز شهری بررسی شده است. طبق نتایج مصاحبه با سالمندان و پرسشنامه به این نتیجه رسید که در شهر جای گرافیک، نور و رنگ خالی است و به زیباسازی شهر و مبلمان شهری کمتر توجه شده است. سالمندان گروه سنی ۶۵-۷۰ سال از کمبود نیمکت‌ها در پارک‌های محلی و عدم رعایت فاصله استاندارد در جایابی نیمکت‌ها و همچنین عدم تجهیز پل‌های هوایی به پله برقی ابراز نارضایتی داشته‌اند. به طوری که این دو سنجه کمترین میانگین را به خود اختصاص داده است.
تغییر فضای باز روش مستقیم در توسعه منظر شهری؛ راهی برای ایجاد شهر دوستدار سالمند	حیدری و همکاران (۱۳۸۷)	در این تحقیق به بررسی شاخص فضاهای باز شهری، به عنوان یکی از معیارهای شهر دوستدار سالمند پرداخته شده است، نتایج با استفاده از نظرسنجی و آگاهی از دیدگاه سالمندان حاکی از این است که آنچه سالمندان خواهان آن هستند: ایمنی مسیرها، راحتی و مسطح‌بودن مسیرهای عبوری و عدم کاربرد شیب‌های تند، ایجاد زیبایی در پیاده‌روها با استفاده از کاشت درختان و فضای سبز و ایجاد تنوع در مسیر با ایجاد فضاهای مکث و حرکت یا مسقف‌کردن بعضی از مسیر جهت پاسخ‌گویی به مسائل اقلیمی نظیر سایه و بارندگی، تأمین امنیت مسیرهای پیاده از طریق نصب چراغ‌ها و نورپردازی در شب. به طور کلی در بین سنجه‌های مورد پرسش مسطح‌بودن مسیرهای عبوری در راستای سهولت تردد سالمندان کمترین میانگین و نورپردازی در شب بیشترین میانگین و سطح رضایت سالمندان را نشان می‌دهد.
پیری جمعیت؛ توسعه شهر دوستدار سالمند، نمونه موردی: بروکسل؛ بلژیک	Buffle et al., 2012	در این تحقیق به راه حل‌های احتمالی برای تبدیل کردن شهر بروکسل به شهر دوستدار سالمند پرداخته شده است. نتایج حاکی از این است که افراد سالمند به طور خاص به تغییرات فیزیکی و محیطی حساس هستند؛ لذا به دلیل این تعلق خاطر تغییرات در محیط پیرامون باید تدریجی و گام به گام باشد؛ زیرا سالمندان زمانی که به محیط خو می‌گیرند، تغییر ساختاری آن بسیار مشکل است، این امر می‌تواند شامل بازسازی و تخریب بناهای قدیمی باشد. علاوه بر این حجم ترافیک، محدودیت سرویس بهداشتی عمومی و مکان‌هایی برای استراحت در سطح وسیع جزو عواملی هستند که اکثر سالمندان از آن رنج می‌برند و کیفیت زندگی آنان را کاهش می‌دهد.
تحرک روزمرد افراد سالمند در طبقات مختلف شهری، مورد مطالعه: شهر بن آلمان	Fo'bkner and Grotz, 2005	در این تحقیق بر دو بعد فضاهای باز شهری و ایمنی و سهولت تردد و ساختمان‌ها و استانداردهای ساخت و ساز برای سالمندان تأکید شده است. نتایج حاکی از این است که اکثر شرکت‌کنندگان در مصاحبه اتفاق نظر داشتند 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 شرکت‌کنندگان؛ امنیت پیاده‌روها، ساختمان‌ها و آپارتمان‌های مجهز به آسانسور و نزدیک‌بودن مراکز خرید برای کاهش حرکات فیزیکی بود.

منبع: نگارندگان

## مبانی نظری - سالمندی

فیزیولوژیکی با سالمندی روانی و سالمندی اجتماعی در یک فرد به صورت هم زمان روی دهد؛ زیرا ممکن است فردی از نظر زیستی و جسمی سالمند تلقی شود و لیکن از نظر روان‌شناختی خود را جوان احساس کند یا برعکس امکان دارد جامعه فردی را که از نظر

پدیده سالمندی یک مسیر طبیعی است که در آن تغییرات فیزیولوژیکی و روانی-اجتماعی در بدن رخ می‌دهد البته کمتر اتفاق می‌افتد که سالمندی

حمل و نقل، ایمنی و سهولت تردد) به منظور اهمیت روزافزون آن‌ها در کیفیت زندگی همه افراد، به خصوص سالمندان به عنوان قشری آسیب‌پذیر و دغدغه‌های دوران سالمندی است.

#### – شاخص‌های شهر دوستدار سالمند

##### ✓ فضاهای باز شهری

فضای عمومی باید شرایطی را برای گروه‌های مختلف اجتماعی فراهم کند تا علاوه بر رابطه‌های با واسطه، به طور بی‌واسطه نیز با یکدیگر ارتباط برقرار کنند (Bernard et al., 1998: 71). در فضاهای باز شهری باید به چگونگی شکل‌گیری تعاملات افراد و مخصوصاً سالمندان توجه نمود، در این مبحث نشست‌ن و گردهمایی قابل طرح است، نشست‌ن تحت تأثیر دو دسته شرایط خاص است: اقلیم و فضا (Takano et al., 2002: 66). به اختصار باید گفت عمل نشست‌ن فقط جایی شکل می‌گیرد که شرایط محیط بیرونی مطلوب و مناسب باشد و محل‌های نشست‌ن به مراتب با دقت بیشتری نسبت به محل‌های سرپا ایستادن انتخاب می‌شوند. طبق مشاهدات نیمکت‌هایی که دید بهتری به فعالیت‌های پیرامون خود دارند، بیشتر از نیمکت‌هایی که دید کمتری نسبت به اطراف خود دارند، مورد استفاده قرار می‌گیرند. بنابراین نحوه طراحی محل نشست‌ن و چگونگی قرار گرفتن نیمکت‌ها، نوع ارتباط اجتماعی افراد را تعریف می‌کنند. بهترین مصالح برای نیمکت، مصالح نرم مانند چوب است و مصالح سخت که گرما و سرما را منتقل می‌کنند. مانند بتن که برای سالمندان ایجاد ناراحتی می‌کند. علاوه بر این بهتر است فاصله بین نیمکت‌ها بیشتر از صد متر نباشد (Weuve et al., 2004: 54).

##### ✓ ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی

شاید تاکنون این جمله را از پدر بزرگ یا مادر بزرگ خود شنیده باشید "از بیکاری کلافه شدم" (مداح، ۱۳۹۱: ۱۲). در دوران سالمندی ارتباط سالمندان با

زیستی و روانی سالمند نیست به ایفای نقش اجتماعی سالمند و ادار نماید (براند فرای، ۱۳۸۳: ۹۷). بنابراین سالمندی پدیده‌ای است که جنبه‌های مختلف زیستی و روانی و اجتماعی دارد و ممکن است فردی از لحاظ زیستی و جسمی در شرایط سالمندی قرار داشته باشد، در حالی که از جنبه‌های روان‌شناختی از بسیاری از افراد هم سن خود، جوان‌تر و با نشاط‌تر باشد (همان: ۹۹).

#### – شهر دوستدار سالمند

بر اساس رویکرد سازمان بهداشت جهانی، شهرهای دوستدار سالمند شامل آن دسته از فضاهای شهری هستند که توزیع خدمات عمومی در آن‌ها به گونه‌ای است که حداکثر تناسب با نیازها و محدودیت‌های افراد سالمند دارد. طبق این تعریف، خدمات حمل و نقل، امور اداری، شبکه‌های مخابراتی و ارتباطات رسانه‌ای، ساخت و ساز اماکن و طراحی معماری شهری، خدمات فرهنگی و بهداشتی به شکلی ارائه می‌شود که افراد سالمند بدون وابستگی یا با دریافت حداقل کمک از سوی دیگران بتوانند از آن‌ها بهره‌مند شوند. مضافاً این که در چنین شهرهایی توجه به نیازهای تعریف‌شده فرد سالخورده به عنوان یک ضرورت در شاخصه‌های فرهنگی و تعاملات بین فردی لحاظ می‌شود (WHO, 2007). به طور کلی سازمان بهداشت جهانی ۸ شاخص اصلی را به عنوان معیارهای جهانی شهر دوستدار سالمند در نظر می‌گیرد که بعضاً کشورهای توسعه‌یافته از این استانداردها فراتر رفته‌اند، این شاخص‌ها عبارت‌اند از: شاخص‌های فضاهای باز شهری، ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی، شاخص‌های حمل و نقل، شاخص‌های ایمنی و سهولت تردد، شاخص‌های احترام اجتماعی، شاخص‌های مشارکت اجتماعی و روابط اجتماعی، شاخص‌های بهداشت و درمان، شاخص‌های فرهنگی و تفریحی (WHO, 2007). هدف این تحقیق بررسی شاخص‌های فضایی-کالبدی (شاخص فضاهای باز شهری، ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی،

منزوی می‌سازد (Tarris et al., 2000: 67). از سوی دیگر وسایل حمل و نقل عمومی شهری در جایجایی‌های شهری از اهمیت فراوانی برخوردار است. در رابطه با افرادی که به نوعی مشکلات حرکتی یا ناتوانی‌های ناشی از افزایش سن دارند، در نظر گرفتن این عامل، اهمیت وسایل حمل و نقل عمومی شهری را افزایش می‌دهد، زیرا سالمندان هم مانند سایر اقشار جامعه نیز جزء مسافران سیستم حمل و نقل محسوب می‌شوند. به طور کلی مناسب‌سازی فضای شهری برای سالمندان از دو جهت قابل بررسی است: الف- مناسب‌سازی ساختمان و اماکن عمومی، پیاده‌روها معابر و خیابان‌ها، ایستگاه‌ها و در مجموع فضای شهری؛ ب- مناسب‌سازی سیستم حمل و نقل شهری. فراهم‌آوردن وسایل رفت و آمد مناسب برای سالمندان از جمله مسائلی است که نه تنها مسئولان و برنامه‌ریزان شهری، بلکه مهندسان و طراحان، کارخانه‌داران، سازندگان و حتی قانونگذاران نیز باید آن را در نظر داشته باشند، چون هر یک از آنها می‌توانند به سهم خود در این زمینه راه حلی بیابند و در رفع این مشکل بکوشند (Taylor et al., 2003: 9).

#### ✓ ایمنی و سهولت تردد

دوران سالمندی اغلب با از دست دادن برخی از توانایی‌های جسمی و روحی همراه است، مشکلاتی نظیر دید ضعیف و عدم تعادل و ضعف از شایع‌ترین مشکلات سالمندان است. لذا آنان نسبت به قشر جوان و میان سال انتخاب‌های محدودتری در فعالیت‌هایشان دارند (Davinson, 1999: 33) اغلب سالمندان با ناتوانایی‌های جسمی و تقریباً تمامی سالمندان با زوال عقل، رانندگی نمی‌کنند و معمولاً از وسایل نقلیه عمومی نیز با همراه استفاده می‌کنند و علت این مسأله آن است که آن‌ها انتخاب محدودی برای مقاصد سفرهایشان به صورت پیاده دارند و به همان سطوح عادت دارند و آشنا هستند و در آن گم نمی‌شوند.

اجتماع کمرنگ می‌شود و همین موضوع باعث ایجاد مشکلات عاطفی فراوان و حتی دامن‌زدن به اختلافات خانوادگی می‌شود، بعضاً در مقابل این کناره‌گیری از اجتماع، در میان سالمندان مذهب نقش اساسی و مهمی را ایفا می‌کند، چراکه مذهب می‌تواند ارزش مثبتی در پرکردن فضای خالی زندگی، حمایت اجتماعی از سالمندان، مواجهه با استرس و سازگاری مناسب برای موقعیت و معنادهی زندگی و مرگ داشته باشد (Chow, 2007: 34). احساس تعلق مذهبی، انجام مناسک و اعمال مذهبی، و حضور در گروه‌های مذهبی، انرژی، آرامش درونی و احساس تعلق را برای سالمندان فراهم می‌آورد عده‌ای از صاحب‌نظران معتقدند که مذهب می‌تواند در فرایندهای پیرشدن، از جمله فرایندهای فیزیکی، اجتماعی و وجودی، نقش مکمل را بازی کند و سازگاری با فرایند پیری را تسهیل بخشد (NASAR and JONES, 1997: 89). همچنین نگرش‌های مذهبی به افراد کمک می‌کند تا زندگی تحمل‌پذیرتری داشته باشند و خودارزشی آن‌ها را می‌افزاید. به نظر می‌رسد که مذهب، منبع مهم و واحدی برای افراد در مقابله با استرس‌های سال‌های آخر زندگی باشد.

#### ✓ حمل و نقل درون شهری

مناسب‌سازی فضای تردد و حمل و نقل شهری برای سالمندان را نباید ترحم تلقی نمود. مشکلات عبور و مرور و حمل و نقل تنها ناشی از فقدان یک سیستم حمل و نقل مناسب نمی‌شود، بلکه موانع متعدد دیگری وجود دارد که تردد سالمندان را دشوار ساخته است. عوارض و موانع متعدد ناشی از ساخت و سازها و عدم توجه به ناتوانی‌های جسمی سالمندان در سطح شهر نظیر چاله‌های موجود در پیاده‌رو، عدم شیب راه‌های مناسب در محل اتصال جاده‌های غیر همسطح بهم، ایجاد موانع مانند نرده‌ها و غیره، خود تشدیدکننده ناتوانی جسمانی شده و نهایتاً سالمند را

حضور آنان در اجتماع و امنیت محیطی و طبعاً اجتماعی لازم برای سهولت تردد آنان مسأله‌ای انکارناپذیر است (Horgas et al., 1998: 11).

### - چارچوب نظری

با توجه به هدف تحقیق بررسی شهر دوستدار سالمند با تأکید بر ۴ بعد فضاهای باز شهری حمل و نقل درون شهری، ایمنی و سهولت تردد، ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی مذهبی است، که هر کدام از این شاخص‌ها به صورت خلاصه در جدول ۲ مطرح شده است.

همچنین روشن است که بخش زیادی از افراد سالخورده به دلخواه خودشان بیرون می‌روند و بعضاً هدف مشخصی در ذهن ندارند. اما معمولاً خرید معمول‌ترین مقصود برای سفرها بوده است، همچنین رفتن به بانک و اداره پست به عنوان یک هدف رایج مطرح شده است و البته تنوع سبک‌های زندگی و الگوهای فعالیت مردم سالخورده در نظر گرفتن رویکرد مشخصی را به الگوی تردد سالمندان حساس می‌کند (Fobker and Grotz, 2006: 20). اما به طور کلی فرضیه‌ای وجود دارد که هنگامی که سن مردم زیاد می‌شود جهان این ممکن است بر سلامت روانی آنان نیز تأثیر منفی داشته باشد؛ لذا تسهیل شرایط برای

جدول ۲: چارچوب نظری شهر دوستدار سالمند

صاحب نظران	معرفی شاخص	شاخص‌های شهر دوستدار سالمند
1. Bernard et al., 1998: 71 2. Takano et al., 2002: 66 3. Weuve et al., 2004: 54	<ul style="list-style-type: none"> <li>فضای عمومی باید شرایطی را برای گروه‌های مختلف اجتماعی فراهم کند تا علاوه بر رابطه‌های با واسطه، به طور بی‌واسطه نیز با یکدیگر ارتباط برقرار کنند.</li> <li>در فضاهای باز شهری باید به چگونگی شکل‌گیری تعاملات افراد و مخصوصاً سالمندان توجه نمود.</li> <li>مسأله مهم در تعاملات افراد در فضاهای باز شهری ایجاد شرایط مساعد برای نشستن و گردهم آیی است.</li> </ul>	فضاهای باز شهری
1. Tarris et al., 2000: 67 2. Taylor et al., 2003: 9	<ul style="list-style-type: none"> <li>مناسب‌سازی فضای تردد و حمل و نقل شهری برای سالمندان، وظیفه است و نباید آن را ترحم تلقی کرد.</li> <li>مشکلات عبور و مرور و حمل و نقل، تنها ناشی از فقدان یک سیستم حمل و نقل مناسب نمی‌شود.</li> <li>موانع متعددی وجود دارد که تردد سالمندان را دشوار ساخته است:</li> <li>عوارض و موانع متعدد ناشی از ساخت وسازها و عدم توجه به ناتوانی‌های جسمی سالمندان در سطح شهر نظیر چاله‌های موجود در پیاده‌رو، ایجاد موانع مانند نرده‌ها و غیره، خود تشدید کننده ناتوانی جسمانی شده و نهایتاً سالمند را منزوی می‌سازد.</li> <li>در رابطه با افرادی که به نوعی مشکلات حرکتی یا ناتوانی‌های ناشی از افزایش سن دارند، در نظر گرفتن مسائل مربوط به تحرکات فیزیکی، اهمیت وسایل حمل و نقل عمومی شهری را افزایش می‌دهد.</li> </ul>	حمل و نقل درون شهری
1. Davinson, 1999 2. Fobker and Grotz, 2006: 20 3. Horgas et al., 1998: 11	<ul style="list-style-type: none"> <li>دوران سالمندی اغلب با از دست دادن برخی از توانایی‌های جسمی و روحی همراه است:</li> <li>مشکلاتی نظیر دید ضعیف و عدم تعادل و ضعف از شایع‌ترین مشکلات سالمندان است.</li> <li>سالمندان نسبت به قشر جوان و میان‌سال انتخاب‌های محدودتری در فعالیتهایشان دارند و سهولت و ایمنی در رفت و آمدهای روزمره آنان مسأله‌ای مهم و انکارناپذیر است.</li> </ul>	ایمنی و سهولت تردد
1. NASAR and JONES, 1997: 89 2. Chow, 2007: 34	<ul style="list-style-type: none"> <li>در میان سالمندان، مذهب نقش اساسی و مهمی را ایفا می‌کند.</li> <li>مذهب می‌تواند دارای ارزش مثبتی در پرکردن فضای خالی زندگی، حمایت اجتماعی از سالمندان، مواجهه با استرس و سازگاری مناسب براء، موقعیت و معنادهی زندگی و مرگ داشته باشد.</li> <li>احساس تعلق مذهبی، انجام مناسک و اعمال مذهبی، انرژی، آرامش درونی و احساس تعلق را برای سالمندان فراهم می‌آورد.</li> <li>مذهب می‌تواند در فرایندهای بهبودی، از جمله فرایندهای فیزیکی، اجتماعی و وجودی، نقش مکمل را بازی کند و سازگاری با فرایند پیری را تسهیل بخشد.</li> </ul>	ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی



### محدوده مورد مطالعه

کلان شهر مشهد واقع در شمال شرقی ایران و مرکز استان خراسان رضوی است. این شهر با ۲/۵ میلیون جمعیت دومین کلان شهر بزرگ ایران است و وجود آرامگاه امام رضا (ع) هشتمین امام مذهب شیعه،

سالانه بیش از ۱۳ میلیون زائر را به این شهر می‌کشاند (مهندسان مشاور طاش، ۱۳۸۵). همچنانکه در شکل ۱ مشخص است، از منظر تقسیمات فضایی شهر مشهد به ۱۳ منطقه تقسیم شده است.

شکل ۱: نقشه شهر مشهد به تفکیک مناطق

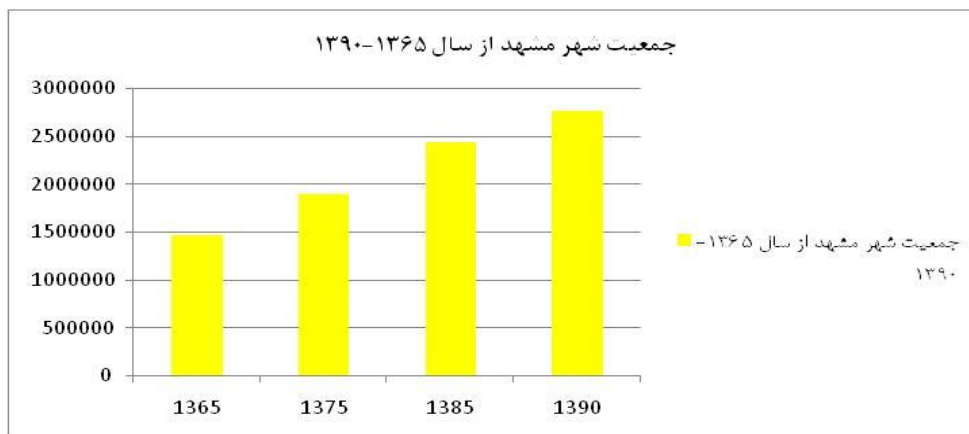


منبع: (مرکز آمار و اطلاعات شهرداری مشهد)

تعداد جمعیت ۶۵ سال به بالا در مناطق ۱۳ گانه مشهد طبق سرشماری عمومی نفوس و مسکن آبان ماه ۱۳۸۵ برابر ۱۰۸/۰۵۲ نفر بوده است که بر اساس سرشماری عمومی نفوس و مسکن آبان ماه ۱۳۹۰ این رقم به ۱۴۰/۰۲۳ رسیده است (مرکز آمار ایران، آمارنامه ۱۳۹۱). شکل ۲، میزان رشد جمعیت گروه ۶۵ سال به بالا را در طی سال‌های ۱۳۶۵ تا ۱۳۹۰ نشان می‌دهد. همچنانکه در نمودار مشخص است، شهر مشهد با رشد محسوس جمعیت بالای ۶۵ سال مواجه

است، به طوری که درصد سالمندان در شهر مشهد از رقم ۴/۲ درصد کل جمعیت در سال ۱۳۶۵ به رقم ۵/۰۶ درصد در سال ۱۳۹۰ افزایش پیدا کرده است. بر این اساس، متناسب با افزایش جمعیت قشر سالمند بایستی برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری‌های خاص آن‌ها صورت گیرد. شکل ۲ روند رشد جمعیت شهر مشهد از سال ۱۳۶۵ تا سال ۱۳۹۰ و جدول ۲ روند رشد جمعیت بالای ۶۵ سال را در این بازه زمانی در شهر مشهد نشان می‌دهد.

شکل ۲: روند رشد جمعیت شهر مشهد از سال ۱۳۶۵-۱۳۹۰



منبع: نگارندگان (برگرفته از نتایج تفصیلی سرشماری ۱۳۶۵-۱۳۹۰)

جدول ۳: روند رشد جمعیت گروه سنی ۶۵ سال به بالا در مشهد

درصد	سال	جمعیت سالمندان
۴/۲۵	۱۳۶۵	۶۲۲۹۴
۴/۴۸	۱۳۷۵	۸۴۶۹۴
۴/۴۹	۱۳۸۵	۱۰۸۰۵۲
۵/۰۶	۱۳۹۰	۱۴۰۰۲۳

منبع: نگارندگان (برگرفته از نتایج تفصیلی سرشماری ۱۳۶۵-۱۳۹۰)

داشته‌اند و بیشترین آن‌ها نیز فوق لیسانس و بالاتر بوده‌اند. در ادامه مطلب به بررسی نتایج پرسشنامه‌ها در ارتباط با شاخص‌های فضاها، باز شهری، ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی، حمل و نقل درون شهری، ایمنی و سهولت تردد پرداخته می‌شود. در این راستا سؤالات مربوط به هر شاخص و میانگین کل هر شاخص در جداول به تفکیک مشخص شده است. در بین شاخص‌های مورد بررسی، شاخص ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی با میانگین ۲/۷۵ در اولین رده و شاخص حمل و نقل درون شهری با میانگین ۲/۵۵ در آخرین رده قرار می‌گیرد. هر چند که تمامی شاخص‌ها در وضعیت نسبتاً متوسطی قرار دارند.

## یافته‌های پژوهش

### - یافته‌های توصیفی

یافته‌های آمار توصیفی بیانگر این است که از مجموع ۳۸۰ سالمندی که پرسشنامه را تکمیل نموده‌اند، ۲۰۵ نفر از مشارکت‌کنندگان مرد و ۱۷۵ نفر زن بوده‌اند، علاوه بر این، از منظر سنی حدود ۷۲ درصد پاسخ‌گویان بین ۶۵ تا ۷۰ سال، حدود ۲۰ درصد بین ۷۱ تا ۷۵ سال و ۸ درصد نیز بالاتر از ۷۵ سال سن داشته‌اند. شغل سالمندان نمونه مورد بررسی به سه دسته کلی ۱. خانه‌دار و بیکار، ۲. بازنشسته ۳. سایر، تقسیم شده است که حدود ۴۵٪ افراد خانه‌دار یا بیکار، ۴۱٪ بازنشسته و بقیه ۱۴ درصد نیز هنوز مشغول به شغل‌هایی مانند مغازه‌داری، راننده تاکسی، استاد دانشگاه، کارگر و... بوده‌اند. از منظر تحصیلات نیز، بیشترین تعداد پاسخ‌گویان سوادی در سطح ابتدایی

ارزیابی شاخص‌های فضاهای باز شهری از ۱۹ سؤال استفاده شده است. سؤال ۱۹ بالاترین درصد کاملاً موافقم را به خود اختصاص داده است و سؤال ۱۱ بالاترین درصد کاملاً مخالفم را دریافت نموده است. میانگین کل این شاخص ۲/۷۲ است که وضعیت نسبتاً متوسط اما قابل قبول را نشان می‌دهد.

### ۱- مؤلفه فضاهای باز شهری

همانطور که جدول ۴ نشان می‌دهد، درصد فراوانی سؤالات در طیف لیکرت (کاملاً مخالفم-نمره ۱ تا کاملاً موافقم-نمره ۵) به تفکیک مشخص شده است و نشان می‌دهد که مشارکت‌کنندگان در مورد سؤالات مؤلفه فضاهای باز شهری چه دیدگاهی داشته‌اند. برای

جدول ۴: شاخص فضاهای باز شهری

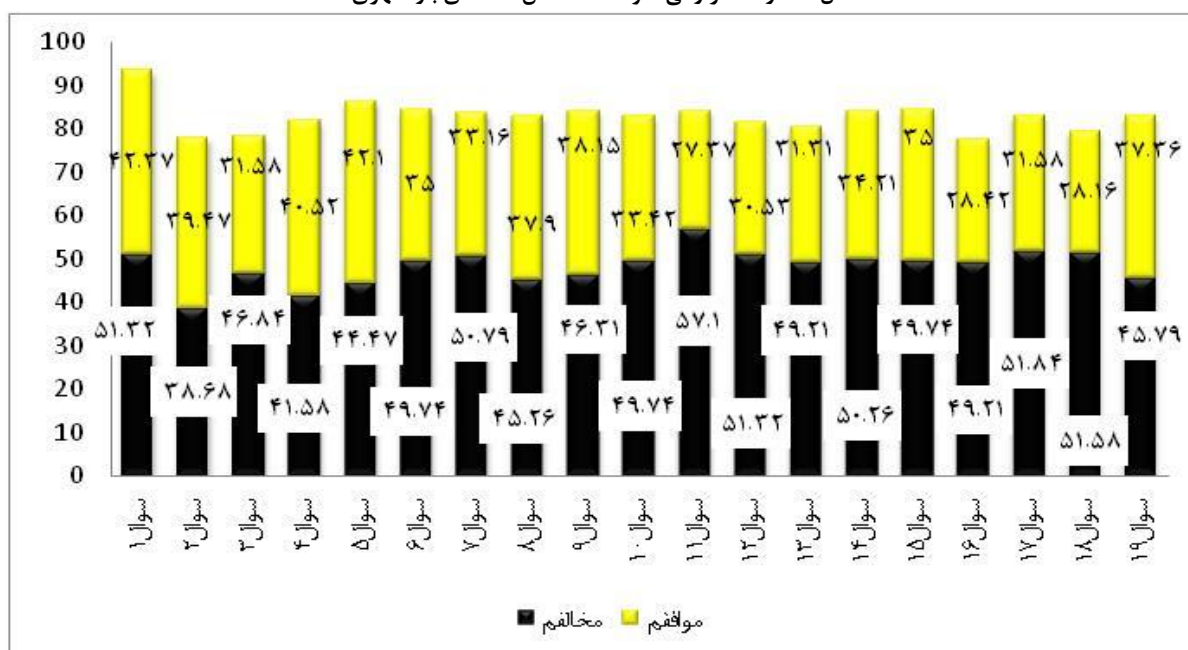
میانگین کل شاخص	کاملاً مخالفم (%)	مخالفم (%)	نظری ندارم (%)	موافقم (%)	کاملاً موافقم (%)	شاخص فضاهای باز شهری
۲/۷۲	۲۰/۰۰	۳۱/۳۲	۶/۳۲	۳۱/۵۸	۱۰/۷۹	۱. محیط شهر دلپذیر و تمیز است.
	۱۶/۰۵	۲۲/۶۳	۲۱/۸۴	۲۸/۶۸	۱۰/۷۹	۲. وضعیت کنترل سر و صدا و بوهای نامطلوب و آلودگی هوا در مکان‌های عمومی به خوبی اجرا می‌شود.
	۱۹/۴۷	۲۷/۳۷	۲۱/۵۸	۲۴/۷۴	۶/۸۴	۳. به تعداد کافی محل‌هایی برای استراحت سالمندان تعبیه شده است.
	۱۸/۴۲	۲۳/۱۶	۱۷/۸۹	۳۲/۶۳	۷/۸۹	۴. در فضاهای سبز به خصوص در پارک‌ها مکان‌های مسقف و سایه‌دار به همراه صندلی‌های راحت و ایمن به تعداد کافی در فواصل منظم وجود دارد.
	۱۶/۵۸	۲۷/۸۹	۱۳/۴۹	۳۲/۸۹	۹/۳۱	۵. در ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی محیط و علی‌الخصوص صندلی‌های راحت، ایمن و به میزان کافی وجود دارد.
	۲۰/۷۹	۲۸/۹۵	۱۵/۳۶	۳۲/۳۷	۲/۶۳	۶. پیاده‌روهای شهر، خالی از هرگونه مانع، شیب یا بریدگی و غیره سطح است.
	۲۰/۵۳	۳۰/۳۶	۱۶/۰۵	۲۷/۱۱	۶/۰۵	۷. پیاده‌روها برای استفاده ویلچر و چرخ‌دستی خرید سالمندان به اندازه کافی پهن و مناسب است.
	۲۰/۷۹	۲۴/۴۷	۱۶/۸۴	۲۸/۹۵	۸/۹۵	۸. در پیاده‌روها اولویت عبور سالمند رعایت شده است و محل اتصال به جاده اصلی، معابر ویژه برای ویلچر و چرخ‌دستی دارد.
	۲۱/۰۵	۲۵/۳۶	۱۵/۵۳	۲۹/۴۷	۸/۶۸	۹. در شهر به میزان کافی توالت عمومی با امکانات و بهداشت مناسب وجود دارد.
	۲۲/۶۳	۲۷/۱۱	۱۶/۸۴	۲۶/۵۸	۶/۸۴	۱۰. در توالت‌های عمومی، توالت مناسب برای سالمندان تعبیه شده است.
	۳۱/۰۵	۲۶/۰۵	۱۵/۵۳	۲۱/۰۵	۶/۳۲	۱۱. دسترسی سریع به سرویس‌های بهداشتی عمومی در پیاده‌روها برای سالمندان وجود دارد و از آن‌ها به خوبی نگهداری می‌شود.
	۲۴/۳۱	۲۷/۱۱	۱۸/۱۶	۲۲/۳۷	۸/۱۶	۱۲. خیابان‌ها بدون شیب بوده و با قرار داشتن خط‌کشی‌های عابر پیاده نزدیک به هم امکان عبور ایمن و مطمئن برای سالمندان را فراهم کرده است.
	۲۳/۹۵	۲۵/۳۶	۱۹/۴۷	۲۳/۴۲	۷/۸۹	۱۳. چراغ‌های عابر پیاده و سیگنال‌های صوتی و تصویری مناسب و قابل رویت برای سالمندان به منظور عبور سالم و مطمئن برای آن‌ها وجود دارد.
	۲۲/۳۷	۲۷/۸۹	۱۵/۵۳	۲۵/۳۶	۸/۹۵	۱۴. خیابان‌ها با طرح مهندسی و وضعیت فیزیکی مناسب برای سالمندان طراحی شده است و ساختارهای مهندسی کافی برای استفاده از بالا یا زیرگذر (پله برقی، آسانسور و...) توسط سالمندان وجود دارد.
	۱۹/۷۴	۳۰/۰۰	۱۵/۳۶	۲۸/۶۸	۶/۳۲	۱۵. زمان چراغ‌های سبز برای عبور عابر پیاده سالمند یا با ویلچر بسیار کم و نامناسب است و علائم صوتی و بصری لازم نیز برای سالمندان تعبیه شده است.
	۱۸/۹۵	۳۰/۳۶	۲۲/۳۷	۲۱/۵۸	۶/۸۴	۱۶. محل‌های توقف تاکسی و اتوبوس مناسب سالمندان بوده و مسیر مخصوص و جداگانه برای دوچرخه در خیابان‌های اصلی وجود دارد.
	۲۰/۰۰	۳۱/۸۴	۱۶/۵۸	۲۶/۰۵	۵/۵۳	۱۷. ورودی پارک‌ها برای ویلچر و چرخ‌دستی و غیره مناسب است.
	۲۳/۴۲	۲۸/۱۶	۲۰/۳۶	۲۴/۷۴	۳/۴۲	۱۸. به تعداد کافی در پارک‌ها محل‌هایی برای نشستن سالمندان در نظر گرفته شده است و دسترسی به صندلی مناسب برای استراحت وجود دارد.
	۱۸/۹۵	۲۶/۸۴	۱۶/۸۴	۲۴/۴۷	۱۲/۸۹	۱۹. در پارک‌ها صندلی‌های نرم و صاف و مناسب برای سالمندان وجود دارد و به خوبی نیز از آن‌ها نگهداری شده و سرویس می‌بینند.

منبع: نگارندگان

این اساس، در ارتباط با شاخص‌های فضاهاى باز شهری، بیشترین درصد موافقت و رضایت مربوط به سؤال ۱ (دلپذیر بودن و تمیز بودن محیط شهر) و سؤال ۵ (وجود صندلی‌های راحت، ایمن و به میزان کافی در ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی) و در مقابل بیشترین درصد نارضایتی و مخالفت مربوط به سؤال ۱۱ (دسترسی به سرویس‌های بهداشتی عمومی) بوده است.

شکل ۳ نشان‌دهنده درصد پاسخ موافقان و مخالفان به سؤالات است. بر این اساس، صرف نظر از معیار "نظری ندارم"، پاسخ افرادی که گزینه‌های کاملاً مخالفم و مخالفم را انتخاب کرده‌اند با یکدیگر جمع شده و به صورت درصد مخالفان در نمودار نشان داده شده است؛ به همین صورت درصد فراوانی موافقان از جمع گزینه‌های کاملاً موافقم و موافقم به دست آمده است تا وضعیت پاسخ مشارکت‌کنندگان بهتر تبیین شود. بر

شکل ۳: درصد فراوانی سؤالات شاخص فضاهاى باز شهری



منبع: نگارندگان

درصد کاملاً مخالفم مربوط به سؤال ۱ (استانداردهای آسانسور، پله برقی و... در ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی) است و بیشترین درصد کاملاً موافقم از نظر سالمندان مربوط به سؤال ۵ (راهنمای علائم مناسب برای دسترسی به امکانات) است.

## ۲- مؤلفه ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی

### مذهبی

همانطور که در جدول ۵ مشخص است، برای ارزیابی شاخص‌های مؤلفه ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی از ۵ سؤال استفاده شده است که سالمندان بر اساس طیف لیکرت یکی از گزینه‌های پنجگانه را انتخاب کرده‌اند. بر اساس اطلاعات جدول، بیشترین

جدول ۵: شاخص ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی

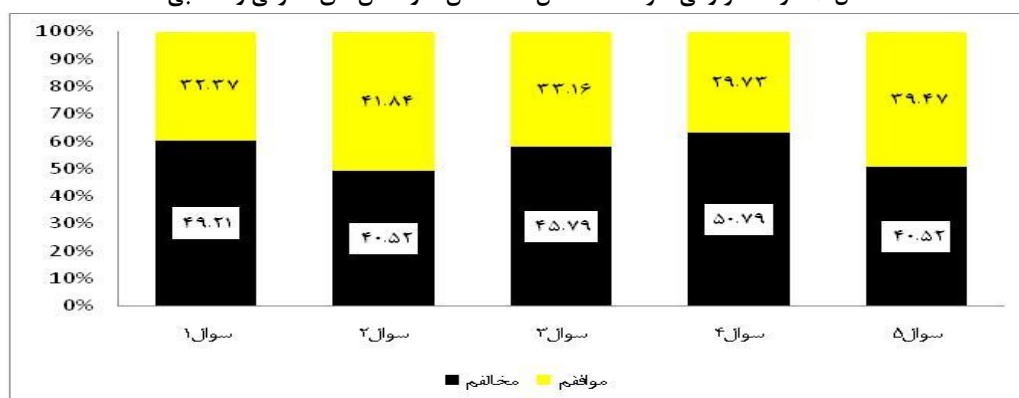
میانگین کل شاخص	کاملاً مخالفم (%)	مخالفم (%)	نظری ندارم (%)	موافقم (%)	کاملاً موافقم (%)	شاخص ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی
۲/۷۵	۲۵/۰۰	۲۴/۲۱	۱۸/۴۲	۲۸/۱۶	۴/۲۱	۱. ساختمان‌های عمومی دارای آسانسور، پله برقی یا پله‌های با شیب و ارتفاع کم و دارای نرده و سطوح غیرلغزنده هستند یا محل عبور هم سطح برای عبور به سطح بالاتر وجود دارد.
	۱۶/۸۴	۲۳/۶۸	۱۷/۶۳	۳۴/۴۷	۷/۳۷	۲. اطلاعات کافی برای نشان دادن مسیر و همچنین علائم هشداردهنده مناسب وجود دارند.
	۲۱/۰۵	۲۴/۷۴	۲۱/۰۵	۲۷/۳۷	۵/۷۹	۳. در طبقات ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی توالی به اندازه کافی وجود دارد.
	۲۴/۷۴	۲۶/۰۵	۱۹/۴۷	۲۵/۲۶	۴/۴۷	۴. در طبقات ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی مکان‌های استراحت با صندلی‌های راحت به اندازه کافی وجود دارد.
	۱۶/۸۴	۲۳/۶۸	۱۹/۷۴	۳۰/۷۹	۸/۶۸	۵. در ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی علائم مشخص و مناسب دسترسی به امکانات مختلف وجود دارد.

منبع: نگارندگان

همچنانکه مشخص است، بیشترین اتفاق نظر و درصد رضایت سالمندان مربوط به سؤال ۲ (وجود اطلاعات کافی برای نشان دادن مسیر و همچنین علائم هشداردهنده مناسب) است و بیشترین درصد نارضایتی مربوط به سؤال ۴ (وجود صندلی‌های راحت به اندازه کافی در طبقات ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی) است.

شکل ۴ وضعیت کلی مخالفت یا موافقت سالمندان با سؤالات مؤلفه فوق را نشان می‌دهد. بر این اساس، در این نمودار درصد فراوانی گزینه‌های کاملاً مخالفم و مخالفم با هم جمع شده و در قالب گزینه مخالفم نشان داده شده است. و درصد فراوانی گزینه‌های کاملاً موافقم و موافقم نیز با یکدیگر جمع شده و به صورت گزینه موافقت در نمودار نشان داده شده است.

شکل ۴: درصد فراوانی سؤالات شاخص ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی



منبع: نگارندگان

میانگین کل این شاخص ۲.۵۵ است که با توجه به نمره ۱ تا ۵، وضعیت متوسط را نشان می‌دهد.

۳- مؤلفه حمل و نقل درون شهری: همانطور که در جدول ۶ مشخص است برای بررسی و ارزیابی شاخص‌های مؤلفه حمل و نقل درون شهری ۸ سؤال در پرسشنامه به شرح جدول زیر مطرح شده است:

جدول ۶: شاخص حمل و نقل درون شهری

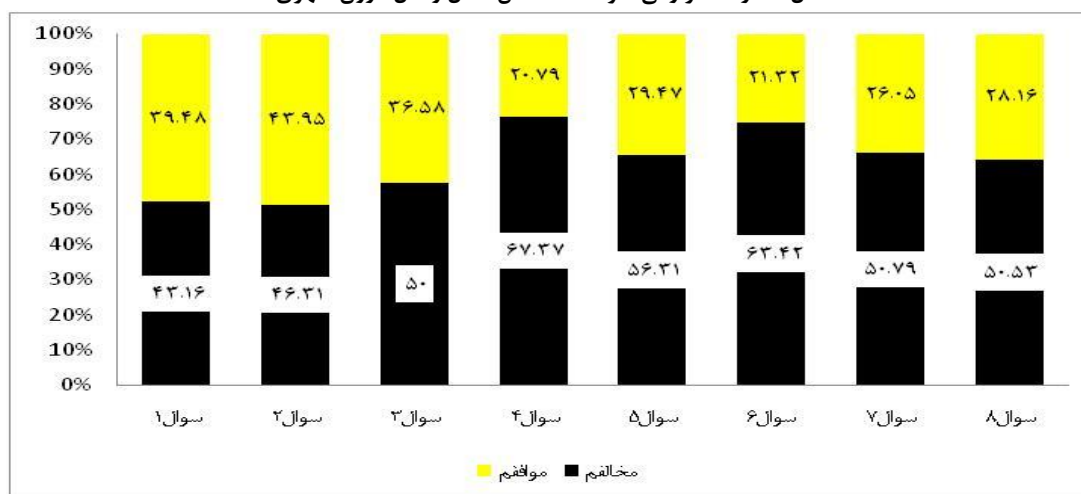
میانگین کل شاخص	کاملاً مخالفم (%)	مخالقم (%)	نظری ندارم (%)	موافقم (%)	کاملاً موافقم (%)	شاخص حمل و نقل درون شهری
۲/۵۵	۱۸/۴۲	۲۴/۷۴	۱۷/۳۷	۳۴/۷۴	۴/۷۴	۱. تجهیزات مناسب سالمندان در پایانه‌ها و ایستگاه‌های حمل و نقل عمومی مانند آسانسور و... وجود دارد.
	۲۳/۶۸	۲۲/۶۳	۹/۷۴	۳۶/۳۲	۷/۶۳	۲. مسیر اتوبوس به مقصدهای کلیدی شهر و مراکز عمومی مورد نیاز وجود دارد.
	۲۱/۳۲	۲۸/۶۸	۱۳/۴۲	۳۰/۳۶	۶/۳۲	۳. در ایستگاه‌های مترو و اتوبوس، خدمات مناسب و ویژه به سالمندان ارائه می‌شود.
	۳۸/۹۵	۲۸/۴۲	۱۱/۸۴	۱۸/۶۸	۲/۱۱	۴. در اتوبوس و مترو صندلی‌های ویژه سالمندان و معلولان وجود دارد و اولویت نشستن رعایت می‌شود.
	۲۹/۴۷	۲۶/۸۴	۱۴/۲۱	۲۳/۴۲	۶/۰۵	۵. در تمامی اوقات علی‌الخصوص ساعات پایانی شب وسایل نقلیه عمومی وجود دارد.
	۳۳/۴۲	۳۰/۰۰	۱۵/۲۶	۱۷/۱۱	۴/۲۱	۶. وسایل راحتی مناسب سالمندان برای استفاده از وسایل نقلیه عمومی مانند امکان سوار شدن سالمندان پیاده یا با ویلچر موجود است.
	۲۷/۶۳	۲۳/۱۶	۲۳/۱۶	۱۸/۶۸	۷/۳۷	۷. تاکسی‌های مخصوص سالمندان وجود دارد و به آن‌ها کارت‌های تخفیف ویژه داده می‌شود.
	۲۵/۵۳	۲۵/۰۰	۲۱/۳۲	۲۱/۳۲	۴/۸۴	۸. پارکینگ‌های مناسب سالمندان در شهر به اندازه کافی وجود دارد.

منبع: نگارندگان

نارضایتی مربوط به سؤال ۴ (عدم وجود صندلی ویژه سالمندان در اتوبوس و مترو و رعایت حق سالمندان) است که این مسأله علاوه بر بعد حمل و نقل و تسهیلات مربوط به آن، دربرگیرنده کم‌رنگ بودن فرهنگ احترام اجتماعی سالمندان در جامعه است. علاوه بر سؤال ۲، سالمندان نسبت به شاخص سؤال ۶ (عدم وجود تجهیزات برای سوار و پیاده‌شدن سالمندان در سرویس‌های حمل و نقل عمومی) نیز ابراز عدم رضایت زیادی کرده‌اند.

همانند نمودارهای قبل، نمودار زیر بر اساس جمع‌گزینه‌های (کاملاً موافقم و موافقم) برای اعلام موافقت کلی و جمع‌گزینه‌های (مخالقم و کاملاً مخالفم) برای اعلام مخالفت کلی سالمندان به پرسش‌های مؤلفه حمل و نقل درون شهری تدوین شده است. همچنانکه در نمودار مشخص است، بیشترین درصد رضایت و اتفاق نظر سالمندان در مورد شاخص حمل و نقل درون شهری مربوط به سؤال ۲ (وجود مسیر اتوبوس برای مراکز مهم و کلیدی شهر) است و بیشترین درصد

شکل ۵: درصد فراوانی سؤالات شاخص حمل و نقل درون شهری



منبع: نگارندگان

جهانی است. جدول زیر نشان‌دهنده پاسخ‌های سالمندان به شاخص‌های ایمنی و سهولت تردد بر مبنای گزینه‌های پنجگانه طیف لیکرت (کاملاً موافقم تا کاملاً مخالفم) است.

۴- مؤلفه ایمنی و سهولت تردد: برای بررسی وضعیت شاخص‌های ایمنی و سهولت تردد ویژه سالمندان در شهر مشهد، از ۷ سؤال در پرسشنامه استفاده شده است که همانطور که قبلاً ذکر شد تمامی سؤالات برگرفته از استانداردهای سازمان بهداشت

جدول ۷: شاخص ایمنی و سهولت تردد

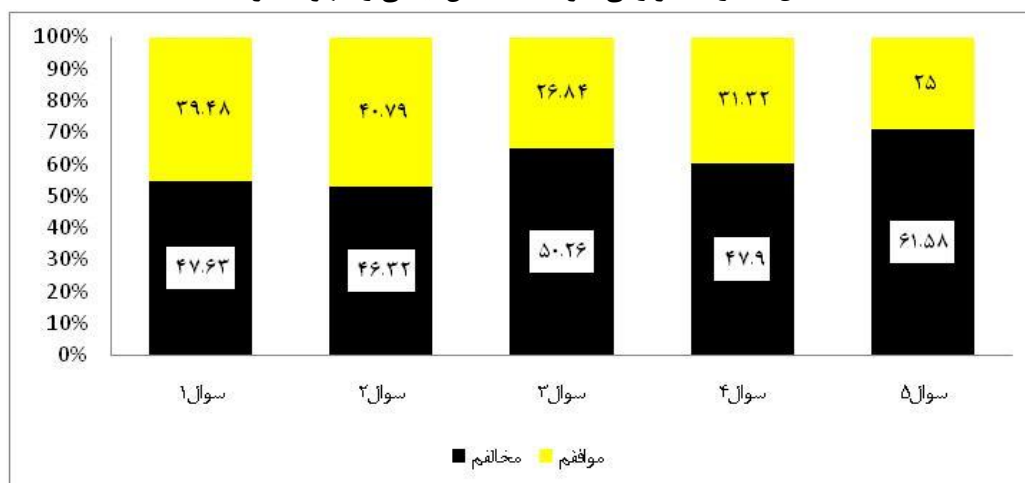
میانگین کل شاخص	کاملاً مخالفم (%)	مخالفم (%)	نظری ندارم (%)	موافقم (%)	کاملاً موافقم (%)	شاخص ایمنی و سهولت تردد
۲/۶۶	۲۱/۸۴	۲۵/۷۹	۱۲/۸۹	۳۲/۱۱	۷/۳۷	۱. در خیابان‌ها و پیاده‌روها نور کافی (در شب) وجود دارد.
	۲۱/۳۲	۲۵/۰۰	۱۲/۸۹	۲۷/۶۳	۱۳/۱۶	۲. رانندگان سرعت مجاز را رعایت کرده و حق تقدم عبور عابران علی‌الخصوص سالمندان را رعایت می‌کنند.
	۲۶/۰۵	۲۴/۲۱	۲۲/۸۹	۲۱/۸۴	۵/۰۰	۳. فضاهای باز سالمندان ایمنی عبور دارند و سلامتی آن‌ها تضمین شده است.
	۲۰/۵۳	۲۷/۲۳	۲۰/۷۹	۲۲/۱۱	۹/۲۱	۴. به منظور سهولت تردد سالمندان شهر پیاده‌روهای عریض در شهر وجود دارد.
	۲۹/۲۱	۳۲/۳۷	۱۳/۴۲	۲۰/۵۳	۴/۴۷	۵. در چهار راه‌های شلوغ شهر امکاناتی نظیر چراغ راهنمای کنترلی برای سهولت رفت و آمد سالمند وجود دارد.

منبع: نگارندگان

مشخص است، بیشترین درصد رضایت و اتفاق نظر سالمندان در مورد شاخص ایمنی و سهولت تردد مربوط به سؤال ۲ (رعایت سرعت مجاز و حق تقدم عبور عابران علی‌الخصوص سالمندان توسط رانندگان) است و بیشترین درصد نارضایتی مربوط به سؤال ۵ (فقدان چراغ‌های کنترلی در چهارراه‌ها و معابر شلوغ برای تردد سالمندان) بوده است.

نمودار زیر نیز وضعیت کلی مخالفت یا موافقت سالمندان با سؤالات مؤلفه ایمنی و سهولت تردد را نشان می‌دهد. بر این اساس، همانند نمودارهای قبل، صرف نظر از معیار "نظری ندارم" درصد فراوانی گزینه‌های کاملاً مخالفم و مخالفم با هم جمع شده و در قالب گزینه مخالفم در نمودار نشان داده شده است. و درصد فراوانی گزینه‌های کاملاً موافقم و موافقم نیز با یکدیگر جمع شده و به صورت گزینه موافقت در نمودار نشان داده شده است. همچنانکه در شکل ۶

شکل ۶: درصد فراوانی سؤالات شاخص ایمنی و سهولت تردد



منبع: نگارندگان

## - یافته‌های تحلیلی

اثبات شده جانسون در مورد امتیازدهی به گزینه‌های  
سؤالات دارای مقیاس لیکرت، امتیازبندی استفاده شده  
به صورت زیر است :

سؤالات اصلی شاخص‌ها در پرسشنامه، همگی دارای  
مقیاس لیکرت ۵ قسمتی هستند و مطابق با نظریات

گزینه امتیاز	کاملاً مخالف	مخالف	بدون نظر	موافق	کاملاً موافق
	۱	۲	۳	۴	۵

مقدار احتمال برای انجام آزمون‌ها در سطح معنی‌داری  
۰/۰۵ اگر مقدار احتمال آزمون کوچکتر از ۰/۰۵ باشد،  
فرض صفر رد می‌شود و اگر بزرگتر یا مساوی ۰/۰۵  
باشد، دلیل بر رد فرض صفر وجود نخواهد داشت.  
همچنین لازم به ذکر است که فرضیات مورد آزمون به  
صورت زیر هستند:

**فرض صفر:** میانگین شاخص برابر با ۲/۵ است.

**فرض مقابل:** میانگین شاخص برابر ۲/۵ نیست.

به عبارت دیگر یعنی مقدار میانگین کمتر از ۲/۵ است یا  
اینکه شاخص در حد استاندارد نیست؛ اما اگر فرض صفر  
رد نشد یا رد شد و مقدار آمار آزمون مثبت بود، یعنی  
مقدار میانگین بزرگتر یا مساوی ۲/۵ است، یعنی شاخص  
در حد استاندارد بوده است.

برای محاسبه امتیاز هر شاخص از دیدگاه سالمندان،  
میانگین سؤالات مربوط به هر شاخص محاسبه شده  
است (جدول ۸)، که این میانگین دارای مقیاس  
فاصله‌ای بوده، طبیعتاً عددی بین ۱ تا ۵ است؛ پس  
می‌توان قاعده تصمیم به این ترتیب ارائه کرد که اگر  
میانگین نمرات هر شاخص بیشتر از ۲/۵ باشد پس از  
دیدگاه سالمندان آن شاخص تا حدی مقبولیت دارد و  
در شهر برقرار است که این را معادل با مطابق  
استاندارد بودن آن شاخص در نظر می‌گیریم و اگر  
میانگین کوچکتر یا مساوی ۲/۵ باشد این مسئله  
حاکی از استاندارد نبودن یا برقرار نبودن در حد  
استانداردها از دیدگاه سالمندان خواهد بود. در ابتدا  
لازم به ذکر است که طبق قاعده تصمیم استفاده از

جدول ۸: نتایج مقایسه میانگین‌ها با عدد ۲/۵

آزمون t برای مقایسه میانگین‌ها با عدد ۲/۵				
نام عامل	میانگین عامل	آماره آزمون t	مقدار احتمال	نتیجه آزمون
فضاهای باز شهری	۲/۷۲	۹/۴۳	۰/۰۰۰۱	رد فرض صفر
ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی	۲/۷۵	۶/۳۵	۰/۰۰۰۱	رد فرض صفر
پایانه‌های حمل و نقل و حمل و نقل درون شهری	۲/۵۵	۱/۶۵	۰/۱	پذیرش فرض صفر
ایمنی و سهولت تردد	۲/۶۶	۳/۹۸	۰/۰۰۰۱	رد فرض صفر

منبع: نگارندگان

معنی‌داری ۰/۰۵ است؛ یعنی فرضیه فوق در سطح  
معنی‌داری ۰/۰۵ رد می‌شود. به عبارت دیگر از دیدگاه  
سالمندان فضاهای باز شهری در حد رفع نیازهای اولیه  
آن‌ها نیست، بلکه با توجه به بزرگتر بودن میانگین یعنی  
۲/۷۶ از عدد ۲/۵ از حداقل اولیه بیشتر است. به عبارت

**فرضیه اول:** به نظر می‌رسد فضاهای باز شهری در  
شهر مشهد مطابق با نیاز سالمندان تعبیه نشده است.  
با توجه به معیار مقدار احتمال به بررسی این فرضیه  
می‌پردازیم. همانطور که مشاهده می‌شود مقدار احتمال  
برابر ۰/۰۰۰۱ است که بسیار کوچکتر از سطح



برای ارزیابی این فرضیه نیز از معیار مقدار احتمال استفاده می‌کنیم. همانطور که در جدول ۸ مشاهده می‌شود، مقدار احتمال به مانند فرضیه‌های اول و دوم برابر  $0/0001$  است که بسیار کوچکتر از سطح معنی‌داری  $0/05$  است. یعنی فرضیه فوق در سطح معنی‌داری  $5\%$  رد می‌شود. به عبارت دیگر از دیدگاه سالمندان وضعیت ایمنی و سهولت تردد در شهر مشهد کمی بیشتر از رفع نیازهای اولیه آن‌ها است (میانگین برابر  $2/66$ ). این معیار در مقایسه با دو معیار فضاهای باز شهری و ساختمان‌های عمومی و مذهبی که در سطح  $5\%$  اختلاف معنی‌داری را نشان داده‌اند در سطح پایین‌تری قرار دارد و با وجود اینکه نیازهای اولیه را برآورده می‌کند؛ اما بازهم در وضعیت مطلوبی قرار ندارد.

فرضیه پنجم: این فرضیه به بررسی تفاوت بین نوع نگرش سالمندان ساکن در مناطق مختلف شهرداری نسبت به وضعیت شاخص‌های شهر دوستدار سالمند می‌پردازد، برای بررسی این فرضیه از روش جدول آنالیز واریانس استفاده شده است که نتایج حاصل از آن در جدول زیر مشهود است. همچنانکه در جدول مشخص است بین افراد ساکن در مناطق مختلف شهری، تفاوت تنها در یکی از شاخص‌ها معنی‌دار بوده است. در واقع تنها مؤلفه فضاهای باز شهری، تفاوت معنی‌داری را در نظرات افراد در مناطق شهرداری محل سکونت مختلف داشته‌اند و برای بقیه مؤلفه‌ها این تفاوت معنی‌دار نبوده است و نظرات متفاوتی از نظر برقراری آن شاخص‌ها در مناطق مختلف وجود نداشته است. به عبارت دقیق‌تر، در مؤلفه فضای باز شهری افرادی که در مناطق شهرداری ۱ و ۱۱ و ۷ بوده‌اند به نسبت سالمندان ساکن مناطق دیگر، اعتقاد بیشتری به وضعیت مناسب شاخص‌ها فضاهای باز شهری داشته‌اند.

دیگر شاخص‌های مؤلفه فضاهای باز شهری کمی بیشتر از حد استاندارد و تاحدی مناسب است؛ اما تا رسیدن به سطح مطلوب (میانگین بزرگتر یا مساوی ۴) فاصله زیادی دارد.

**فرضیه دوم:** به نظر می‌رسد ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی در شهر مشهد مطابق با نیاز سالمندان تعیین نشده است. همانطور که در جدول ۸ مشخص است، مقدار احتمال مانند فرضیه اول  $0/0001$  است که بسیار کوچکتر از سطح معنی‌داری  $0/05$  است. یعنی فرضیه فوق در سطح معنی‌داری  $5\%$  رد می‌شود. به عبارت دیگر از دیدگاه سالمندان، ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی بیش از حد رفع نیازهای اولیه آن است و به عبارت دقیق‌تر با توجه به بزرگتر بودن میانگین یعنی  $2/57$  از عدد  $2/5$  از حداقل اولیه بیشتر است. شاخص‌های این مؤلفه اگر چه از مؤلفه فضای شهری بهتر هستند؛ اما تا رسیدن به سطح مطلوب فاصله محسوسی دارند.

**فرضیه سوم:** به نظر می‌رسد سیستم حمل و نقل شهری در شهر مشهد متناسب با نیازهای سالمندان تعیین نشده است. همانطور که در جدول ۸ مشاهده می‌شود، مقدار احتمال بر خلاف فرضیه‌های قبل  $0/1$  است که بزرگتر از سطح معنی‌داری  $0/05$  است. یعنی فرضیه فوق در سطح معنی‌داری  $5\%$  رد نمی‌شود؛ به عبارت دیگر از دیدگاه سالمندان، سیستم حمل و نقل شهری در حد رفع نیازهای اولیه آن است نه کمتر و نه بیشتر. این معیار در مقایسه با دو معیار فضاهای باز شهری و ساختمان‌های عمومی و مذهبی در سطح پایین‌تری قرار دارد و به عقیده سالمندان صرفاً نیازهای اولیه و تا حدی استاندارد آن‌ها را برآورده می‌کند و به هیچ وجه در وضعیت مطلوبی قرار ندارد.

**فرضیه چهارم:** به نظر می‌رسد وضعیت ایمنی و سهولت تردد در شهر مشهد متناسب با نیازهای سالمندان نیست.

جدول ۹: نتایج آنالیز واریانس برای مقایسه میانگین‌ها به تفکیک منطقه شهرداری محل زندگی

جدول آنالیز واریانس برای مقایسه میانگین‌ها به تفکیک منطقه شهرداری محل زندگی			
نام عامل	آماره آزمون F	مقدار احتمال	نتیجه آزمون
فضاهای باز شهری	۲/۳۳	۰/۰۰۷	رد فرض صفر
ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی	۱/۰۳	۰/۴۲	پذیرش فرض صفر
پایانه‌های حمل‌ونقل و حمل‌ونقل درون شهری	۰/۸۵	۰/۵۹۷	پذیرش فرض صفر
ایمنی و سهولت تردد	۱/۴۹	۰/۱۲۵	پذیرش فرض صفر

منبع: نگارندگان

### بحث و نتیجه‌گیری

سالمندان به واقع بخشی از آسیب‌پذیرترین اقشار هر جامعه‌ای به شمار می‌آیند و در صورتی که فضاهای شهری برای سالمندان مناسب‌سازی شود، ضمن تأمین نیاز و آرامش این قشر ارزشمند، سایر اقشار جامعه نیز از منافع آن بهره خواهند برد. هدف این تحقیق بررسی شهر دوستدار سالمند با تأکید بر چهار مؤلفه (فضاهای باز شهری، ساختمان‌ها و مکان‌های عمومی و مذهبی، حمل و نقل درون شهری، ایمنی و سهولت تردد) در کیفیت زندگی همه افراد به خصوص سالمندان بود. نتایج و یافته‌های حاصل از آمار توصیفی می‌تواند راهنمایی مؤثر جهت تصمیم‌گیری مؤثر مدیران شهری در بهبود کیفیت خدمات به شهروندان، علی‌الخصوص قشر آسیب‌پذیر سالمند و در نظر گرفتن اولویت‌ها و نیازهای آنان باشد.

نتایج حاصل از یافته‌های میدانی پژوهش حاضر بیانگر این است که شاخص‌های مورد مطالعه گرچه پایین‌تر از استانداردها نیستند و در وضعیت نسبتاً قابل قبولی قرار دارند؛ اما تنها نیازهای اولیه سالمندان را تأمین می‌کنند و می‌توان گفت با وضعیت ایدئال فاصله زیادی وجود دارد و با توجه به طیف لیکرت که مبنای مقایسه و بررسی بود، هیچ کدام از شاخص‌ها، نمره ۴ یا ۵ (حداکثر مطلوبیت) را کسب نکردند. از سوی دیگر با توجه به اینکه ساختن شهری سالم برای همه باید بر اساس خواسته‌ها و نیاز شهروندان باشد و جامعه هدف پژوهش حاضر قشر سالمند بود، در تأمین نیازها و

امکانات مورد نیاز آن‌ها مطابق با استانداردهای سازمان بهداشت جهانی، شهر مشهد در بعضی زمینه‌ها عملکردی مثبت و مؤثر داشته که می‌تواند الگوی کارآمد در راستای دیگر عوامل باشد و از سوی دیگر در بعضی موارد پایین‌تر از حد استاندارد قرار دارد. برخی از مهم‌ترین موارد که از دید سالمندان عملکردی مثبت برای آن‌ها صورت گرفته است، عبارت‌اند از نورپردازی مناسب در شب در خیابان‌های سطح شهر، وجود صندلی‌های راحتی و مناسب در پارک‌ها، نگهداری مناسب از این امکانات، زیبایی و تمیز بودن شهر و دسترسی به اتوبوس برای تمام مسیرهای سطح شهر است. در مقابل مواردی که سالمندان در نظرات خود ضعیف ارزیابی کرده‌اند، به عبارت دیگر از دید سالمندان، این موارد به کمبود امکانات یا عدم عدالت توزیع فضایی در مورد آنان اشاره دارد عبارت‌اند از: نبود اطلاعات کافی برای نشان دادن مسیر و همچنین علائم هشداردهنده مناسب، کمبود یا فقدان صندلی‌های ویژه سالمندان و معلولان در اتوبوس و مترو، کمبود یا فقدان امکانات ویژه برای حمل و نقل سالمندان، عدم مناسب‌سازی ورودی تمام پارک‌ها برای ویلچر و چرخ‌دستی سالمندان. از سوی دیگر همانطور که پیشتر مطرح شد با توجه به نتایج فرضیات حاصل از جدول ۷، تمامی شاخص‌های مورد مطالعه شاید مطابق با استانداردها باشند و نیازهای اولیه سالمندان را تأمین کنند، اما به هیچ وجه در وضعیتی مطلوب نیستند و با ایدئال فاصله زیادی وجود دارد؛ حال آنکه با توجه به

- اتوبوس‌ها و متروها به تجهیزات انتقال ویلچر و چرخ‌دستی مجهز شوند
- به شهروندان در زمینه برخورد صحیح و همراه با احترام با سالمندان آموزش‌های لازم داده شود.
- با توجه به شرایط جسمی سالمندان سرویس‌های بهداشتی عمومی در سطح شهر افزایش یابد
- پیاده‌روها از نظر چاله‌ها و ناهمواری اصلاح شود تا برای سالمندان به راحتی قابل تردد شود.
- در طراحی پیاده‌روها و ویژگی‌های کالبدی آن‌ها عرض، شیب و... ملاحظات ویژه سالمندان در نظر گرفته شود.
- برنامه‌های متنوع و خاصی برای سالمندان اجرا شده و گردهمایی‌هایی مخصوص آن‌ها برگزار شود.
- برای تردد سالمندان به فضاهای عمومی و زیارتی سرویس‌های ویژه حمل و نقل در نظر گرفته شود
- مراکزی برای نگهداری از سالمندان بیمار فراهم شود.

**قدردرانی:** این مقاله از طرح پژوهشی با عنوان «ارزیابی شاخص‌های شهر دوستدار سالمند» در شهرداری مشهد استخراج شده است و مؤلفان وظیفه خود می‌دانند از حمایت‌های مادی و معنوی این سازمان قدردانی نمایند.

#### منابع

استوتزل، ژان (۱۳۸۳)، روان‌شناسی اجتماعی. ترجمه علی محمد کاردان، تهران: مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران.

آمارنامه شهر مشهد (۱۳۸۹)، مشهد: معاونت برنامه‌ریزی و توسعه شهرداری مشهد.

آمارنامه شهر مشهد (۱۳۹۱)، مشهد: معاونت برنامه‌ریزی و توسعه شهرداری مشهد.

براند فرای، هیلدر (۱۳۸۳)، "طراحی شهری". ترجمه حسین بحرینی، تهران: انتشارات پردازش و برنامه‌ریزی شهری.

ناتوانی‌های ویژه جسمی سالمندان از یکسو و حساسیت‌های روحی و روانی آن‌ها از سوی دیگر، بایستی طرح‌ها و برنامه‌ریزی‌های شهری به سمت و سویی گرایش پیدا کند تا سالمندان عزیز در آغاز سنین بازنشستگی و دوران سالمندی از امکانات و خدمات موجود در شهرها حداکثر استفاده را ببرند. شهر مشهد هماهنگ با ساختار جمعیتی کشور به سمت افزایش محسوس جمعیت سالمند پیش می‌رود؛ علاوه بر این به دلیل وجود بارگاه رضوی تعداد قابل توجهی از سالمندان سایر مناطق و شهرها نیز برای سال‌های بازنشستگی سکونت در این شهر را انتخاب می‌کنند، از اینرو شناخت نیازهای جسمی و روانی سالمندان و تلاش برای رفع این نیازهای در قالب برنامه‌های کوتاه مدت و بلند مدت گامی اساسی در راستای تبدیل مشهد به شهر دوستدار سالمند است. در این پژوهش تلاش شد تا با مراجعه به سالمندان شهر مشهد، از یکسو نیازهای ویژه آنان در استفاده از خدمات 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 برنامه‌ریزان شهری با استفاده از نتایج چنین پژوهش‌هایی در رفع نیازهای فعلی و آتی این قشر ارزشمند تلاش نمایند.

#### ارائه پیشنهاد و راهکار

بخشی از پیشنهادها و راهکارهای قابل تأمل و اجرا در زمینه تبدیل مشهد به شهر دوستدار سالمند به شرح زیر است:

- فضاهایی برای تجمع ویژه سالمندان در پارک‌ها و اماکن فرهنگی مانند فرهنگسراها و کتابخانه‌ها ایجاد شود
- همانند جایگاه ویژه معلولان در اتوبوس‌ها و... برای سالمندان نیز صندلی‌های ویژه اختصاص یابد

- Chow, N, (2007) ,”The Practice of Filial Piety Among the Chinese in Hong Kong”, in I. Chi, N.L. Chappell and J. Lubben (eds) *Elderly Chinese in Pacific Rim Countries: Social Support and Integration*, pp. 125–36. Hong Kong: Hong Kong University Press.
- DAVIDSON, N, (1999),”Crime and fear of crime, in: M. PACIONE (Ed.) *Applied Geography: Principles and Practice*”, pp. 438–449. London: Routledge.
- HORGAS, A., WILMS, H.-U. and BALTES, M, (1998),” Daily life in very old age: everyday activities as expression of successful living”, *The Gerontologist*, 38, pp. 556–568.
- NASAR, J. L. and JONES, K. M, (1997),” Landscapes of fear and stress, *Environment and Behavior*”, 29(3), pp. 291–323.
- Takano, T., Nakamura, K., & Watanabe, M, (2002),” Urban residential environments and senior citizens’ longevity in megacity areas, the importance of walkable green spaces”, *Journal of Epidemiology and Community Health*, 56, 913-918.
- Tarris, J. P., J. M. Mason Jr., and N. Antonucci, (2000),”Geometric design of low-speed urban streets”, *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 1701:95-103.
- Taylor, L., F. Whittington, C. Hollingsworth, M. Ball, S. King, V. Patterson, S. Diwan, C. Rosenbloom, and A. Neel, (2003), 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): 15-26.
- Weuve, J., Kang, J. H., Manson, J. E., Breteler, M. M. B., Ware, J. H., & Grodstein, F, (2004), “Physical activity including walking, and cognitive function in older women”, *Journal of the American Medical Association*, 292, 1454-1461.
- World health organization, ageing and life course, family and community health, *Global Age-friendly Cities: A guide*, (2007), ISBN 978 92 4 154730 7, Printed in France.
- پتريک، تونی (۱۳۸۱)، "نظریه رفاه". ترجمه هرمز همایون پور، تهران: نشر گام نو.
- حیدری، مهتا، حسینی، سید باقر، (۱۳۸۷)، " تغییر فضای باز روش مستقیم در توسعه منظر شهری؛ راهی برای ایجاد شهر دوستدار سالمند". ماهنامه شهرداری‌ها، ویژه‌نامه ۲۷، بهار، صص ۲۱-۴۵.
- دوبوآر، سیمون (۱۳۷۵)، "کهنسالی". ترجمه محمد علی طوسی، تهران: انتشارات شب‌او‌باز.
- مداح، سید باقر، (۱۳۹۱)، "وضعیت فعالیت‌های اجتماعی و نحوه گذراندن اوقات فراغت در سالمندان ایران و سوئد". مجله سالمند ایران، سال سوم، شماره هشتم، تابستان، صص ۸-۲۹.
- مشایخی، مهنوش، (۱۳۷۷)، بررسی ساخت جمعیت سالمندان کشور در سال ۱۳۷۵. فصلنامه جمعیت، شماره ۲۵-۲۶، صص ۱۴۱-۱۶۷.
- معمار، مهنوش، (۱۳۸۸)، "مناسب‌سازی مبلمان شهری برای سالمندان شهر تنکابن". معماری و شهرسازی آرمان شهر، شماره ۹، پاییز و زمستان ۹۱، صص ۴۶-۸۱.
- مهندسان مشاور طاش، (۱۳۸۵)، " طرح اجرایی بافت پیرامون حرم مطهر حضرت رضاع)". شاخص‌های طراحی شهری و جرم‌گذاری. شرکت عمران و مسکن سازان منطقه ثامن، ویرایش دوم.
- Bernard, M., & Phillips, J. (Eds.), (1998),” The social policy of old age: Moving into the 21st century”. London: Centre for Policy on Ageing.
- Biggs S, Bernard M, Nettleton H, and Kingston P, (2000) ‘Lifestyles of Belief: Narrative and Culture in a Retirement Community’, *Ageing & Society* 20(6): 649–672.
- Buffle, Tine, Philipson, Chris, Schare, Tomas, (2012),” Ageing in urban environments: Developing ‘age-friendly’ cities”, <http://www.sagepublications.com>. Pp.116-143.