



رابطه کیفیت زندگی شهری با مدارای اجتماعی در شهر تهران

پروانه جباری مراغوش^۱

p.jabari97@gmail.com

چکیده

کیفیت زندگی شهری براساس رویکردهای مورد بررسی می تواند موضوع مدارای اجتماعی را بررسی نماید. در این حالت مدارای اجتماعی در نهایت سطوح مرتبط با کیفیت زندگی شهری را تحت تأثیر قرار خواهد داد و از این طریق می تواند بهبودهایی در زندگی شهروندی ایجاد نماید.

این تحقیق از نظر نوع، کاربردی و از نظر روش، توصیفی-تحلیلی با رویکرد پیمایشی و محاسبات علی در فضای رگرسیون و ضریب همبستگی محسوب می شود. جامعه آماری این پژوهش کلیه شهروندان تهرانی در منطقه ۳ و ۴ شهر تهران بود که براساس سرشماری سال ۱۳۹۵ (به نقل از درگاه ملی آمار ایران) به تفکیک برابر با ۳۳۰۶۴۹ نفر برای منطقه ۳ و ۹۱۹۰۰۱ نفر برای منطقه ۴ بود. با توجه به این موضوع رویکرد نمونه گیری به صورت نمونه گیری خوشه ای می باشد. یافته های مطالعه نشان داد که کیفیت زندگی شهری با مدارای اجتماعی با ضریب ۰/۸۴ و کیفیت حمل و نقل معابر با مدارای اجتماعی با ضریب ۰/۵۶، کیفیت تسهیلات شهری با مدارای اجتماعی با ضریب تعیین ۰/۰۲ و کیفیت محیط اقتصادی با مدارای اجتماعی برابر با ۰/۰۵ و ضریب تأثیر بین متغیر کیفیت محیط اجتماعی با مدارای اجتماعی برابر با ۰/۰۵ بوده که در سطح کمتر از ۰/۰۵ معنی دار بودند.

واژگان کلیدی: مدارای اجتماعی، کیفیت زندگی شهری، کیفیت اجتماعی، کیفیت محیطی، کیفیت اقتصادی.

^۱ - کارشناسی ارشد در رشته پژوهش علوم اجتماعی از دانشگاه آزاد اسلامی



مقدمه

رابطه کیفیت زندگی شهری با مدارای اجتماعی در شهر تهران به عنوان یک رابطه مهم جهت بهبود کیفیت زندگی شهری به شمار می رود. علت این امر را می توان این گونه تبیین کرد که با رشد بی سابقه شهرنشینی در تهران به دلیل مهاجرت و تغییر سبک زندگی کانون شهری با کمبود زیرساخت های مهم در شهر تهران روبه رو شده ایم. این موضوع سبب شده است که بدون تردید امروزه مشکلات مرتبط با خلق کیفیت زندگی شهری در تهران باعث ناکارآمدی و کاهش بهره وری شبکه های ارتباطی مرتبط با مدارای اجتماعی شود. با نارسایی شدید در کیفیت زندگی شهری معمولاً سطوح مدارای اجتماعی تحت تأثیر قرار می گیرد و بر این اساس آشکارترین برآیند چنین وضعیتی تراکم ترافیکی، کاهش کیفیت تسهیلات شهری، اقتصادی و اجتماعی خواهد بود و این حالت سبب هدر رفتن وقت و سرمایه بوده که این خود سطوح مرتبط با مدارای اجتماعی را تحت تأثیر قرار می دهد. شهر تهران با توجه به شرایط خاص جغرافیایی خود از کانون های پرتراکم جمعیتی بوده و به علت دارا بودن نقش مدارای اجتماعی بود. در این حالت، حجم وسیعی از شهروندان که عموماً در شهر ساکن هستند، موضوعاتی مانند کیفیت محیط اقتصادی را مدنظر خود قرار داده اند؛ در این حالت می توان در نظر گرفت که مدارای اجتماعی براساس نوع کیفیت زندگی اجتماعی که شکل می گیرد، قابل بررسی خواهد بود.

2

کیفیت تسهیلات شهری به عنوان یکی از مؤلفه های مطرح در کنار مدارای اجتماعی موجود پاسخ گوی حجم مبادلات و همچنین محیط زندگی و کیفیت مرتبط به آن است که این موضوع نیاز به تبیین و بررسی را نشان می دهد. در این حالت، هنگامی که از مفهوم کیفیت زندگی شهری برای بررسی مدارای اجتماعی استفاده می شود، بررسی و نیاز به برخی مؤلفه ها مانند کیفیت محیط اقتصادی، کیفیت محیط اجتماعی و محیط زندگی دارای اهمیت خواهد بود. برای تبیین در این خصوص می توان گفت که در یک محیط شهری مانند تهران، کیفیت محیط زندگی عنصر مهمی از بخش مدارای اجتماعی را به خود اختصاص می دهد و این موضوع در کنار سایر مؤلفه های مرتبط به مکان، موقعیت، حمل و نقل و تسهیلات شهری ارائه شده می تواند بر مدارای اجتماعی اثرگذار باشد.

بیان مساله

بررسی سطوح کیفیت زندگی شهری یکی از مهم ترین پیامدهای ناشی از سلامت مدیریت شهری می باشد و می تواند بر میزان ارائه خدمات در سطح شهر از سوی مدیریت شهری اثرگذار باشد و باعث تغییراتی عمیق در میزان شرایط اجتماعی یک شهر می شود (میری و همکاران، ۲۰۱۹). همچنین می تواند تحت تأثیر شرایط توسعه شهری قرار گیرد، در این حالت کیفیت زندگی شهری به عنوان طرح ایده آل ها و همچنین برنامه های اصلی در قبال حل مشکلات شهری و بهبود سطوح زندگی شهروندان را دنبال می کند. همه این ویژگی ها در کنار یکدیگر منجر به ایجاد مفهومی ضروری در بررسی شرایط شهری شده است که به نام کیفیت زندگی شهری شناخته می شود. در این شرایط تعیین استراتژی از مهم ترین کارکردهای مدیریت شهری بوده و نیاز به تبیین دقیق ترین برنامه ها را ایجاب می کند (وانا مینگ، ۲۰۱۹). بدیهی است شیوه های اجتماعی تعیین کیفیت زندگی شهری دارای اهمیت است و می توان به مدارای اجتماعی نسبت داد. چراکه مدارای اجتماعی سبب می شود سطوح تعیین شده برای زندگی در شهر تغییر کند و شهروندان با سطوح بالای مدارای اجتماعی به صورت قابل قبولی از سطوح بالاتری از کیفیت زندگی شهری برخوردار شوند (هرسلاند و امگونی، ۲۰۱۹).



در خصوص شهر تهران نیز می‌توان گفت که از بارزترین این مشکلات ایجاد عمدتاً بخش مسکونی بدون شکل‌گیری سایر خدمات و زیرساخت‌های مناسب جمعیت هست که به‌طور حتم ادامه این روند آسیب‌های جبران‌ناپذیری را از لحاظ کالبدی بر ساخت و بافت شهر و از لحاظ اجتماعی بر ساکنین این نواحی وارد خواهد کرد. همچنان که ساکنین این نواحی هزینه‌های زندگی شهری را پرداخت کرده؛ اما از کیفیت مناسب زندگی و خدمات شهری برخوردار نیستند و این موضوع به‌نظر می‌رسد سطوح مدارای اجتماعی آنها را تحت‌تأثیر قرار دهد. همین موضوع نیاز به بررسی و آزمون تجربی را نشان می‌دهد که در این مطالعه به آن پرداخته می‌شود. با توجه به مطالب بیان شده، محقق در این تحقیق در پی پاسخ‌گویی به این پرسش است که کیفیت زندگی شهری چه تأثیری بر مدارای اجتماعی دارد؟

اهمیت و ضرورت پژوهش

در چند دهه گذشته کشورهای رو به پیشرفت، نوع خاصی از نابرابری‌های شهری را تجربه کرده‌اند. رشد شتابان جمعیت شهری و ناتوان‌مندی در پاسخ‌گویی به نیاز این جمعیت که ناشی از آماده نبودن برای رویارویی با این وضعیت بود، نقطه شروعی برای پیدایش شرایط کیفیت زندگی شهری و خلق مدارای اجتماعی مختلف شد (حاجی نژاد و همکاران، ۱۳۹۵: ۴۷۴). نابرابری‌های اجتماعی قبل از هر چیز در معیارهای زندگی، سطوح کیفیت زندگی شهری را تحت‌تأثیر قرار داد و به نوبه خود با مفهوم مدارای اجتماعی ارتباط پیدا کرد. گسترش نامتقارن کیفیت زندگی شهری یکی از مهم‌ترین ابزارهای پی‌بردن به وجود میزان مدارای اجتماعی در هر شهر است (حاتمی‌نژاد و همکاران، ۱۳۹۱: ۴۲). همچنین دهه‌های اخیر از هم‌پاشیدگی نظام توزیع مراکز خدماتی شهر، زمینه‌ساز نابرابری اجتماعی شهروندان در برخورداری از این خدمات شده است که سطوح آن در شهرهای مختلف متفاوت است. از این رو، برخورد با پدیده شهرنشینی و رویارویی با مسائل و مشکلات ناشی از آن متفاوت بوده است؛ به‌طوری‌که امروزه در ارتباط با حل معضلات و مشکلات شهری، به مواردی مانند توزیع خدمات شهری، کیفیت زندگی شهروندان و مدارای اجتماعی تأکید می‌شود (درویش و کلتی، ۱۳۹۲: ۲). این موضوع در خصوص شهر تهران نیز دارای ضرورت است؛ چرا که افزایش جمعیت و رشد شتابان شهرنشینی در تهران در دو دهه گذشته آثار متنوعی را به‌دنبال داشته است. از آن جمله می‌توان به توزیع کالبدی ناموزون در تهران، ایجاد محله‌های حاشیه‌ای، فقر و افت استانداردهای کیفیت زندگی شهری که با مدارای اجتماعی می‌تواند ارتباط داشته باشد، اشاره کرد. از این رو وجود نابرابری و نبود تعادل فضایی در ساکنان نواحی مختلف شهر تهران نیاز به بررسی ارتباط کیفیت زندگی شهری و مدارای اجتماعی آن را نشان می‌دهد که بر این اساس این مطالعه به آن خواهد پرداخت.

پیشینه تحقیق

پیشینه تحقیقات انجام شده در داخل کشور

- زالی‌زاده و همکاران (۱۳۹۷) در مقاله‌ای تحت عنوان بررسی مدارای اجتماعی دانشجویان دانشگاه شهید چمران اهواز با توجه به مؤلفه‌های ایجاد شده در ساختار خانوادگی آنها به بررسی عوامل خانوادگی مؤثر بر مدارای اجتماعی پرداختند. یافته‌های این پژوهش نشان داد که از بین متغیرها تنها دو متغیر دینداری خانواده و سبک تربیتی اقتدارگرایانه با مدارای اجتماعی رابطه معنادار داشتند و بقیه متغیرها یعنی سبک تربیتی دموکراتیک و سهل‌گیرانه و شبکه روابط اجتماعی خانواده با مدارای اجتماعی رابطه معنادار نداشتند.



- پژوهشی توسط سیاه کمری (۱۳۹۶) تحت عنوان تعلل‌ورزی تصمیم‌گیری مدیران بر اعتماد سازمانی با میانجی‌گری مدارای اجتماعی معلمان مدارس شهر خرم آباد انجام شد. هدف این پژوهش بررسی تأثیر تعلل‌ورزی تصمیم‌گیری مدیران بر اعتماد سازمانی با میانجی‌گری مدارای اجتماعی معلمان مدارس شهر خرم آباد بود. یافته‌های تحقیق نشان داد، بین تعلل‌ورزی تصمیم‌گیری مدیران با اعتماد سازمانی و بین تعلل‌ورزی تصمیم‌گیری مدیران با مدارای اجتماعی رابطه منفی و معنی‌داری وجود دارد؛ همچنین بین مدارای اجتماعی و اعتماد سازمانی رابطه‌ای مثبت و معنی‌دار وجود دارد. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت مدارای اجتماعی رابطه بین تعلل‌ورزی تصمیم‌گیری و اعتماد سازمانی را میانجی‌گری می‌کند.
- پژوهشی توسط قاضی‌نژاد و اکبرنیا (۱۳۹۶) تحت عنوان دینداری: مدارای اجتماعی یا فاصله اجتماعی (پیمایشی در میان مسلمانان و مسیحیان شهر تهران) انجام شده است. هدف آنها از این مطالعه بررسی رابطه دینداری با فاصله اجتماعی در میان مسلمانان و مسیحیان شهر تهران، با تأکید بر مدارای اجتماعی می‌باشد. یافته‌های این پژوهش ثابت می‌کند که بین میزان دینداری و فاصله اجتماعی مسلمانان و مسیحیان، رابطه مستقیم و میان مدارای اجتماعی و فاصله اجتماعی، رابطه معکوس برقرار است.
- پژوهشی توسط حیدرخانی و همکاران (۱۳۹۶) تحت عنوان بررسی نقش ابعاد حمایت اجتماعی بر رضایت از کیفیت زندگی شهری (نمونه‌ی مورد مطالعه: شهروندان شهر کرمانشاه) انجام شد. هدف آنها از این مطالعه بررسی ارتباط بین حمایت اجتماعی و رضایت از کیفیت زندگی شهری می‌باشد. یافته‌های این پژوهش بر آن است که نشان دهد بین میزان کل حمایت اجتماعی و ابعاد آن یعنی حمایت ارزیابانه، حمایت اطلاعاتی، حمایت عاطفی و حمایت ابزاری، با کیفیت زندگی شهری ارتباط مثبت و معناداری وجود دارد.
- پژوهشی توسط رحیمی و پازند (۱۳۹۶) تحت عنوان تحلیل و ارزیابی کیفیت زندگی شهری با رویکرد شهر سالم (مطالعه موردی: شهر کرمان) مورد بررسی قرار گرفت. هدف آنها از انجام این مطالعه تحلیل و ارزیابی کیفیت زندگی شهری با رویکرد شهر سالم (کرمان) می‌باشد. یافته‌های این پژوهش حاکی از آن است که شهر کرمان از دیدگاه ساکنان و کارشناسان از جنبه‌های سلامتی، بهداشت عمومی، آسایش و زیبایی شهر با استانداردهای شهر سالم فاصله دارد و از جنبه امنیت به استانداردهای شهر سالم نزدیک است.
- پژوهشی توسط فیروزجائیان و همکاران (۱۳۹۵) تحت عنوان جامعه‌شناختی تأثیر سرمایه فرهنگی بر ارتباطات بین فردی با تأکید بر مدارای اجتماعی، مطالعات فرهنگ انجام شد. هدف آنها از این مطالعه بررسی تأثیر سرمایه فرهنگی بر ارتباطات بین فردی با تأکید بر مدارای اجتماعی و به‌طور خاص مدارای رفتاری بود. یافته‌های این پژوهش وجود ارتباط معنادار بین سرمایه فرهنگی و ابعاد آن با مدارای اجتماعی (رفتاری) را نشان داد.

پیشینه تحقیقات انجام شده خارج از کشور

- مارینارو و سولیمین^۲ (۲۰۲۰) پژوهشی را با عنوان کیفیت زندگی شهری و توانایی آن در خلق مدیریت شهری انجام دادند. هدف آنها از این مطالعه بررسی کیفیت زندگی شهری و سطوح مدارای اجتماعی در آن می‌باشد. یافته‌های این

² Marinaro & Solimene



پژوهش نشان می‌دهد که کیفیت زندگی شهری و مدارای اجتماعی در آن دارای پیچیدگی‌ها و تغییرات بسیاری در قدرت، تقسیمات اجتماعی، تعلق فرهنگی و شهروندی در شهر معاصر می‌باشد.

• پژوهشی توسط زونگ و ژنگ^۳ (۲۰۱۹) تحت عنوان استفاده از برنامه‌های تلفن همراه و تأثیر آن بر کیفیت زندگی شهری انجام شد. هدف آنها از این مطالعه بررسی استفاده از برنامه‌های تلفن همراه و تأثیر آن بر کیفیت زندگی شهری بود. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که استفاده از تلفن همراه تأثیرات بسیار زیادی بر روی زندگی فردی و اجتماعی و نحوه کار و محیط و سطوح مدارای اجتماعی شهروندان می‌گذارد.

• سان^۴ و همکاران (۲۰۱۹) پژوهشی را با عنوان ویژگی‌های مکانی تاب‌آوری زندگی شهری از دیدگاه عرضه و تقاضا ارائه دادند. هدف آنها از این مطالعه بررسی تاب‌آوری و اثرگذاری آن بر کیفیت زندگی شهری و سطوح مدارای اجتماعی می‌باشد. یافته‌های این پژوهش بیان می‌کند که تمایز مکانی بین معیشت شهری، فعالیت و انعطاف‌پذیری جامع زندگی قابل توجه است و یک ساختار فضایی حاشیه مرکز با شیب‌های مختلف را نشان می‌دهد که روند افزایشی و نزولی داشته و در مناطق مختلف شهری سبب سطوح مختلفی از مدارای اجتماعی می‌شود.

• جوراسچیک^۵ و همکاران (۲۰۱۹) پژوهشی را با عنوان ارزیابی چرخه زندگی برای مقایسه محصولات تولیدی شهری و غیرشهری آغاز کردند. هدف آنها از این مطالعه بررسی چرخه کیفیت زندگی برای مقایسه محصولات تولیدی شهری و غیرشهری می‌باشد. یافته‌های این پژوهش حاکی از آن است که کیفیت زندگی شهری و غیرشهری در زمینه اجرای مدارای اجتماعی از سطوح مختلفی برخوردار است.

• ونمینگ^۶ (۲۰۱۹) پژوهشی را با عنوان استراتژی‌های برنامه‌ریزی حمل‌ونقل پویا شهری برای بهبود کیفیت زندگی و پایداری شهری مورد مطالعه قرار داد. هدف او از این مطالعه بررسی استراتژی‌های برنامه‌ریزی حمل‌ونقل پویا شهری برای بهبود کیفیت زندگی و پایداری شهری می‌باشد. یافته‌های این پژوهش نمایان می‌کند که به دنبال ساخت‌وسازهای مختلف رشد و یا اصول مدیریتی جدید و عاقلانه توسعه پایدار شهری می‌توان سطوح بالاتری از کیفیت زندگی شهری را خلق کرد.

• سیویلی^۷ و همکاران (۲۰۱۸) پژوهشی را با عنوان نقش عادت در مدارای اجتماعی با کیفیت زندگی شهری شروع کردند. هدف آنها از این مطالعه بررسی نقش عادت در سازگاری با کیفیت زندگی شهری بود. یافته‌ها اینطور نمایان می‌کنند که بین عادت با مدارای اجتماعی و زندگی شهری رابطه معنادار و مثبتی وجود دارد.

³ Zong & Zhang

⁴ Sun

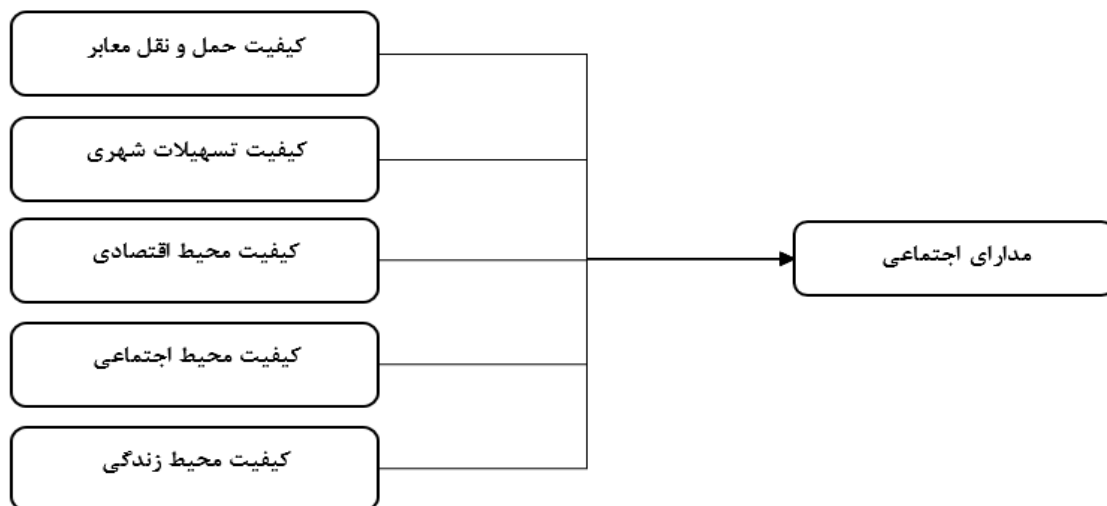
⁵ Juraschek

⁶ Wann-Ming

⁷ Cavalli



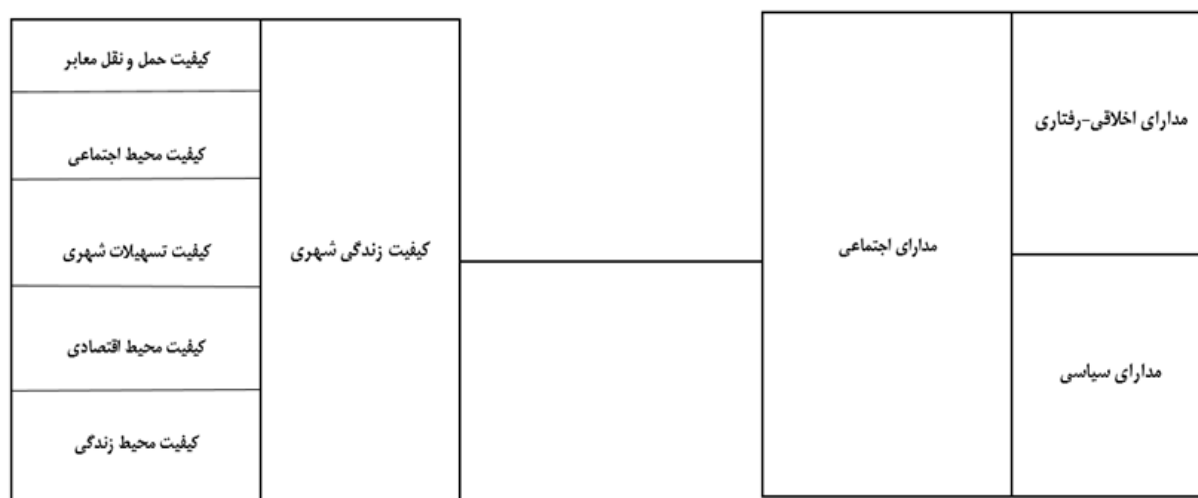
مدل نظری پژوهش



شکل (۱) مدل مفهومی بر پایه اولینکین ۲۰۰۱

6

مدل عملیاتی پژوهش



شکل (۲) مدل عملیاتی تحقیق



روش اجرای تحقیق

این تحقیق از نظر نوع، کاربردی و از نظر روش، توصیفی - تحلیلی با رویکرد پیمایشی و محاسبات علی در فضای رگرسیون و ضریب همبستگی محسوب می‌شود. جامعه آماری این پژوهش کلیه شهروندان تهرانی در منطقه ۳ و ۴ شهر تهران بود که براساس سرشماری سال ۱۳۹۵ (به نقل از درگاه ملی آمار ایران) به تفکیک برابر با ۳۳۰۶۴۹ نفر برای منطقه ۳ و ۹۱۹۰۰۱ نفر برای منطقه ۴ بود. روش و ابزار گردآوری اطلاعات در این مطالعه به صورت پرسشنامه و با روش میدانی بود که با نرم افزار SPSS داده‌ها مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته است.

روایی و پایایی

روایی، آن خصیصه‌ی ابزار و یا روش جمع‌آوری داده‌هاست که داشتن این خصیصه همان مقولاتی را تعیین می‌کند که برای تعیین آن مقولات طرح‌ریزی شده است. پرسشنامه‌های پژوهش حاضر استاندارد بوده و می‌توان گفت از روایی کافی برخوردار می‌باشد. برای بررسی پایایی پرسشنامه در این مطالعه از ضریب آلفای کرونباخ بهره برده شد، برای این منظور تعداد ۴۵ نسخه پرسشنامه اولیه بین خبرگان توزیع شد، که از بین آنها تعداد ۳۰ پرسشنامه عودت داده شده و برای اندازه‌گیری پایایی مورد بهره‌برداری قرار گرفت. جدول زیر نشان‌دهنده ضریب آلفای کرونباخ برای مقیاس‌های پرسشنامه بود؛

جدول شماره (۱) ضریب آلفای کرونباخ (پایایی متغیرهای پرسشنامه)

ردیف	متغیر مورد بررسی	تعداد سوالات	ضریب آلفای کرونباخ
۱	کیفیت حمل‌ونقل معابر	۸	۰.۹۲۴
۲	کیفیت تسهیلات شهری	۴	۰.۸۶
۳	کیفیت محیط اقتصادی	۴	۰.۸۳۱
۴	مدارای اجتماعی	۳	۰.۷۹۹
۵	کیفیت محیط اجتماعی	۷	۰.۹۳۳
۶	کیفیت محیط زندگی	۵	۰.۸۹۹
۷	کل		۰.۹۸

توصیف داده‌ها

توصیف آماری متغیرهای تحقیق و توصیف متغیرهای جمعیت شناختی براساس آماره‌های مرکزی و پراکنندگی مورد بررسی قرار گرفت.



جدول شماره (۲) توصیف آماری متغیرهای تحقیق

ردیف	متغیرهای تحقیق	دامنه	میانگین	انحراف معیار	واریانس	چولگی	کشی‌دگی
۱	کیفیت حمل و نقل معابر	۴/۰۰	۴/۴۸۶۲	۰/۳۰۱۹۶	۰/۰۹۱	-۳/۹۷۲	۴۴/۷۶۸
۲	کیفیت تسهیلات شهری	۳/۲۰	۴/۴۸۱۳	۰/۳۰۲۶۴	۰/۰۹۲	-۳/۳۰۱	۲۲/۹۸۵
۳	کیفیت محیط اقتصادی	۳/۰۰	۴/۴۶۸۰	۰/۳۲۹۰۶	۰/۱۰۸	-۲/۶۳۳	۱۵/۰۷۴
۴	مدارای اجتماعی	۳/۰۰	۴/۴۶۶۸	۰/۳۰۴۰۹	۰/۰۹۲	-۳/۱۶۰	۱۸/۵۴۳
۵	کیفیت محیط اجتماعی	۲/۶۰	۴/۴۷۲۶	۰/۲۶۰۵۸	۰/۰۶۸	-۲/۴۸۸	۱۵/۴۲۱
۶	کیفیت محیط زندگی	۲/۸۰	۴/۴۸۱۲	۰/۲۸۹۱۳	۰/۰۸۴	-۱/۸۸۳	۱۱/۲۹۲

براساس جدول شماره (۲) می‌توان گفت که:

- میانگین متغیر کیفیت حمل‌ونقل معابر برابر با ۴/۴۸ بود که به معنی این است که مقادیر این متغیر در اثرگذاری بر بررسی مدارای اجتماعی در شهر تهران زیاد بود.
- میانگین متغیر کیفیت تسهیلات شهری برابر با ۴/۴۸ بود که مقادیر این متغیر در اثرگذاری بر بررسی مدارای اجتماعی در شهر تهران زیاد بود. میانگین متغیر کیفیت محیط اقتصادی برابر با ۴/۴۶ بود که مقادیر این متغیر در اثرگذاری بر بررسی مدارای اجتماعی در شهر تهران زیاد بود.
- میانگین متغیر مدارای اجتماعی برابر با ۴/۴۶ بود که مقادیر این متغیر در اثرگذاری بر بررسی مدارای اجتماعی در شهر تهران زیاد بود.
- میانگین متغیر کیفیت محیط اجتماعی برابر با ۴/۴۷ بود که مقادیر این متغیر در اثرگذاری بر بررسی مدارای اجتماعی در شهر تهران زیاد بود.
- میانگین متغیر کیفیت محیط زندگی برابر با ۴/۴۸ بود که مقادیر این متغیر در اثرگذاری بر بررسی مدارای اجتماعی در شهر تهران زیاد بود.
- انحراف معیار مرتبط با متغیر کیفیت حمل‌ونقل معابر برابر با ۰/۳۰ بود که نشان داده است پراکنش مرتبط به پاسخ‌های افراد نمونه نزدیک به هم بوده و به عبارتی می‌توان گفت افراد نمونه دارای نظراتی مشابه در خصوص متغیر مورد بررسی بودند.
- انحراف معیار متغیر کیفیت تسهیلات شهری برابر با ۰/۳۰ بود که نشان داد پراکنش مرتبط به پاسخ‌های افراد نمونه نزدیک به هم بوده و به عبارتی می‌توان گفت افراد نمونه دارای نظراتی مشابه در خصوص متغیر مورد بررسی بودند.
- انحراف معیار متغیر کیفیت محیط اقتصادی برابر با ۰/۳۲ بود که نشان داد پراکنش مرتبط به پاسخ‌های افراد نمونه نزدیک به هم بوده و به عبارتی می‌توان گفت افراد نمونه دارای نظراتی مشابه در خصوص متغیر مورد بررسی بودند.
- انحراف معیار متغیر کیفیت مدارای اجتماعی برابر با ۰/۳۰ بود که نشان داد پراکنش مرتبط به پاسخ‌های افراد نمونه نزدیک به هم بوده و به عبارتی می‌توان گفت افراد نمونه دارای نظراتی مشابه در خصوص متغیر مورد بررسی بودند.
- انحراف معیار متغیر کیفیت محیط اجتماعی برابر با ۰/۲۶ بود که نشان داد پراکنش مرتبط به پاسخ‌های افراد نمونه نزدیک به هم بوده و به عبارتی می‌توان گفت افراد نمونه دارای نظراتی مشابه در خصوص متغیر مورد بررسی بودند.



- انحراف معیار متغیر کیفیت محیط زندگی برابر با ۰/۲۸ بود که نشان داد پراکنش مرتبط به پاسخهای افراد نمونه نزدیک به هم بوده و به عبارتی می توان گفت افراد نمونه دارای نظراتی مشابه در خصوص متغیر مورد بررسی بودند.
- چولگی مرتبط با متغیر کیفیت حمل و نقل معابر برابر با ۳/۹- بود که این نتیجه را می رساند که، میزان عدم تقارن توزیع احتمال داده ها حول میانگین شان از مقادیر میانگین داده های اصلی دورتر بوده و شانس ایجاد یک توزیع متقارن نرمال را براساس ماهیت داده های مرتبط با این متغیرها تحت تأثیر قرار داد.
- چولگی مرتبط با متغیر کیفیت تسهیلات شهری برابر با ۳/۳- بود که نشانگر این مساله بود که، میزان عدم تقارن توزیع احتمال داده ها حول میانگین شان از مقادیر میانگین داده های اصلی دورتر بوده و شانس ایجاد یک توزیع متقارن نرمال را براساس ماهیت داده های مرتبط با این متغیرها تحت تأثیر قرار داد.
- چولگی مرتبط با متغیر کیفیت محیط اقتصادی برابر با ۲/۶- بود که نشان داد، میزان عدم تقارن توزیع احتمال داده ها حول میانگین شان از مقادیر میانگین داده های اصلی دورتر بوده و شانس ایجاد یک توزیع متقارن نرمال را براساس ماهیت داده های مرتبط با این متغیرها تحت تأثیر قرار داد.
- چولگی مرتبط با متغیر مدارای اجتماعی برابر با ۳/۱- بود که این مفهوم را می رساند، میزان عدم تقارن توزیع احتمال داده ها حول میانگین شان از مقادیر میانگین داده های اصلی دورتر بوده و شانس ایجاد یک توزیع متقارن نرمال را براساس ماهیت داده های مرتبط با این متغیرها تحت تأثیر قرار داد.
- چولگی مرتبط با متغیر کیفیت محیط اجتماعی برابر با ۲/۴- بود که این نتیجه را نمایان ساخت که، میزان عدم تقارن توزیع احتمال داده ها حول میانگین شان از مقادیر میانگین داده های اصلی دورتر بوده و شانس ایجاد یک توزیع متقارن نرمال را براساس ماهیت داده های مرتبط با این متغیرها تحت تأثیر قرار داد.
- چولگی مرتبط با متغیر کیفیت محیط زندگی برابر با ۱/۸- بود که نشان داد، میزان عدم تقارن توزیع احتمال داده ها حول میانگین شان از مقادیر میانگین داده های اصلی دورتر بوده و شانس ایجاد یک توزیع متقارن نرمال را براساس ماهیت داده های مرتبط با این متغیرها تحت تأثیر قرار داد.

آزمون اسمیرنوف-کلموگراف

جدول شماره (۳) نتایج حاصل از آزمون اسمیرنوف-کلموگراف

ردیف	متغیرهای تحقیق	مقادیر آماره	سطح معنی داری	قضاوت در خصوص ماهیت توزیع داده های نمونه
۱	کیفیت حمل و نقل معابر	۰/۱۷۳	۰/۰۰	نرمال نیست
۲	کیفیت تسهیلات شهری	۰/۱۷۶	۰/۰۰	نرمال نیست
۳	کیفیت محیط اقتصادی	۰/۲۰۳	۰/۰۰	نرمال نیست
۴	مدارای اجتماعی	۰/۱۹۹	۰/۰۰	نرمال نیست
۵	کیفیت محیط اجتماعی	۰/۱۷۴	۰/۰۰	نرمال نیست
۶	کیفیت محیط زندگی	۰/۱۶۹	۰/۰۰	نرمال نیست



مقادیر آماره هر یک از متغیرها را براساس سطح معنی داری در جدول شماره (۳) دید. براساس می توان گفت که مقادیر آماره آزمون اسمیرنوف-کلموگراف برای کلیه متغیرهای مورد بررسی در سطح معنی داری کمتر از ۰/۰۵ قرار دارد؛ لذا می توان گفت که ماهیت توزیع داده های نمونه حالتی غیرنرمال دارد و برای آزمون فرضیه ها و پاسخ گویی به پرسش های تحقیق نیاز است از آزمون های ناپارامتریک ضریب همبستگی اسپیرمن و رگرسیون ناپارامتریک استفاده شود.

نتیجه آزمون فرضیه اصلی تحقیق

فرضیه اصلی تحقیق بیان داشت که کیفیت زندگی شهری با مدارای اجتماعی در شهر تهران ارتباط معناداری دارد.

برای آزمون فرضیه اصلی تحقیق از روش رگرسیون ناپارامتریک استفاده شد. فرضیه اصلی تحقیق بیان داشت که کیفیت زندگی شهری با مدارای اجتماعی در شهر تهران ارتباط معناداری دارد. یافته های حاصل از تخمین رگرسیون ناپارامتریک برای کیفیت زندگی شهری با مدارای اجتماعی نشان داد که ضریب تعیین برای ارتباط در رگرسیون اصلی برابر با ۰/۸۴ بود و در سطح کمتر از ۰/۰۵ معنی دار بود که نشان داد فرضیه اصلی تحقیق با عنوان کیفیت زندگی شهری با مدارای اجتماعی در شهر تهران ارتباط معناداری دارد.

10

جدول شماره (۴) نتایج حاصل از رگرسیون ناپارامتریک در بررسی متغیرهای تحقیق

ردیف	متغیرهای تحقیق	ضریب بتا	ضریب همبستگی	سطح معنی داری
۱	کیفیت حمل و نقل معابر	۰.۵۶	۰.۱۳	۰.۰۰
۲	کیفیت تسهیلات شهری	۰.۰۲	۰.۱۶	۰.۰۰
۳	کیفیت محیط اقتصادی	۰.۰۵	۰.۱۷	۰.۰۰
۴	کیفیت محیط اجتماعی	۰.۰۵	۰.۱۶	۰.۰۰
۵	کیفیت محیط زندگی	-۰.۰۲	۰.۲۳	۰.۱۰
۷	ضریب تعیین	۰.۸۴**		

براساس جدول شماره (۴) که کیفیت حمل و نقل معابر دارای ضریب بتا برابر با ۰/۵۶ و در سطح کمتر از ۰/۰۵ معنی دار بود. همچنین کیفیت تسهیلات شهری دارای ضریب بتا برابر با ۰/۰۲ و در سطح کمتر از ۰/۰۵ معنی دار بود. همچنین کیفیت محیط اقتصادی دارای ضریب بتا برابر با ۰/۰۵ و در سطح کمتر از ۰/۰۵ معنی دار بود. همچنین کیفیت محیط اجتماعی دارای ضریب بتا برابر با ۰/۰۵ و در سطح کمتر از ۰/۰۵ معنی دار بود. همچنین کیفیت محیط زندگی دارای ضریب بتا برابر با ۰/۰۲ - و در سطح کمتر از ۰/۰۵ معنی دار نبود.

نتیجه یافته ها

با بهبود کیفیت زندگی شهری احتمال آن که مدارای اجتماعی در یک جامعه شهروندی بهبود یابد، زیاد است؛ این موضوع در مطالعات استنادی پیش از این هم مورد تأیید قرار گرفت، به صورتی که نتایج حاصل از مطالعه ونمینگ (۲۰۱۹) و سیویلی و



همکاران (۲۰۱۸) همخوانی را با نتایج این مطالعه نشان داد. براساس این یافته‌ها می‌توان تحلیل کرد که این شاخص‌ها به مؤلفه‌های حمل‌ونقل، تسهیلات شهری، کیفیت محیط اقتصادی و همچنین کیفیت در زندگی برای مدارای اجتماعی باز می‌گردد. این محققین بیان داشتند که این مؤلفه‌ها را می‌توان برای کیفیت زندگی شهری یک کیفیت عینی از زندگی دانست و در این حالت کیفیت عینی زندگی با استفاده از شاخص‌های عینی که مرتبط با واقعیات قابل مشاهده جامعه و زندگی هستند، اندازه‌گیری می‌شوند. کیفیت زندگی با استفاده از سنج‌های ذهنی ارزیابی می‌گردد و در واقع سنج‌های ذهنی برآمده از توصیف مردم از ارزیابی شرایط عینی یا داده‌های اولیه می‌باشد.

همچنین مطالعات مرتبط با محققین چون سان و همکاران (۲۰۱۹) و جوراسچیک و همکاران (۲۰۱۹) نشان داد که کیفیت زندگی شهری با مدارای اجتماعی ارتباط داشته و تحت تأثیر متغیرهای جانبی دیگر اثرگذار است؛ به صورتی که می‌توان گفت این مطالعات در بخشی از نتایج مطالعه خود یافته‌هایی همخوان و همسو با نتایج حاصل شده از این مطالعه به‌دست آوردند. این مطالعات در نتایج خود نشان دادند که کیفیت زندگی شهری با موضوع زیست شهری ناشی از کیفیت تسهیلات شهری و کیفیت محیط اقتصادی ارتباط مستقیمی خواهد داشت. در این حالت می‌توان کیفیت زندگی شهری را سیستمی دانست که در نهایت منجر به تغییر در سطح مدارای اجتماعی می‌شود.

کیفیت حمل‌ونقل معابر با مدارای اجتماعی در شهر تهران ارتباط معناداری دارد. یافته‌های حاصل از این تحقیق با نتایجی که توسط مارینارو و سولیمین (۲۰۲۰) و هونگ و لینگ (۲۰۱۸) گرفته شد، همخوانی داشت. این مطالعات در مجموع نشان دادند که کیفیت حمل‌ونقل سبب می‌گردد که توانایی مدیریت شهری در ارائه خدمات پایدار بهبود یابد و این موضوع در نهایت سبب صیانت شهروندان از آسیب شده و سطوح مدارای اجتماعی آنها را به دلیل تسهیل در امور زندگی و رفت و آمد بهبود می‌دهد. در نتیجه کیفیت حمل‌ونقل معابر شامل مجموعه‌ای از مؤلفه‌های مرتبط با حمل‌ونقل می‌باشد که افراد نسبت به دریافت خدمات شهری و نسبت به سازمان‌ها و نهادهای مربوط به زندگی اجتماعی‌شان دارند. کیفیت حمل‌ونقل معابر عملاً جامعه را تحت تأثیر قرار می‌دهد و می‌تواند سطح مدارای اجتماعی افراد جامعه را تحت تأثیر قرار دهد. کاهش کیفیت حمل و نقل معابر و مخاطره آفرینی و خطرینی ناشی از عدم امنیت در آن ممکن است منجر به کاهش در توانایی حفظ مدارای اجتماعی افراد گردد. بدیهی است در چنین مواقعی، افراد و گروه‌ها همواره خود را در معرض مخاطراتی چون تهدید ناشی از تصادم یا تهدید ناشی از عدم امنیت خودروهای حمل‌ونقل می‌بینند و انرژی خود را به‌جای تحقق اهداف بر حفظ امنیت در حمل‌ونقل شهری قرار خواهند داد که سطح مدارای اجتماعی آنها را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

کیفیت تسهیلات شهری با مدارای اجتماعی در شهر تهران ارتباط معناداری دارد. پژوهش‌های زونگ و ژنگ (۲۰۱۹) و سان و همکاران (۲۰۱۹) در همخوانی با یافته‌های این مطالعه در خصوص کیفیت تسهیلات شهری بود. همچنین زالی‌زاده و همکاران (۱۳۹۷) در نتایج خود که با نتایج این مطالعه همخوانی داشت به این نتیجه رسیدند که کیفیت تسهیلات شهری به‌عنوان یک نهاد عرفی- اجتماعی، فصل مشترک و در واقع پیش‌زمینه تحقق و دستیابی به دیگر ملاحظات حکمرانی بود. کیفیت تسهیلات شهری سیستمی است که در گذر زمان و در نهایت پیچیدگی فرایندها به‌واسطه شرایط محیطی، اجتماعی، اقتصادی و ارتباطات شکل یافته است. در بررسی کیفیت تسهیلات شهری برای اثرگذاری بر مدارای اجتماعی به جنبه‌های فیزیکی، کالبدی و اجتماعی بر کیفیت محیط شهری توجه می‌کنند که این امر بر سه قلمرو اجتماع، محیط، اقتصاد و همچنین روابط متقابل این قلمروها اثر خواهد گذاشت. کیفیت تسهیلات شهری بستری نهادی محسوب می‌شود که در قالب آن شهروندان در کلیه امور شهرداری ضمن نظارت مستمر، عملاً در تصمیم‌گیری‌ها، تعیین خط‌مشی‌ها، برنامه- ریزی‌ها و حل مشکلات و مسائل مربوط به شهر محل سکونت خود مشارکت می‌نمایند و از این طریق سطح مدارای اجتماعی بهبود می‌یابد.



با بهبود کیفیت محیط اقتصادی به عنوان یک رویکرد نهادی و به عنوان یک کنش ارتباطی و عرف اجتماعی همسو با مدارای اجتماعی، می توان در نهایت سطوح مرتبط با مدارای اجتماعی در جامعه را افزایش داد. افشانی و رام (۱۳۹۶) در بخشی از نتایج خود اشاره می کنند که کیفیت محیط اقتصادی شهروندان را توانمند کرده و مدارای اجتماعی را بهبود می دهد. نهادینه شدن کیفیت محیط اقتصادی در مدیریت شهری به معنای افزایش کنشگری شهروندان جامعه و انباشت بیشتر سرمایه اجتماعی و بالفعل شدن سرمایه انسانی جامعه خواهد بود. در چارچوب بهبود کیفیت محیط اقتصادی، شرایط به گونه ای فراهم می شود که شهروندان هم استعداد قانونی و هم رغبت برخورد با فساد را داشته باشند. به واسطه نظارت همگانی و در قالب یک شبکه اجتماعی گسترده از ناظرین غیررسمی ضمن اینکه بستر مقتدرسازی شهروندان، انگیزه بخشی به آنها برای مشارکت معنادار و فعالانه را فراهم می کند، کیفیت محیط اقتصادی و اعتماد متقابل بین همه ذی نفعان و مدیران شهری نیز افزایش می یابد و به تبع آن «مشارکت فعالانه» نیز محقق می گردد. در این حالت کیفیت محیط اقتصادی قاعده ای عرفی نهادی است و به دنبال بهره برداری بهینه از نقطه نظرات شهروندان به واسطه لایه های مشارکت آنها در قالب های متعدد از جمله انتقاد، پیشنهاد، شکایت و تقدیر و تشکر است تا با انسجام دادن به هریک از قالبها و پاسخ به موقع، نسبت به انعکاس آن در درون سیستم با هدف اصلاح و ارتقاء اقدام نماید و از این طریق سطوح مرتبط با مدارای اجتماعی را بهبود دهد.

کیفیت محیط اجتماعی براساس رضایت مندی شهروندان مطرح می شود. در این حالت کیفیت محیط اجتماعی به عنوان احساس و برداشت شهروندان نسبت به یک خدمت بعد از استفاده از آن تعریف می شود؛ زیرا نیازها با انتظارات فرق دارد. انتظارات، آگاهانه، مشخص، کوتاه مدت و سطحی اند، در حالی که نیازها تا زمانی که فعال نشده اند، ناآگاهانه، کلی، عمیق و طولانی مدت اند. بنابراین، کیفیت محیط اجتماعی یعنی تأمین نیازها و خواسته های مشتری درست در همان زمان و با همان روشی که او می خواهد، محقق خواهد شد.

پیشنهادهای کاربردی

با توجه به یافته های تحقیق که نشان داد کیفیت حمل و نقل معابر با مدارای اجتماعی در شهر تهران ارتباط معناداری دارد، می توان دو پیشنهاد زیر را جهت بهبود در آینده ارائه داد:

- ۱- کیفیت حمل و نقل معابر با نگاهی سیستمی به هوشمندسازی براساس نظام حمل و نقل شهری صورت گیرد.
- ۲- بهبود نظام روانشناختی و نظام اجتماعی مرتبط با حمل و نقل معابر بر اساس مطالعات انسان محور.

با توجه به یافته های تحقیق که نشان داد کیفیت تسهیلات شهری با مدارای اجتماعی در شهر تهران ارتباط معناداری دارد، می توان دو پیشنهاد زیر را جهت بهبود در آینده ارائه داد:

- ۱- شاخص بندی کیفیت خدمات شهری بر اساس میزان و نحوه تغییرات در محیطها مرتبط با کیفیت تسهیلات شهری صورت گیرد.
- ۲- تسهیلات شهری از نظر قلمرو زیستی در محدوده شهری و از لحاظ محتوایی بر اساس عملکرد مدیریت شهری برآورد گردد.

با توجه به یافته های تحقیق که نشان داد کیفیت محیط اقتصادی با مدارای اجتماعی در شهر تهران ارتباط معناداری دارد، می توان دو پیشنهاد زیر را جهت بهبود در آینده ارائه داد:

- ۱- بررسی سرانه امکانات اجتماعی و اقتصادی برای حفظ کیفیت زندگی شهری.
- ۲- کاهش سطح کیفیت محیط اجتماعی بر اساس اثرات توسعه اقتصادی در نظر گرفته شود.



با توجه به یافته‌های تحقیق که نشان داد کیفیت محیط اجتماعی با مدارای اجتماعی در شهر تهران ارتباط معناداری دارد، می‌توان دو پیشنهاد زیر را جهت بهبود در آینده ارائه داد:

۱- سبک‌ها، روش‌ها و سلائق فرهنگی در برنامه‌ریزی مرتبط با مدارای اجتماعی و کیفیت زندگی شهری به‌عنوان یک نمایه مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

۲- مدارای اجتماعی در این حالت سبب رسیدگی به اثرات بهبود کیفیت زندگی شهری می‌شود.

با توجه به یافته‌های تحقیق که نشان داد کیفیت محیط زندگی با مدارای اجتماعی در شهر تهران ارتباط معناداری ندارد، می‌توان دو پیشنهاد زیر را جهت بهبود در آینده ارائه داد:

۱- شکل‌گیری سایر خدمات و زیرساخت‌های مناسب در جهت بهبود کیفیت محیط زندگی جهت ارتقاء مدارای شهری.

۲- بهبود برنامه‌ریزی و مهندسی معماری در ساختار کیفیت محیط مدیریت شهری جهت ارتقاء کیفیت محیط زندگی.

منابع و ماخذ:

منابع فارسی

۱. افشانی، سیدعلیرضا؛ رام، نجمه (۱۳۹۶). رابطه سرمایه‌اجتماعی با مدارای اجتماعی در بین جوانان شهر یزد، تحلیل اجتماعی نظم و نابرابری اجتماعی، شماره ۷۲، صص ۱۱۵-۱۳۴.
۲. حاتمی‌نژاد، حسین؛ منوچهری میان‌دوآب، ایوب، بهارلو، ایمان ابراهیم پور، احد؛ حتمی‌نژاد، حجت (۱۳۹۱). شهر و عدالت اجتماعی تحلیلی بر نابرابری‌های محله‌ای (مطالعه موردی: محله‌های قدیمی شهر میان‌دوآب)، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره ۸۰، صص ۶۳-۴۱.
۳. حاجی‌نژاد، علی؛ رخشانی نسب، حمیدرضا؛ سرگلزایی جوان، طیبه (۱۳۹۵). بررسی ارتباط شاخص‌های عینی و ذهنی کیفیت زندگی با کیفیت دسترسی به خدمات شهری (مطالعه موردی: نواحی بافت فرسوده شهر زاهدان)، پژوهش‌های جغرافیایی برنامه‌ریزی شهری، شماره ۳، صص ۴۷۳-۴۹۴.
۴. درویش، آزاده؛ کلتی، ابراهیم (۱۳۹۲). سطح‌بندی محلات شهری بر اساس برخورداری از خدمات شهری (نمونه موردی: شهر نوشهر)، اولین همایش ملی جغرافیا، شهرسازی و توسعه پایدار، تهران، صص ۱۵-۱.
۵. زالی‌زاده، مسعود؛ باقری، معصومه؛ ملتفت، حسین (۱۳۹۷). بررسی عوامل خانوادگی مؤثر بر مدارای اجتماعی (مورد مطالعه: دانشجویان دانشگاه شهید چمران اهواز)، جامعه‌شناسی کاربردی، شماره ۱۲۹-۱۴۶.
۶. سیاه‌کمری، الهام (۱۳۹۶). تأثیر تعلل‌ورزی تصمیم‌گیری مدیران بر اعتماد سازمانی با میانجی‌گری مدارای اجتماعی معلمان مدارس شهر خرم‌آباد، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه لرستان، دانشکده علوم تربیتی.
۷. قاضی‌نژاد، مریم؛ اکبرنیا، الهه سادات (۱۳۹۶). دینداری: مدارای اجتماعی یا فاصله اجتماعی (پیمایشی در میان مسلمانان و مسیحیان شهر تهران)، مطالعات و تحقیقات اجتماعی در ایران، شماره ۱، صص ۲۱-۴۰.
۸. محمودی‌زاد، سمانه؛ ذاکر حقیقی، کیانوش (۱۳۹۵). ارزیابی شاخص‌های کیفیت زندگی در محدوده‌های روستا-شهری (نمونه موردی: روستا-شهر فرحزاد)، مطالعات محیطی هفت‌حصار، شماره ۱۵.
۹. رحیمی، محمد؛ پازند، فاطمه (۱۳۹۶). تحلیل و ارزیابی کیفیت زندگی شهری با رویکرد شهر سالم (مطالعه موردی: شهر کرمان)، برنامه‌ریزی منطقه‌ای، شماره ۲۵، صص ۶۹-۸۲.



۱۰. فیروزجائیان، علی اصغر؛ شارع پور، محمود؛ فرزام، نازنین (۱۳۹۵). بررسی جامعه‌شناختی تأثیر سرمایه فرهنگی بر ارتباطات بین فردی با تأکید بر مدارای اجتماعی، مطالعات فرهنگ - ارتباطات، شماره ۶۷، صص ۷-۳۱.
۱۱. حیدرخانی، هابیل؛ قنبری، نوذر؛ محبی، سیروس (۱۳۹۶). بررسی نقش ابعاد حمایت اجتماعی بر رضایت از کیفیت زندگی شهری (نمونه‌ی مورد مطالعه: شهروندان شهر کرمانشاه)، مطالعات جامعه‌شناختی شهری، شماره ۲۳، صص ۱۰۸-۱۳۵.

منابع غیرفارسی

1. Herslund, L., & Mguni, P. (2019). Examining urban water management practices—Challenges and possibilities for transitions to sustainable urban water management in Sub-Saharan cities. *Sustainable Cities and Society*, 48, 101573.
2. Huang, W., & Ling, M. (2018). System resilience assessment method of urban lifeline system for GIS. *Computers, Environment and Urban Systems*, 71, 67-80.
3. Juraschek, M., Becker, M., Thiede, S., Kara, S., & Herrmann, C. (2019). Life Cycle Assessment for the comparison of urban and non-urban produced products. *Procedia CIRP*, 80, 405-410.
4. Marans, R. W. (2015). Quality of urban life & environmental sustainability studies: Future linkage opportunities. *Habitat International*, 45, 47-52.
5. Marinaro, I. C., & Solimene, M. (2020). Navigating the (in) formal city: Roma, urban life and governance in Rome. *Cities*, 96, 102402.
6. Miri, M., Tiyuri, A., Bahlgerdi, M., Miri, M., Miri, F., & Salehiniya, H. (2019). Mobile addiction and its relationship with quality of life in medical students. *Clinical Epidemiology and Global Health*.
7. Sun, H., Zhen, F., Lobsang, T., & Li, Z. (2019). Spatial characteristics of urban life resilience from the perspective of supply and demand: A case study of Nanjing, China. *Habitat International*, 88, 101983.
8. Wann-Ming, W. (2019). Constructing urban dynamic transportation planning strategies for improving quality of life and urban sustainability under emerging growth management principles. *Sustainable Cities and Society*, 44, 275-290.
9. Zong, W., & Zhang, J. (2019). Use of smartphone applications and its impacts on urban life: A survey and random forest analysis in Japan. *Sustainable Cities and Society*, 49, 101589.



The relationship between urban quality of life and social tolerance in Tehran

(Author: Parvaneh Jabbari Maraghush⁸ - p.jabari97@gmail.com)

Abstract

The quality of urban life based on the studied approaches can examine the issue of social tolerance. In this case, social tolerance will ultimately affect the levels associated with the quality of urban life and thus can make improvements in civic life.

This research is applied in terms of type and descriptive-analytical in terms of method with a survey approach and causal calculations in regression space and correlation coefficient. The statistical population of this study was all citizens of Tehran in districts 3 and 4 of Tehran, which according to the 2016 census (quoting the National Statistics Portal of Iran) was equal to 330649 people for region 3 and 919001 people for region 4. Due to this issue, the sampling approach is cluster sampling. Findings of the study showed that the quality of urban life with social tolerance with a coefficient of 0.84 and the quality of transportation with social tolerance with a coefficient of 0.56, the quality of urban facilities with social tolerance with a coefficient of 0.02 and the quality of economic environment with tolerance Social was equal to 0.05 and the coefficient of impact between the variable of social environment quality with social tolerance was equal to 0.05, which were significant at the level of less than 0.05.

Keywords: social tolerance, quality of urban life, social quality, environmental quality, economic quality.

⁸ -M.Sc. in Social Science Research from Islamic Azad University