

## ارزیابی ساختار فضایی شهر و ارتباط آن با رضایتمندی سکونتی مطالعه موردی: منطقه ۱۷ شهر تهران

علی صادقی

استادیار گروه علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه فرهنگیان، تهران، ایران

اعظم حسینی<sup>۱</sup>

دانش‌آموخته کارشناسی ارشد مدیریت امور شهری، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

مرتضی فلاح خورسند

دانش‌آموخته کارشناسی ارشد مدیریت امور شهری، واحد علوم و تحقیقات، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۱/۱۹ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۶/۱۶

### چکیده

امروزه پویایی و سرزندگی هر شهری رابطه مستقیمی با نحوه ساختار فضایی عناصر فضایی آن شهر دارد. یکی از مهم‌ترین ابعاد تعیین‌کننده مطلوبیت ساختار فضایی شهر، آگاهی از میزان رضایتمندی سکونتی شهروندان می‌باشد. پژوهش حاضر که از نظر هدف کاربردی است؛ با روش توصیفی-تحلیلی و با بهره‌گیری از منابع کتابخانه‌ای و روش پیمایشی به ارزیابی رابطه ساختار فضایی منطقه ۱۷ تهران با رضایتمندی ساکنان آن پرداخته است. جامعه آماری پژوهش، شهروندان دارای بیش از ۳ سال سابقه سکونت در منطقه بودند که ۳۳۲ نفر از آنها به شیوه نمونه‌گیری تصادفی طبقه‌ای انتخاب گردید. یافته‌های تحقیق حاکی از آن است که متغیرهای تبیین‌کننده «کیفیت شبکه حمل و نقل معابر» و متغیرهای «کیفیت تسهیلات شهری» در منطقه، ناکارآمد بوده و بافت شهری نیز به علت فرسودگی، ازدحام جمعیت، تراکم بیش از حد ساختمان‌ها و عدم فضاهاى باز بین آنها به شدت کیفیت سکونتی منطقه را کاهش داده است. به طوری که همبستگی مثبتی بین رضایتمندی سکونتی با کیفیت شبکه حمل و نقل و تسهیلات شهری و همبستگی معکوس بین رضایتمندی با ویژگی‌های بافت شهری مشاهده گردید. از مهم‌ترین علل نارضایتمندی سکونتی می‌توان به مشکلات روانی و امنیتی ناشی از ازدحام جمعیت و ناکارآمدی شبکه حمل و نقل در این منطقه اشاره کرد. نتایج تحقیق نشان می‌دهند که کیفیت ساختار شهری رابطه مستقیمی با میزان رضایتمندی سکونتی دارد.

واژگان کلیدی: ساختار فضایی، رضایتمندی سکونتی، تهران، منطقه ۱۷

## مقدمه

در سراسر جهان، کشورها به طور فزاینده‌ای در حال شهری شدن هستند. به گونه‌ای که مطابق با گزارش سازمان ملل، بیش از ۵۴ درصد جمعیت جهان در مناطق شهری زندگی می‌کنند و با پیش‌بینی‌های صورت گرفته این رقم در سال ۲۰۵۰ میلادی به حدود ۷۰ درصد افزایش خواهد یافت (United Nations, 2012). در این میان، ساختار فضایی شهرها و اثرات آن بر رفاه اجتماعی، رشد اقتصادی و توسعه پایدار به طور فزاینده‌ای مورد توجه جغرافیدانان، شهرسازان، اقتصاددانان و دانشمندان علوم اجتماعی بوده و از مدت‌ها پیش به بحثی جذاب میان برنامه‌ریزان شهری و سیاست‌گذاران منجر شده است (Burger et al, 2011: 161). ساختار فضایی یک شهر، تأثیر مهمی بر کارایی اقتصادی و کیفیت محیط شهری دارد (Bertaud, 2003: 7). به گونه‌ای که می‌توان گفت؛ ساختار فضایی شهر از کلیدی‌ترین مفاهیم رایج در عرصه برنامه‌ریزی و طراحی شهری است؛ چرا که با تمام عناصر و مؤلفه‌های ساختاری شهر درگیر بوده و مبین چگونگی استقرار و عملکرد این عناصر در سطح شهر می‌باشد. مؤلفه‌های متعددی در مبحث تولید فضا دخیل هستند، از قبیل مؤلفه‌های اقتصادی، اجتماعی، محیطی و... که در نهایت همه این عوامل در قالب مورفولوژی شهری متبلور می‌شوند (Wiedmann et al, 2012: 2)، آنگونه که برخی معتقدند سازمان فضایی زیستگاه‌های انسانی، شهری و ناحیه‌ای نتیجه مستقیم فرآیندهای اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و نهادی است (Faraji Mollaei, 2015: 106). بنابراین ساختار فضایی کارآمد می‌تواند به مشوقی جهت پویایی اقتصادی و در نهایت، رقابت‌پذیری شهر مبدل شود. تکوین چنین ساختاری، به شرایطی چون تأمین سهولت حرکت و دسترسی به همراه توجیه‌پذیری حمل و نقل عمومی، توجیه‌پذیری اختلاط کاربری‌ها و میزان انطباق و انعطاف‌پذیری، کیفیت زیست محیطی و رعایت فاصله بین مراکز فعالیت و سکونت بستگی دارد (Meijer et al, 2011: 26).

هر چند مطالعات کیفیت زندگی - برای نمایش میزان رضایت افراد و گروه‌ها از زندگی - تحت عنوان دو سرفصل (اصطلاح مفهومی) شاخص‌های عینی و ذهنی صورت می‌گیرد (Amanpour et al, 2017: 147)، با این حال، یکی از مهم‌ترین ابعاد تعیین‌کننده مطلوبیت ساختار فضایی شهر، آگاهی از میزان رضایتمندی شهروندان می‌باشد. شناسایی عوامل مؤثر در میزان رضایت و نارضایتی سکونتی ساکنان، می‌تواند در جهت تحلیل وضع موجود سکونتی، تصمیمات آتی به منظور ارتقای سطح کیفی محدوده‌های سکونتی افراد و جلوگیری از تکرار نواقص در سایر مکان‌ها مؤثر واقع گردد (Rafieian et al, 2009: 53). ارزیابی ساختار شهر در ارتباط با رضایتمندی سکونتی از این رو اهمیت دارد که به دلیل وسعت و بزرگی شهرهای امروزی، برنامه‌ریزان و طراحان قادر به ارائه طرح برای کل شهر نیستند و اگر توجه خویش را به مهم‌ترین اجزا و عناصر تشکیل‌دهنده شهر و رابطه بین آن‌ها معطوف سازند، اثر اقدامات شهرسازی افزایش خواهد یافت. از این رو، با اطلاع از میزان اثرگذاری هر یک از عناصر ساختار فضایی بر رضایتمندی سکونتی، می‌توان نسبت به اولویت‌بندی آن‌ها در هنگام برنامه‌ریزی برای ساماندهی مشکلات منطقه اقدام کرد. بنابراین ایده مفهومی این مقاله، سنجش کیفیت محیط از بُعد مؤلفه‌های مربوط به ساختار فضایی و رابطه آن با رضایت از زندگی می‌باشد.

منطقه ۱۷ شهر تهران همواره از نظر جغرافیایی، اقتصادی و سابقه شهری، دارای جایگاه نسبتاً مناسبی در بین مناطق جنوبی شهر بوده است. جایگاهی که آن را از دیگر مناطق متمایز می‌کند. احداث نخستین فرودگاه کشور در جنوب این منطقه (فرودگاه قلعه مرغی)، وجود بازارهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای مانند بازار مبل یافت‌آباد، بازار آلومینیوم و بازار کیف و کفش امین‌الملک، دسترسی مناسب به مرکز شهر، نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی امام خمینی، مجاورت با مراکز کار و اشتغال مستقر در غرب تهران و وجود محدوده تجاری- مذهبی امامزاده حسن، نقش کارکردی ویژه‌ای به آن بخشیده است (Amco Iran Consulting Engineers, 2007).

پژوهش حاضر بدنیال پاسخگویی به این سوال اصلی است که: چه رابطه‌ای بین ساختار فضایی شهر و رضایتمندی سکونت ساکنان آن وجود دارد؟ چرا که بر اساس مطالعات صورت گرفته به نظر می‌رسد ابعاد اثرگذاری شکل و ساختار کالبدی شهر بر رضایت از محل سکونت بسیار متنوع است و از جمله پیامدهای آن، میزان بالای جابجایی خانوارها در طولانی مدت، شکل‌گیری خوشه‌های مسکونی، کاهش تعاملات اجتماعی به دلیل افزایش پراکندگی شهری و جدایی‌گزینی اکولوژیک است که مشکلات متعددی را در جوامع شهری ایجاد می‌کند ( Aiello et al, 2010: 325).

فرضیه اصلی پژوهش این است که؛ نوع ساختار فضایی منطقه ۱۷ تهران و عناصر این ساختار، عاملی موثر در رضایت یا عدم رضایتمندی سکونت اهالی این منطقه است. در واقع به نظر می‌رسد برخی از الزامات ساختار فضایی منطقه، دارای اثرگذاری و رابطه همبستگی بیشتری بر روی رضایتمندی سکونت ساکنان آن می‌باشند. تحقیق حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر روش انجام، توصیفی- تحلیلی است. جمع‌آوری داده‌ها با استفاده از روش کتابخانه‌ای و پیمایشی انجام شده است. جامعه آماری تحقیق را آن دسته از شهروندان ساکن در منطقه ۱۷ تشکیل می‌دهند که سابقه سکونت بیش از ۳ سال در این منطقه دارند. اطلاعات مربوط به سابقه سکونت شهروندان از سرای محله‌ها اخذ شد. بر این اساس، تعداد ۲۰۷۳ نفر از اعضای شرکت‌کننده در برنامه‌ها و فعالیت‌های سراهای محله شناسایی شده و اقدام به نمونه‌گیری با استفاده از روش «طبقه‌ای تصادفی» گردید. بدین صورت که با برآورد حجم نمونه برای هر کدام از محله‌ها، با مراجعه به سرای هر محله، اقدام به توزیع پرسشنامه گردید و پس از یک هفته نیز پرسشنامه‌ها به صورت تکمیل شده از پاسخگویان دریافت شد. برای تعیین حجم نمونه، از جدول مورگان استفاده گردید. با توجه به حجم جامعه که ۲۰۷۳ نفر بود، تعداد نمونه ۳۲۲ نفر برآورد شد.

متغیر مستقل این تحقیق، عناصر چهارگانه ساختار فضایی است که هر کدام شامل چندین گویه می‌باشد. متغیر وابسته نیز رضایتمندی سکونت است که از طریق چهار گویه شامل «میزان رضایت کلی از زندگی در منطقه»، «میزان تعلق به محله مسکونی»، «میزان تعلق به منطقه ۱۷» و «میزان تمایل به ماندگاری در منطقه» اندازه‌گیری شد. همچنین یک سوال جهت آگاهی از مهم‌ترین علل و عوامل موثر بر نارضایتمندی سکونت در منطقه به صورت پاسخ باز در پرسشنامه گنجانده شد. نظر به ارزیابی و تعیین مطلوبیت عناصر به منظور تشخیص میانگین گویه‌ها و برآورد رتبه هر عنصر در طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت و همچنین به منظور اندازه‌گیری میزان ارتباط بین متغیر مستقل و وابسته، در

تجزیه و تحلیل داده‌ها از آزمون T تک‌نمونه، آزمون همبستگی پیرسون و فریدمن در سطح اطمینان 0.95 استفاده شد. همچنین برای تعیین پایایی ابزار اندازه‌گیری از روش متداول آلفای کرونباخ با مطالعه اولیه 80 نمونه استفاده شد که نتایج آن بدین شرح است:

جدول ۱- نتایج آزمون آلفای کرونباخ برای سنجش متغیرهای پژوهش

| نوع متغیر        | مولفه‌ها                         | تعداد گویه‌ها | نتیجه آزمون آلفای کرونباخ |
|------------------|----------------------------------|---------------|---------------------------|
| متغیر مستقل (X)  | ویژگی‌های شبکه معابر و حمل و نقل | 13            | 0.83                      |
|                  | ویژگی‌های کاربری زمین            | 7             | 0.79                      |
|                  | پهنه‌های کار و فعالیت منطقه      | 5             | 0.69                      |
| متغیر وابسته (Y) | ویژگی‌های بافت شهری              | 4             | 0.76                      |
|                  | مطلوبیت عناصر نمادین             | 4             | 0.84                      |
|                  | میزان رضایت‌مندی سکونتی          | 4             | 0.89                      |

Source: Research Findings, 2017

## رویکرد نظری و مفهومی

### ساختار فضایی شهر

ساختار فضایی شهر مجموعه‌ای مرکب از یک ستون فقرات و شبکه‌ای به هم پیوسته از کاربری‌ها و عناصر مختلف و متنوع شهری است که شهر را در کلیت آن انسجام می‌بخشد و تار و پودش در همه گستره شهر تا انتهای ترین اجزای آن یعنی محله‌های مسکونی امتداد می‌یابد. این مجموعه، شالوده سازمان فضایی-کالبدی شهر و اجزای داخلی آن بوده و مبین خصوصیات کلی شهر است و سایر ساختمان‌ها در شهر در نقش پُرکننده (کامل کننده)، بینابین بخش‌های اصلی این شبکه را می‌پوشانند (Hamidi et al, 1997: 1). در واقع بر مبنای نظریه‌های ساخت شهر، هر شهری دارای یک ساخت اصلی است که شامل عناصر اصلی شهر بوده و عناصر غیر اصلی به عنوان پُرکننده فضاها یا مابین عناصر اصلی هستند (Bazrgar & Negahban, 2003: 59). بنابراین تمایز عناصر اصلی شهر از عناصر غیر اصلی امری ضروری است.

بنابراین، ساختار فضایی شهر، تا حد زیادی تعیین‌کننده عملکرد یک شهر است و تأثیر زیادی بر دسترسی‌ها، پایداری زیست محیطی، اقتصاد، رفاه، عدالت اجتماعی و سرمایه اجتماعی دارد. به طوریکه ساختار فضایی ناکارآمد موجب کاهش و ناکارآمدی امکانات و تسهیلات، کاهش کیفیت محیط زیست، افت کیفیت زندگی و به طور کلی نارضایتی ساکنان می‌شود (Hepp, 2011: 1).

برخی صاحب‌نظران، ساختار فضایی را به مجموعه‌ای از ارتباطات ناشی از فرم شهری و تجمع مردم، حمل و نقل، جریان کالا و اطلاعات اطلاق می‌کنند (Rodrigue et al, 2009: 38). آن برتود ساختار فضایی شهر را ترکیبی از سه جزء شامل: «توزیع فضایی جمعیت»، «الگوی سفر مردم از محل سکونت به مقاصد و مکان‌های مختلفی که یک فعالیت یا تعامل مهم اجتماعی در آن صورت می‌گیرد؛ مانند محل کار، مرکز خرید (فروشگاه‌ها)، مدارس و محل تجمعات اجتماعی» و «مصرف سرانه زمین» می‌داند (Bertaud, 2003: 10). در مجموع از نظرات ارائه شده متخصصان این حوزه، می‌توان نتیجه گرفت که ساختار شهر شامل چهار جزء اصلی می‌باشد که عبارتند از:

- شبکه‌های ارتباطی و حمل و نقل که استخوان‌بندی اصلی شهر را تشکیل می‌دهند. این محورها علاوه بر قدرت

جذب عملکردهای شهری، به عنوان مجاری ارتباطی، کانون‌ها را به یکدیگر مرتبط می‌سازند (Hajizadeh, 2015: 53).

- ویژگی‌های کاربری زمین که نحوه آرایش فضایی مراکز و کانون‌های عملکردی را مشخص می‌کنند. کانون‌ها، مراکز اصلی خدماتی، تجاری، فرهنگی و به طور کلی ارتباطات اجتماعی اقتصادی هستند.
- ویژگی‌های بافت شهری که کیفیت و مطلوبیت محیطی درونی شهر را نشان می‌دهد.
- عناصر نمادین تاریخی یا طبیعی که جنبه هویت‌بخشی داشته و نقش نشانه شهری را بر عهده دارند.

سنجش کیفیت سکونتی، اولین مرحله در اداره کردن و مدیریت کیفیت محیط نواحی مسکونی شهری است (Van poll, 1997: 5). به عقیده لانسینگ و مارنز<sup>۱</sup> (1991) محیط با کیفیت بالا، احساس رفاه و رضایت‌مندی را به واسطه ویژگی‌هایی که ممکن است فیزیکی، اجتماعی و یا سمبلیک باشد، به جمعیت ساکن منتقل می‌کند. بدین ترتیب از دیدگاه پژوهشگران متعددی، رضایت‌مندی به عنوان معیاری عام برای سنجش ادراک کیفیت محیط مطرح شده است (Rafieian et al, 2009: 55).

### رضایت‌مندی سکونتی

مفهوم رضایت‌مندی را می‌توان نوعی از واکنش افراد در مقابل تأثیرهای رفتاری، ادراکی و عاطفی انسان‌های دیگر و محیط پیرامون آنها دانست. نوعی طرز برخورد (رفتار) می‌باشد که جنبه‌های رفتاری، ادراکی و عاطفی افراد و محیط بر آن تأثیر می‌گذارد. رضایت‌مندی سکونتی از آنجا که بخشی از حوزه رضایت‌مندی از زندگی در معنای عام می‌باشد؛ یکی از مطالعه شده‌ترین موضوعات در زمینه محیط مسکونی محسوب می‌شود. این مفهوم نشانه‌ای مهم مبنی بر وجود ادراکات مثبت ساکنان نسبت به کیفیت زندگی خویش تلقی می‌شود (Dorostkar & Vadayeh Kheiry, 2019: 246). از این رو می‌توان آن را وضعیتی دانست که ساکنان علاوه بر مسائل و تسهیلات کالبدی، بر مسائل اجتماعی، فرهنگی و مناسبات بین ساکنان نیز توجه دارند و از کیفیت آنها در محیط مسکونی خود رضایت دارند و معیار ارزیابی آنها از محیط سکونتی خود است (Haji Hosseini and Shahabian, 2014: 260).

مک کری و دی<sup>۲</sup> (۱۹۷۷)، آن را معادل میزان رضایت تجربه شده فرد یا عضوی از یک خانواده از موقعیت سکونتی فعلی خود بیان کرده‌اند (McCray & Day, 1997: 244-254). رضایت‌مندی سکونتی نتیجه ادراک فرد از کیفیت محیط زندگی خود است. میزانی است برای سنجیدن اینکه آیا محیط سکونتی به نیازهای افراد ساکن در آن پاسخ می‌دهد یا خیر؟ (Becker, 2000: 66). رضایت‌مندی سکونتی متأثر از شرایط عینی (ابعاد کالبدی، اجتماعی و خدماتی) و بُعد ذهنی (شخصی) است؛ به بیان دیگر ابعاد عینی و قضاوت‌های شخصی در نهایت منجر به رضایت‌مندی سکونتی خواهد شد (Ajilian Mumtaz et al, 2016: 28).

شاخص‌های عینی، به تشریح محیط زندگی و کار، و شاخص‌های ذهنی به ارزیابی راه‌هایی می‌پردازند که مردم و ساکنان یک منطقه، شرایط اطرافشان را درک می‌کنند. به طور کلی شاخص‌های ذهنی برای اندازه‌گیری رفاه شخصی و شاخص‌های عینی برای مقایسه مکان‌ها به کار می‌روند (Maleki et al, 2015: 161). همچنین رضایت‌مندی سکونتی

1- Lansing & Marans

2- McCray & Day

در دو سطح مسکونی و واحد همسایگی مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. اما گاهی این ارزیابی سطوح بالاتری نظیر محله و حتی شهر را نیز شامل می‌شود (Shahabian et al, 2014: 43).

بنابراین، ارزیابی‌های ساکنان از محیط سکونتی‌شان می‌تواند به عنوان یکی از مهمترین معیارهای سنجش دستیابی به اهداف و ارزیابی میزان موفقیت هر پروژه شهری مطرح شود. از این رو، شناسایی عوامل مؤثر در میزان رضایت یا نارضایتی سکونتی ساکنان، می‌تواند در جهت تحلیل وضع سکونتی موجود، تصمیمات آتی به منظور برنامه‌ریزی و ارتقای سطح کمی و کیفی خدمات و تسهیلات و رفع مشکلات موجود و نیز جلوگیری از مشکلات احتمالی، مؤثر واقع گردد.

از این رو، می‌توان گفت هدف از پژوهش‌های مربوط به رضایتمندی سکونتی، بهبود کیفیت سکونتی ساکنان است تا عواملی که موجب ایجاد رضایتمندی در آن‌ها می‌شود را تقویت نموده، کیفیت سکونتی افزایش یابد و محیط مطلوبی برای زندگی فراهم گردد (Fisher & Fuzhong, 2004: 99).

در این پژوهش، بر اساس چهار جزء اصلی ساختار فضایی شهری که اشاره شد و به ویژه مبتنی بر نظریه آلن برتود، چهار اصل کلی برای سنجش میزان رضایتمندی سکونتی بکار رفته است که عبارتند از:

• **الگوهای شبکه معابر و حمل و نقل:** اصلی‌ترین معیار شناخت ساخت اصلی شهر، رابطه فضایی است که در آن اجزا و عناصر شهر به وسیله خطوطی به یکدیگر پیوند خورده‌اند. این خطوط به وسیله پیاده‌روها، فضاها، باز خطی و سایر عناصر پیوند دهنده شکل می‌گیرند که قسمت‌های مختلف شهر را از نظر کالبدی به یکدیگر مرتبط می‌کنند (Aliabadi and Mohammadi, 2019: 78). از این رو می‌توان گفت؛ ساخت شهر توسط شبکه‌ای از خطوط راه آهن، معابر، خیابان‌ها و پیاده‌راه‌ها مشخص می‌گردد. شبکه حمل و نقل نقش مؤثری در بهبود کیفیت سکونت دارد (Dargahi et al, 2016: 25). فاصله میان محل کار و سکونت بر روی رضایتمندی مسکونی، تأثیر داشته و عامل مؤثری برای جابجایی مسکونی خانوار است (Holmgern, 2013). همچنین وجود امکان پیاده‌روی و مناسب بودن مسیرهای آن در محله، باعث افزایش روابط همسایگی و در نتیجه رضایتمندی سکونتی می‌گردد.

• **ویژگی‌های کاربری زمین:** ویژگی‌های کاربری زمین در قالب مواردی مانند تراکم‌سازی، بلندمرتبه‌سازی، ایجاد کاربری‌های مختلط یا مجزا، میزان تراکم ساختمانی و جمعیتی، میزان تخصیص سرانه به کاربری‌های درون شهری، نوع منطقه‌بندی و مسائل مربوط به مالکیت مسکونی منعکس می‌شوند (Pourmohammadi, 2006). مبحث دیگری که در مطالعات ساختار فضایی و رضایتمندی سکونتی به آن توجه شده و تحقیقات نسبتاً گسترده‌ای در آن زمینه انجام شده است، موضوع تسهیلات شهری است. تسهیلات شهری می‌توانند نقش بسیار مهمی در رضایتمندی ساکنین از محیط‌های مسکونی‌شان داشته باشند (Taqavi, 2011).

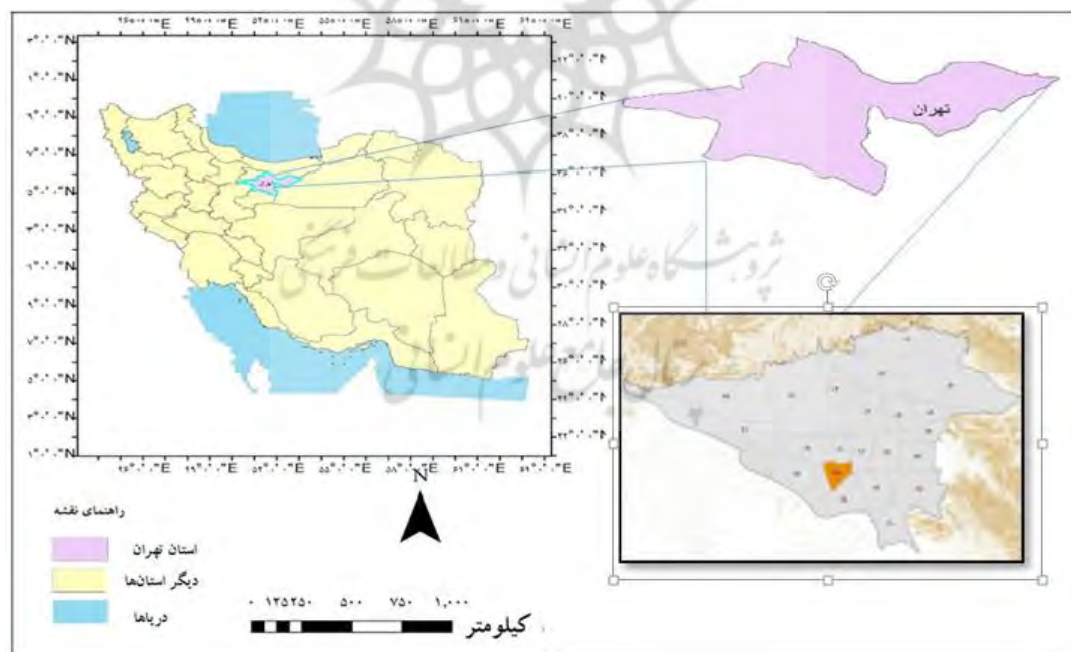
• **ویژگی‌های بافت شهری:** از دیگر مواردی که مبین ارتباط بین ساختار فضایی شهر و رضایتمندی مسکونی است، می‌توان به بافت شهری اشاره کرد. یعنی دانه‌بندی و جنبندگی فضاها و عناصر شهری که به تبع ویژگی‌های محیط طبیعی، به ویژه توپوگرافی و اقلیم در محدوده شهر به طور فشرده یا گسسته و با نظم خاص جایگزین

شده‌اند (Shamaei and Pourahmad, 2005: 82). از این رو، ویژگی‌هایی مانند مقیاس ساختمان‌ها، الگوی توده‌گذاری ساختمان‌ها، نوع دانه‌بندی و تراکم ساختمان‌های شهر در رضایت‌مندی از سکونت تأثیر گذارند (Hajizadeh, 2105: 27).

• **عناصر طبیعی، نمادین و تاریخی:** کوبین لینیج معتقد است که شهر دارای یک شالوده نمادین است که باید با شناخت عوامل و عناصر اصلی آن به این شالوده وحدت بخشید و آن را سازمان داد. یکی از پنج عامل اصلی تشکیل دهنده سیمای شهری در نظر لینیج، نشانه‌های شهری هستند<sup>۱</sup> که گاه می‌توانند به عنوان نمادی مصنوع و گاه به عنوان عنصری طبیعی در شهر یا محله وجود داشته باشند. این عناصر نمادین در هویت بخشی و احساس تعلق ساکنان به شهر و محله خود، تأثیر داشته و در نهایت موجب رضایت‌مندی فرد از محیط زندگی خود می‌گردد.

#### معرفی جغرافیای منطقه مورد مطالعه

منطقه ۱۷ تهران با مساحت ۸۲۲/۰۹ هکتار، حدود ۱/۱۵ درصد از مساحت کل تهران را تشکیل می‌دهد و در مجاورت مناطق ۹، ۱۰، ۱۱، ۱۶، ۱۸ و ۱۹ قرار دارد این منطقه دارای ۳ ناحیه و ۱۴ محله است. محله‌های آذری، ابوذر غربی، امامزاده حسن و یافت‌آباد در ناحیه ۱؛ محله‌های جلیلی، زمزم، زهتابی، سجاد، گلچین، و وصفنارد در ناحیه ۲؛ و محله‌های ابوذر شرقی، باغ خزانه، بلورسازی و مقدم در ناحیه ۳ این منطقه شهری قرار دارند (Tehran District 17 Municipality, 2016).



شکل ۱- نقشه موقعیت جغرافیایی محدوده مورد مطالعه در شهر تهران Source: <http://map.tehran.ir> & Research Findings

شکل‌گیری ساختار فضایی منطقه ۱۷ بر حسب دوره‌های رشد به سه دوره تقسیم می‌شود:

- دوره نخست: ساخت و سازهای غیراصولی با رشدی قارچ‌گونه مبتنی بر امکانات محدود و باورهای ذهنی مهاجرین وارد

<sup>۱</sup> - عناصر دیگر تشکیل دهنده سیمای شهری در نظریه لینیج عبارتند از: راه، محله، لبه و گره.

شده به منطقه از بخش‌های روستایی کشور؛

- دوره دوم: مهم‌ترین ویژگی این دوره که نتیجه بلافصل دوره نخست می‌باشد عبارت است از شکل غیرهندسی بلوک‌ها، عرض بسیار کم معابر و دسترسی ناکافی به خدمات عمومی و تاسیسات و تجهیزات شهری؛
- دوره سوم که تاکنون نیز ادامه پیدا کرده است دارای عرض شبکه دسترسی مناسبی بوده و بناها نیز دارای کیفیت مطلوب‌تری می‌باشند ( Tehran District 17 Municipality, 2016, Neighborhood Development Document, 44).

**ویژگی‌های بافت شهری منطقه:** در فرآیند تحول کالبدی منطقه ۱۷ تهران، همجواری اراضی آن با دو محور ارتباطی اصلی (خیابان قزوین و جاده ساوه) سبب شد که عموماً اراضی مجاور این دو محور با تفکیک به قطعات بزرگ (درشت‌دانه) به کاربری‌های صنعتی، حمل و نقل، انبارداری و خدمات وابسته به آن‌ها تغییر کاربری یابند. سایر اراضی نیز با هدف اسکان هرچه بیشتر جمعیت به قطعات بسیار کوچک یا ریزدانه (باتوجه به قدرت خرید اقشار کم درآمد) تفکیک و به ساخت واحدهای مسکونی ناکارآمد و کمتر ضابطه‌مند تخصیص یافت. مجموعه این تحولات باعث شده است که بافت کالبدی منطقه دارای ویژگی‌های نامناسبی باشد. از قبیل: فرسودگی و تراکم شدید، نامنسجم و دارای انفصال، غیرمنظم از نظر نوع کاربری و واجد تداخل شدید کاربری‌ها، مشتمل بر عناصر ریزدانه. لازم به توضیح است که منطقه ۱۷ به دلیل ویژگی‌های خاص کالبدی و اکولوژیکی، یکی از آسیب‌پذیرترین مناطق تهران به ویژه از نظر زلزله است.

**الگوهای شبکه معابر و حمل و نقل منطقه:** استخوان‌بندی منطقه، مجموعه‌ای مرکب از چندین محور افقی و عمودی و شبکه‌ای درهم تنیده از کاربری‌های مختلف و ناموزون عمدتاً پیرامونی است ( Amco Iran Consulting Engineers, 2007: 16). به طور کلی دو تیپ اصلی از معابر در درون منطقه قابل شناسایی است:

- معابر تیپ ۱ که عموماً شرقی - غربی‌اند و به جزء معدودی از آن‌ها که به صورت معبر اصلی عمل می‌کنند (خیابان ابوذر)، اغلب حالت درون محله‌ای داشته و عملکرد غالب آن‌ها دسترسی به واحدهای مسکونی و خدمات جزئی در محله است.
- معابر تیپ ۲ که عمدتاً شمالی - جنوبی‌اند و عملکرد غالب آن‌ها، تأمین دسترسی شریانی‌های شرقی - غربی به سایر نقاط درونی و بیرونی منطقه است. این معابر که وظیفه اصلی جمع و پخش‌کننده را به عهده دارند، اغلب در کارکرد خود با مشکلی به نام انقطاع مسیر روبرو هستند.

**ویژگی‌های نظام کاربری زمین و مراکز عملکردی عمده در منطقه ۱۷:** بازارهای فرامنطقه‌ای جنوب غربی تهران شامل بازار مبل یافت‌آباد، بازار کیف و کفش امین‌الملک، صنایع آلومینیوم قلعه مرغی و نیز محدوده مذهبی -تجاری امامزاده حسن، مهم‌ترین مراکز عملکردی این منطقه محسوب می‌شوند. کاربری اراضی درشت‌دانه در منطقه شامل واحدهای صنعتی، تعمیرگاه‌ها، انبارها و... در محور شرقی بزرگراه آیت‌الله سعیدی (جاده ساوه)، شمال غربی و شمال منطقه مستقر است و کاربری اراضی ریزدانه عمدتاً به صورت واحدهای مسکونی، تجاری و کارگاهی در سایر قسمت‌های منطقه قابل شناسایی است. ویژگی بارز کاربری اراضی در سطح منطقه تداخل کاربری‌ها است.



عناصر طبیعی، نمادین و تاریخی منطقه: نمادی‌ترین عناصر کالبدی منطقه، وجود دو شبکه ریلی عبوری مسطح (تهران- تبریز و تهران- خرمشهر) است که انفصال بافت کالبدی را در محدوده آن پدید آورده است ( Amco Iran Consulting Engineers, 2007: 16). همچنین آرامگاه امامزاده حسن و مسجد جامع ابوذر از دیگر عناصر نمادین منطقه می‌باشد که در هویت بخشی به آن نقش بسزایی داشته است.

نتایج پژوهش‌های پیشین بر روی منطقه ۱۷ مؤید آن است که این منطقه دچار پدیده «کاهش ارزش‌های کمی و کیفی محیط زیست انسانی» است. به گونه‌ای که از این منطقه با عناوینی مانند «منطقه قرمز» (به دلیل آسیب‌پذیری ناشی از واقع شدن بر روی گسل‌های جنوبی تهران) و «جزیره» (به دلیل عبور دو خط آهن از درون منطقه) یاد می‌شود (Amco Iran Consulting Engineers, 2007: 20).

### بحث و یافته‌های تحقیق

ویژگی‌های دموگرافیکی پاسخگویان نشان داد که بیشترین فراوانی پاسخگویان از نظر سن، در طبقه ۳۰ تا ۴۰ سال قرار دارند. حدود ۶۷/۲۷ درصد از نمونه آماری را مردان و ۵۳/۷۳ را زنان تشکیل داده‌اند. همچنین ۳۷/۵۷ درصد از آن‌ها مجرد و بقیه متأهل هستند. از نظر شغل، بیشتر مشارکت‌کنندگان دارای شغل آزاد (۵۹/۳۱)، سپس خانه‌دار (۳۳/۰۶) و کمترین پاسخگویان این پژوهش شاغل دولتی (۷/۶۳) بوده‌اند.

### ○ ارزیابی کیفیت شبکه معابر و حمل و نقل

نتایج ارزیابی کیفیت شبکه حمل و نقل و معابر منطقه نشان داد که این شبکه دارای وضعیت مناسبی نیست. زیرا از بین ۱۳ گویه مورد بررسی، میانگین ۸ گویه پایین‌تر از متوسط (عدد ۳ در طیف پنج گزینه‌ای لیکرت) بود. تنها وضعیت دسترسی به ایستگاه‌های اتوبوس، مراکز خرید، مراکز درمانی و فضای سبز بالاتر از متوسط بود. منطقه ۱۷ از نظر سهولت دسترسی به محل کار، کشش‌پذیری خیابان‌ها و امن بودن آن از حیث تصادف، دارای مشکل بسیار جدی است که مشاهده میدانی نیز مؤید این نتیجه بود. در واقع به دلیل بافت خودرو و بی‌برنامه این منطقه، شبکه معابر کشش‌پذیری و ظرفیت لازم را به ویژه برای تردد انواع خودرو ندارد.

جدول ۲- نتایج ارزیابی کیفیت شبکه معابر و حمل و نقل منطقه

| گویه‌ها  | میانگین سوال | نمره T | Sig   | Test Value | نتیجه آزمون |
|--|--------------|--------|-------|------------|-------------|
| سهولت دسترسی به ایستگاه‌های اتوبوس                               | ۳,۱۹         | ۲,۰۶   | ۰,۰۰۴ | ۳          | مطلوب       |
| سهولت دسترسی به ایستگاه‌های مترو                                 | ۲,۴۱         | -۸,۶۷  | ۰,۰۰۰ | ۳          | نامطلوب     |
| سهولت جابجایی و تردد بین محله‌ها و بلوک‌های مسکونی               | ۲,۴۵         | -۷,۳۶  | ۰,۰۰۰ | ۳          | نامطلوب     |
| سهولت دسترسی به مراکز تفریحی منطقه                               | ۲,۹۶         | -۰,۴۴  | ۰,۰۶۵ | ۳          | نامطلوب     |
| سهولت دسترسی به مراکز آموزشی منطقه                               | ۲,۴۲         | -۶,۱۹  | ۰,۰۰۰ | ۳          | نامطلوب     |
| سهولت دسترسی به مراکز درمانی منطقه                               | ۳,۱۸         | ۲,۱۱   | ۰,۰۰۳ | ۳          | مطلوب       |
| سهولت دسترسی به مراکز خرید منطقه                                 | ۳,۳۱         | ۴,۵۸   | ۰,۰۰۰ | ۳          | مطلوب       |
| سهولت دسترسی به پارک‌های محله‌ای و فضاهای باز                    | ۳,۱۶         | ۱,۹۸   | ۰,۰۰۴ | ۳          | مطلوب       |
| سهولت دسترسی از محل سکونت به محل کار                             | ۲,۲۷         | -۸,۰۳  | ۰,۰۰۰ | ۳          | نامطلوب     |
| روان بودن ترافیک در منطقه  | ۲,۳۳         | -۸,۶۸  | ۰,۰۰۰ | ۳          | نامطلوب     |
| عرض بودن و کشش‌پذیری خیابان‌ها                                   | ۲,۰          | -۱۵,۹۶ | ۰,۰۰۰ | ۳          | نامطلوب     |
| امن بودن خیابان‌ها از نظر تصادف برای عابرین هنگام عبور از خیابان | ۱,۸۹         | -۱۸,۰۹ | ۰,۰۰۰ | ۳          | نامطلوب     |
| تناسب و کیفیت عرض معابر پیاده                                    | ۲,۸۰         | -۲,۱۹  | ۰,۰۰۲ | ۳          | نامطلوب     |

### ○ ارزیابی مطلوبیت تسهیلات شهری

تسهیلات شهری که جزئی از نظام کاربری اراضی هر شهر هستند، دارای چندین عنصر اصلی است که در این تحقیق نیز مورد توجه قرار گرفته است. بر اساس نتایج، از بین ۷ گویه اندازه‌گیری شده در منطقه، تنها «تنوع کاربری زمین در محله‌ها» وضعیت مناسبی دارد و بقیه گویه‌ها حاکی از ضعف سیستم تسهیلات در این منطقه است. به ویژه در زمینه فضاهای گذران اوقات فراغت و همجواری بافت مسکونی با کاربری‌های صنعتی و انبارداری، این منطقه دچار مشکلات اساسی و حاد است. این عوامل به نوبه خود توانسته است موجبات افزایش نارضایتی از زندگی در این منطقه را به وجود آورده است.

جدول ۳- نتایج ارزیابی مطلوبیت تسهیلات شهری منطقه

| گویه‌ها   | میانگین سوال | نمره T | Sig  | Test Value | نتیجه آزمون |
|---|--------------|--------|------|------------|-------------|
| وجود تنوع کاربری زمین در محله مسکونی                            | ۳,۳۶         | ۳,۹۳   | ۰,۰۰ | ۳          | مطلوب       |
| تعادل در توزیع خدمات و کاربری‌های عمومی                         | ۳,۰۷         | ۱,۰۲   | ۰,۳۰ | ۳          | مطلوب       |
| تعادل در توزیع کاربری‌های تجاری و مراکز خرید                    | ۲,۶۰         | -۰,۱۴  | ۰,۰۰ | ۳          | نامطلوب     |
| تعادل در توزیع فضاهای سبز و پارک‌ها در منطقه                    | ۲,۸۰         | -۲,۲۶  | ۰,۰۲ | ۳          | نامطلوب     |
| وجود تعداد کافی فضاهای گذران اوقات فراغت در منطقه               | ۲,۴۹         | -۰,۱۸  | ۰,۰۰ | ۳          | نامطلوب     |
| رضایت از همجواری کاربری مسکونی با کاربری‌های مرتبط با انبارداری | ۲,۰۲         | -۱۱,۷۸ | ۰,۰۰ | ۳          | نامطلوب     |
| رضایت از همجواری کاربری مسکونی با کاربری‌های کارگاهی و صنعتی    | ۲,۴۴         | -۶,۹۶  | ۰,۰۰ | ۳          | نامطلوب     |

Source: Research Findings, 2017

### ○ ارزیابی مطلوبیت پهنه‌های کار و فعالیت در منطقه

برای سنجش این متغیر، از ساکنان منطقه سوال شد: «نقش هر کدام از مراکز کار و فعالیت و وجود آن در منطقه را به چه میزان مفید و مثبت ارزیابی می‌کنید؟» بر اساس نتایج بدست آمده از نظرسنجی ساکنان منطقه، وجود بازارهای مبل و کیف و کفش را برای حیات اقتصادی منطقه مطلوب ارزیابی کرده‌اند. همچنین راسته تجاری-کارگاهی خیابان قزوین علیرغم اثرات نامطلوب بر پیکره شهر، مثبت ارزیابی شده است که از دلایل آن می‌توان به مرتبط بودن شغل بسیاری از ساکنان به این راسته تجاری اشاره کرد. همچنین محدوده پیرامون امامزاده حسن نیز واجد کیفیت مطلوب و مثبت برای زندگی ساکنان ارزیابی شده است. اما بازار صنایع آلومینیوم دارای میانگین پایین‌تری بوده و بنابراین، بیشتر ساکنان بر این عقیده‌اند که این بازار در منطقه به عنوان یک پهنه غیرضروری و مزاحم است. از اثرات نامطلوب این پهنه می‌توان به آلودگی صوتی، مشکلات زیست محیطی ناشی از تخلیه نخاله‌ها و ضایعات در منطقه، تجمع مجرمان و معتادان و عدم امنیت در شب به دلیل تعطیلی زودهنگام مغازه‌ها اشاره کرد.

جدول ۴- نتایج ارزیابی مطلوبیت پهنه‌های کار و فعالیت در منطقه

| گویه‌ها   | میانگین سوال | نمره T | Sig   | Test Value | نتیجه آزمون |
|---|--------------|--------|-------|------------|-------------|
| وجود بازار مبل یافت‌آباد در منطقه               | ۳,۲۲         | ۳,۴۱   | ۰,۰۰۱ | ۳          | مطلوب       |
| صنایع کیف و کفش امین‌الملک                      | ۳,۱۴         | ۲,۴۹   | ۰,۰۱۳ | ۳          | مطلوب       |
| راسته تجاری کارگاهی خیابان قزوین                | ۳,۱۵         | ۲,۳۴   | ۰,۰۲۰ | ۳          | مطلوب       |
| صنایع آلومینیوم قلعه مرغی                       | ۲,۵۸         | -۷,۱۲  | ۰,۰۰۱ | ۳          | نامطلوب     |
| محدوده تجاری مذهبی پیرامون آرامگاه امامزاده حسن | ۳,۱۸         | ۳,۰۵   | ۰,۰۰۲ | ۳          | مطلوب       |

Source: Research Findings, 2017

### ارزیابی کیفیت بافت شهری منطقه

همان‌گونه که در معرفی منطقه اشاره شد، بافت کالبدی منطقه به شدت ریزدانه، فرسوده و ساختار آن ارگانیک است. بر اساس گزارش ساکنان در فرآیند پرسشگری، از میان چهار متغیر مورد بررسی سه مورد دارای میانگین بالا و یک متغیر نیز دارای میانگین بالا و فاقد معنی‌داری است. در واقع از نظر ساکنان، بافت کالبدی منطقه به شدت فرسوده بوده و دارای تراکم جمعیتی و تراکم ساختمانی بالایی است. همچنین برخی فضاها و زمین‌های بایر که در بین ساختمان‌های محله‌های مختلف این منطقه وجود دارند، به دلیل اثرات نامطلوب محیطی همچون تبدیل شدن به مرکزی جرم‌خیز و کانون جرم، نامطلوب ارزیابی شده است.

جدول ۵- نتایج ارزیابی مطلوبیت بافت شهری منطقه

| گروه‌ها  | میانگین سوال | میانگین Recode شده <sup>۱</sup> | نمره T | Sig  | Test Value | نتیجه آزمون |
|--|--------------|---------------------------------|--------|------|------------|-------------|
| ارزیابی از میزان فرسودگی بافت  | ۳,۲۷         | ۲,۷۳                            | ۳,۰۸   | ۰,۰۲ | ۳          | نامطلوب     |
| میزان مواجهه با تراکم بیش از حد جمعیت                                    | ۳,۷۴         | ۲,۲۶                            | ۹,۱۹   | ۰,۰۰ | ۳          | نامطلوب     |
| میزان مواجهه با پدیده تراکم بیش از حد ساختمان‌ها                         | ۳,۶۲         | ۲,۳۸                            | ۸,۲۷   | ۰,۰۰ | ۳          | نامطلوب     |
| ارزیابی از میزان نامطلوب بودن فضاهای خالی و زمین‌های بایر بین ساختمان‌ها | ۳,۰۷         | ۲,۹۳                            | ۰,۸۴۸  | ۰,۳۹ | ۳          | نامطلوب     |

Source: Research Findings, 2017

### ○ ارزیابی مطلوبیت عناصر نمادین منطقه

متغیر دیگری که نقش بسیار مهمی در رضایت‌مندی سکونتی دارد، وجود ایمن‌ها و نشانه‌های شهری است. در منطقه ۱۷ به دلیل سابقه مذهبی آن، چندین ایمن مذهبی خودنمایی می‌کنند که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به صحن و آرامگاه امامزاده حسن و مسجد ابوذر اشاره کرد. وجود هر دوی این مکان‌ها از نظر ساکنان مفید و مثبت ارزیابی شده است. طرح‌های بکار رفته در میدان‌ها و پارک‌های منطقه نیز واجد کیفیت مثبت از نظر ساکنان ارزیابی بوده‌اند که با گسترش این ایمن‌ها می‌توان سرزندگی را به منطقه بازگرداند.

جدول ۶- نتایج ارزیابی مطلوبیت عناصر نمادین منطقه

| گروه‌ها  | میانگین سوال | نمره T | Sig  | Test Value | نتیجه آزمون |
|--|--------------|--------|------|------------|-------------|
| وجود صحن امامزاده حسن                                  | ۳,۷۳         | ۱۲,۷۳  | ۰,۰۰ | ۳          | مطلوب       |
| وجود مسجد جامع ابوذر                                   | ۳,۱۵         | ۱,۸۰   | ۰,۰۷ | ۳          | مطلوب       |
| مطلوبیت ایمن‌ها و نشانه‌های نصب شده در میدان‌های منطقه | ۳,۶۵         | ۸,۵۲   | ۰,۰۰ | ۳          | مطلوب       |

Source: Research Findings, 2017

### ○ مقایسه وضعیت عناصر پنج‌گانه ساختار فضایی منطقه ۱۷ تهران

در مرحله بعدی، با استفاده از آزمون فریدمن، میانگین رتبه‌ای هر یک از عناصر پنج‌گانه ساختار فضایی محاسبه گردید. برای این کار، با استفاده از روش Compute گروه‌های هر کدام از پنج مؤلفه متغیر مستقل با یکدیگر جمع شده و هر کدام بصورت یک متغیر واحد تعریف شد و سپس آزمون فریدمن انجام شد.

جدول ۷- میانگین رتبه‌ای هر یک از عناصر اصلی ساختار شهری از نظر رضایت‌مندی سکونتی

<sup>۱</sup> - در خصوص میانگین کل این متغیر لازم به توضیح است با توجه به اینکه ماهیت گروه‌های این متغیر همگی منفی هستند و از طریق این متغیر در پی سنجش مشکلات بافت شهری بودیم، لذا در مرحله انجام آزمون‌های آماری، اقدام به Recode کردن پاسخ‌ها نمودیم. یعنی مقادیر پایین‌تر از متوسط (گزینه‌های خیلی کم و کم) به بالاتر از متوسط (زیاد و خیلی زیاد) تبدیل شدند و برعکس. از این طریق انجام صحیح آزمون‌ها فراهم گردید. بنابراین در اینجا، بالا بودن میانگین سوال به معنی نامطلوب بودن وضعیت بافت شهری می‌باشد.

| عامل                             | میانگین رتبه‌ای متغیر | سطح معنی‌داری | نمره خی دو | فراوانی | درجه آزادی | رتبه نهایی |
|----------------------------------|-----------------------|---------------|------------|---------|------------|------------|
| ویژگی‌های شبکه معابر و حمل و نقل | ۲,۷۴                  |               |            | ۳۲۲     | ۴          | ۴          |
| مطلوبیت تسهیلات شهری             | ۲,۷۹                  |               |            | ۳۲۲     | ۴          | ۳          |
| پهنه‌های کار و فعالیت منطقه      | ۳,۳۵                  | ۰,۰۰۱         | ۸۶,۲۰      | ۳۲۲     | ۴          | ۲          |
| ویژگی‌های بافت شهری              | ۲,۷۱                  |               |            | ۳۲۲     | ۴          | ۵          |
| مطلوبیت عناصر نمادین             | ۳,۴۱                  |               |            | ۳۲۲     | ۴          | ۱          |

Source: Research Findings, 2017

بر اساس نتایج، بالاترین میانگین رتبه‌ای مربوط به عناصر نمادین منطقه است که نقش بسزایی در احساس رضایت ساکنان از زندگی در این منطقه دارد. این عناصر که به صورت اِلمان‌ها و نشانه‌های شهری هستند، در کیفیت بصری شهرها نقش داشته و بنابراین، رضایت خاطر ذهنی ساکنان را فراهم می‌آورند. نکته‌ای که در منطقه ۱۷ تهران فراگیر نشده و کیفیت بصری منطقه هنوز با یک فضای شهری جذاب فاصله زیادی دارد. با این حال بهترین وضعیت عناصر ساختار فضایی منطقه مربوط به اِلمان‌های شهری آن است. سپس، پهنه‌های کار و فعالیت منطقه، وضعیت بهتری نسبت به سایر عناصر دارند. همچنین مطلوبیت تسهیلات شهری، ویژگی‌های شبکه معابر و و در نهایت ویژگی‌های بافت شهری به ترتیب در مرتبه بعدی قرار دارند.

#### ○ سنجش میزان رضایت‌مندی سکونتی (متغیر وابسته)

میزان رضایت‌مندی سکونتی در این تحقیق شامل چهار گویه بود که به عنوان متغیر وابسته اندازه‌گیری گردید. سوال اصلی این متغیر «میزان رضایت کلی از زندگی در منطقه» است. همچنین میزان احساس تعلق به محیط در دو سطح محله و منطقه اندازه‌گیری گردید. تمایل به ماندگاری در منطقه نیز شاخص دیگری بود که به طور مستقیم نشان‌دهنده رضایت سکونتی است.

جدول ۸- نتایج سنجش میزان رضایت‌مندی سکونتی به عنوان متغیر وابسته

| گویه‌ها                                      | میانگین سوال | نمره T | Sig   | Test Value | نتیجه آزمون | میانگین کلی متغیر وابسته |
|--|--------------|--------|-------|------------|-------------|--------------------------|
| میزان رضایت کلی از محل زندگی فعلی            | ۲,۴۴         | -۸,۵۳  | ۰,۰۰۱ | ۳          | نامطلوب     | ۲,۶۵                     |
| میزان احساس تعلق و وابستگی به محله مسکونی    | ۳,۰۵         | ۰,۷۵۹  | ۰,۴۴۸ | ۳          | مطلوب       |                          |
| میزان احساس تعلق و وابستگی به منطقه ۱۷ تهران | ۲,۶۵         | -۵,۵۸  | ۰,۰۰۱ | ۳          | نامطلوب     |                          |
| تمایل به ماندگاری و سکونت در منطقه           | ۲,۴۷         | -۹,۱۹  | ۰,۰۰۱ | ۳          | نامطلوب     |                          |

Source: Research Findings, 2017

نتایج پرسشگری بر اساس جدول بالا، نشان داد که میانگین کلی متغیر وابسته در منطقه ۱۷ تهران برابر با ۲,۶۵ است که پایین‌تر از متوسط (عدد ۳ در طیف پنج درجه‌ای لیکرت) بوده و در مجموع نشان‌دهنده پایین بودن رضایت سکونتی است. همچنین میزان تعلق به محله در سطح منطقه پایین‌تر از متوسط بوده و ساکنان مایل به ترک این منطقه در صورت داشتن توان مالی مناسب هستند. با این وجود، پاسخگویان تا حدودی به محله مسکونی خود تعلق خاطر داشته و وابستگی به محله را در حد متوسط ارزیابی نموده‌اند. نکته بسیار مهم در مورد میزان رضایت‌مندی سکونتی در بین پاسخگویان این بود که میانگین پاسخ‌های بدست آمده از سوال اصلی این متغیر در بین محله‌های مختلف متفاوت بود. به طوری که بالاترین میزان تعلق به محله، در بین ساکنان محله‌های ابوذر غربی، امامزاده حسن، یافت‌آباد و باغ خزانه بود. پایین‌ترین مقادیر نیز متعلق به محله‌های جلیلی، صفنارد، زمزم و زهتاب بود که همگی

در ناحیه ۱ این منطقه قرار دارند. ولی در مجموع، همان‌گونه که اشاره شد، میانگین کلی این متغیر در منطقه ۱۷ تهران پایین‌تر از حد متوسط است و این بدان معنی است که شهروندان از سکونت در این منطقه ناراضی‌اند.

### ○ همبستگی متغیر مستقل و وابسته

برای اندازه‌گیری میزان ارتباط و همبستگی بین متغیر مستقل (عناصر کلیدی ساختار فضایی) و متغیر وابسته (رضایت‌مندی سکونتی)، از آزمون همبستگی پیرسون استفاده گردید. در این مرحله نیز با استفاده از روش Compute گویه‌های هر کدام از ۵ مؤلفه متغیر مستقل با هم جمع شده و پنج متغیر جدید ایجاد گردید. سپس این پنج متغیر با سوال اصلی پژوهش (میزان رضایت کلی از سکونت در منطقه) از طریق روش پیرسون آزمون شد که جدول زیر خروجی آن را نشان می‌دهد:

جدول ۹- نتایج آزمون همبستگی پیرسون برای متغیر مستقل و وابسته

| مؤلفه‌ها   | میانگین کلی مؤلفه‌ها<br>(بر حسب مجموع گویه‌ها) | ضریب همبستگی | سطح معنی‌داری |
|--|--|--------------|---------------|
| کیفیت شبکه معابر و حمل و نقل                         | ۲,۶۴   | ۰,۶۶۱        | ۰,۰۰          |
| مطلوبیت تسهیلات شهری                                 | ۲,۶۸   | ۰,۵۴۵        | ۰,۰۰۱         |
| ویژگی‌های کاربری زمین<br>پهنه‌های کار و فعالیت منطقه | ۳,۰۵   | ۰,۲۹۴        | ۰,۰۰۶         |
| کیفیت بافت شهری <sup>۱</sup>                         | ۲,۵۷   | -۰,۵۱۳       | ۰,۰۰۴         |
| مطلوبیت عناصر نمادین                                 | ۳,۲۳   | ۰,۲۱۹        | ۰,۲۴۵         |

Source: Research Findings, 2017

ملاحظه می‌شود که متغیرهای «کیفیت شبکه حمل و نقل» و «مطلوبیت تسهیلات شهری» دارای همبستگی مثبت و متوسطی با میزان رضایت‌مندی سکونتی ساکنان هستند. یعنی هرچه مقادیر این دو متغیر افزایش پیدا کند شاهد افزایش در رضایت‌مندی سکونتی اهالی خواهیم بود. همچنین کیفیت بافت شهری نیز دارای همبستگی معکوس با رضایت‌مندی سکونتی است. یعنی هرچه بافت شهری آشفته‌تر، شلوغ‌تر و بی‌نظم‌تر باشد، به همان میزان رضایت‌مندی سکونتی کاهش می‌یابد. البته این همبستگی در سطح متوسطی برقرار است. دو متغیر دیگر یعنی «مطلوبیت پهنه‌های کار و فعالیت منطقه» و «مطلوبیت عناصر نمادین» نیز هر کدام دارای همبستگی ضعیفی با متغیر وابسته هستند. بر اساس مقادیر (Sig) بدست آمده، تمامی ضرایب به جز متغیر «مطلوبیت عناصر نمادین» معنی‌دار بوده و می‌توان به نتایج این آزمون اعتماد کرد.

### ○ مهم‌ترین عوامل مؤثر بر نارضایتی سکونتی در منطقه

برای فهم عوامل مؤثر بر نارضایتی سکونتی، در قالب سوالی باز پاسخ، از ساکنان خواسته شد تا مهم‌ترین مشکلات این منطقه را از نظر مطلوب بودن برای زندگی تشریح نمایند. نتایج بدست آمده نشان‌دهنده طیفی از پاسخ‌ها به این سوال بود. در نهایت پاسخ‌های منطقی و قابل قبول در ۶ طبقه اصلی جمع‌بندی گردید:

۱- همان‌طور که در قبلاً توضیح داده شد، میانگین Recode شده به عنوان میانگین کلی این متغیر منظور گردید تا امکان مقایسه آن با متغیرهای دیگر وجود داشته باشد.

جدول ۱۰- مهم‌ترین عوامل مؤثر بر نارضایتی سکونتی در منطقه ۱۷ به ترتیب اولویت

| مورد  | فراوانی نظرات |
|---|---------------|
| مشکلات امنیتی و روانی ناشی از تراکم و شلوغی خیابان‌ها و معابر | ۲۵۷           |
| ضعف امکانات و تسهیلات حمل و نقل                               | ۲۱۲           |
| دشواری تردد سواره در منطقه به دلیل ناکارآمد بودن شبکه معابر   | ۱۳۷           |
| مشکلات ناشی از صنایع آلومینیوم قلعه مرغی                      | ۱۱۵           |
| احداث بزرگراه نواب در بخش شرقی منطقه                          | ۹۶            |
| وجود بازار میل یافت‌آباد در منطقه                             | ۶۴            |

Source: Research Findings, 2017

همان‌طور که در جدول بالا ملاحظه می‌شود، مهم‌ترین مشکل ساکنان منطقه که باعث نارضایتی آن‌ها شده است، مشکلات امنیتی و روانی ناشی از تراکم و شلوغی خیابان‌ها و معابر است که معلول ساختار فضایی ضعیف و ناکارآمد است. ضعف امکانات جابجایی بین مناطق و محلات دیگر، دشواری تردد سواره، مشکلات ناشی از احداث بزرگراه نواب در بخش شرقی منطقه و وجود بازاهای صنایع آلومینیوم و میل از دیگر عوامل مؤثر در عدم رضایت‌مندی ساکنان از این منطقه هستند.

#### نتیجه‌گیری و دستاورد علمی و پژوهشی

در سده اخیر و با توجه به رشد سریع جمعیت و افزایش شهرنشینی از یک سو و همچنین افزایش و تنوع نیازها و احتیاجات روزمره زندگی شهری و پیچیده تر شدن مجتمع‌های زیستی و ساختار فضایی شهرها، توجه به ساخت کارآمد محله‌ها و مناطق به امری ضروری، مهم و اجتناب ناپذیر تبدیل شده است. به طوریکه ارزیابی‌های ساکنان از محیط سکونتی‌شان می‌تواند به عنوان یکی از مهمترین معیارهای سنجش دستیابی به اهداف و ارزیابی میزان موفقیت هر پروژه شهری مطرح شود. بنابراین شناسایی عوامل مؤثر در میزان رضایت یا نارضایتی سکونتی ساکنان، می‌تواند در جهت تحلیل وضع سکونتی موجود، تصمیمات آتی به منظور برنامه‌ریزی و ارتقای سطح کمی و کیفی خدمات و تسهیلات و رفع مشکلات موجود و نیز جلوگیری از مشکلات احتمالی، مؤثر واقع گردد.

ساختار فضایی شهر و کیفیت محیط زندگی ساکنان در یک محله، عامل مهمی در رضایت ساکنان در سطح محله محسوب می‌شود، به گونه‌ای که می‌توان گفت، ساختار فضایی یک شهر، تأثیر مهمی بر کارایی اقتصادی و کیفیت محیط شهری دارد. ساختار فضایی شهر از جمله کلیدی‌ترین مفاهیم رایج در عرصه برنامه‌ریزی و طراحی شهری است؛ چرا که با تمام عناصر و مؤلفه‌های ساختاری شهر درگیر بوده و مبین چگونگی استقرار و عملکرد این عناصر در سطح شهر می‌باشد. مؤلفه‌های متعددی در مبحث تولید فضا و ساختار فضا دخیل هستند، از قبیل مؤلفه‌های اقتصادی، اجتماعی، محیطی و... که در نهایت همه این عوامل در قالب مورفولوژی شهری متبلور می‌شوند، به گونه‌ای که برخی معتقدند سازمان فضایی زیستگاه‌های انسانی، شهری و ناحیه‌ای نتیجه مستقیم فرآیندهای اجتماعی، اقتصادی، سیاسی و نهادی است. بنابراین ساختار فضایی کارآمد می‌تواند به مشوقی جهت پویایی اقتصادی و در نهایت، رقابت‌پذیری شهر مبدل شود. تکوین چنین ساختاری، به شرایطی چون تأمین سهولت حرکت و دسترسی، به همراه توجه‌پذیری حمل و نقل عمومی، توجیه‌پذیری اختلاط کاربری‌ها و میزان انطباق و انعطاف‌پذیری، کیفیت

زیست محیطی و رعایت فاصله بین مراکز فعالیت‌های اقتصادی و تجاری با مناطق سکونتگاهی بستگی دارد. بنابراین هدف از پژوهش‌های مربوط به رضایتمندی سکونتی، بهبود کیفیت سکونتی ساکنان است تا عواملی که موجب ایجاد رضایتمندی در آن‌ها می‌شود را تقویت نموده، کیفیت سکونتی افزایش یابد و محیط مطلوبی برای زندگی فراهم گردد.

از این رو می‌توان گفت که ساختار فضایی شهر یک مفهوم چند بُعدی است که با مفاهیمی همچون کیفیت زندگی، کیفیت مکان و رضایت شهروندان اشتراک داشته و به آنها مرتبط است و به همین دلایل، بهبود و ارتقای ساختار فضایی شهر به منظور کیفیت زندگی و رضایتمندی سکونتی به یکی از اهداف اصلی سیاست‌گذاران و برنامه‌ریزان شهری تبدیل شده است. پیگیری این هدف در شهرهای بزرگ و مهم همچون پایتخت کشورها که جمعیت کثیری از شهروندان را در خود جای داده‌اند و اثرات فرهنگی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی گسترده داخلی و فراملی دارند، از اهمیت مضاعفی برخوردار است.

با وجود سابقه شهرنشینی طولانی در ایران و همچنین سابقه بیش از ۷۰ ساله برنامه‌ریزی شهری به صورت مدون، برخی از شهرها، محله‌ها و مناطق شهری دارای مشکلات بسیاری در ساختار فضایی خود هستند که مشکلات بسیاری را به ویژه در حوزه رضایتمندی ساکنان آن به وجود آورده‌اند. به گونه‌ای که می‌توان گفت، در برخی از شهرهای ایران و به ویژه شهرهای بزرگ مانند تهران، مناطق و محله‌ها به دلایل عدیده‌ای از ساختار فضایی ویژه‌ای برخوردار شده‌اند که اثرات متفاوت مثبت و منفی، بر رضایتمندی سکونتی شهروندان آن منطقه دارند. در این میان، منطقه ۱۷ تهران همواره از نظر جغرافیایی، اقتصادی و سابقه شهری، دارای جایگاه نسبتاً مهم و قابل توجهی در بین مناطق جنوبی شهر بوده است. جایگاهی که آن را از دیگر مناطق متمایز ساخته است. احداث نخستین فرودگاه کشور در جنوب این منطقه (فرودگاه قلعه مرغی)، وجود بازارهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای مانند بازار مبل یافت‌آباد، بازار آلومینیوم و بازار کیف و کفش امین‌الملک، دسترسی مناسب به مرکز شهر، نزدیکی به فرودگاه بین‌المللی امام خمینی، مجاورت با مراکز کار و اشتغال مستقر در غرب تهران و وجود محدوده تجاری- مذهبی امام‌زاده حسن که نقش کارکردی ویژه‌ای به آن بخشیده است.

با این حال، امروزه منطقه ۱۷ تهران جزو مناطق قدیمی و کمتر توسعه یافته تهران است. نتایج این پژوهش نشان داد که میزان رضایت کلی از منطقه در سطح پایینی قرار دارد. فقدان کاربری‌های خدماتی و گذران اوقات فراغت، کثرت کارگاه‌ها و واحدهای تولیدی غیرضروری، ریزدانی، فرسودگی و تراکم جمعیتی و ساختمانی زیاد در بافت منطقه، همجواری کاربری‌های کارگاهی- صنعتی و انبارداری با بافت مسکونی، انفصال کالبدی و گسستگی در بافت و شبکه معابر، اهمیت این منطقه را از نظر رضایتمندی سکونتی در سطح پائینی قرار داده و آن را به عنوان یک منطقه حاشیه‌ای معرفی می‌نماید. به طوری که ساکنان این منطقه اعلام کردند در صورت وجود توان مالی مناسب منطقه را ترک خواهند کرد. کما اینکه در حال حاضر نیز چنین اتفاقی را در منطقه شاهد هستیم و این منطقه گرفتار پدیده‌ای به نام مهاجرت پله‌ای است. یعنی محل سکونت مهاجرینی شده است که به دلیل فقر و بیکاری، از روستاها و شهرهای دیگر به این منطقه مهاجرت کرده‌اند. به دلیل ساختار فضایی ناکارآمد و کم توجهی مدیریت شهری، مدت سکونت

افراد و خانوارها در این منطقه بسیار کم بوده و اهالی به محض تقویت بنیه اقتصادی، منطقه را به مقصد مکان‌های بهتر ترک می‌کنند و جای خود را به مهاجرین جدید می‌دهند. این مسأله در طولانی مدت سبب عدم تشکیل هویت محله‌ای شده و ساکنان هیچ‌گونه تعلق را به محله و منطقه مسکونی خود نخواهند داشت. البته نتایج تحقیق نشان داد که وضعیت تعلق به محله هنوز در حد قابل قبولی وجود دارد.

برای تحلیل چالش‌های این منطقه، اشاره به نتایج برخی از مطالعات مرتبط، می‌تواند مفید باشد. پژوهش شالچی و همکاران (۱۳۹۵) نشان می‌دهد که ساکنان این منطقه از زندگی در آن احساس رضایت نداشته و دائماً آن را با مناطق شمالی تهران مقایسه می‌کنند. تصویری که از منطقه ۱۷ در ذهن ساکنان آن نقش بسته است، تصویری توأم با احساس نابرابری و محرومیت نسبت به سایر مناطق برخوردار به ویژه شمال شهر است. این نتیجه در توافق با یافته‌های پژوهش حاضر قرار دارد. نتیجه مطالعه دیگری که توسط رضازاده و همکاران (۱۳۹۱) انجام شده است، نشان داد که برخی از عناصر ساختار فضایی منطقه ۱۷ مانند کیفیت کالبدی و میزان حضور و وجود فضاهای عمومی بر پایداری محله‌ای و در نتیجه رضایت‌مندی سکونتی تأثیر مستقیمی دارند که مؤید یافته‌های پژوهش حاضر است. همچنین پژوهش جهانگیری و همکاران (۱۳۸۲) که نشان می‌دهد منطقه ۱۷ به دلایل متعددی، با مشکلات وسیع‌تری نسبت به دیگر مناطق تهران مواجه است و این مشکلات برحسب اولویت عبارتند از: اعتیاد، تراکم جمعیت و شلوغی، درآمد پایین، مشکلات ترافیکی، بیکاری، وضعیت نامناسب بهداشت محیط (به ویژه فاضلاب)، بی‌بندوباری و مفاسد اخلاقی، ناامنی و جرایم، ساختار قدیمی، و آلودگی صوتی ناشی از صنایع و هواپیما. ملاحظه می‌شود که بسیاری از مشکلات اشاره شده، با یافته‌های تحقیق حاضر هم‌راستا بوده و به صورت مستقیم و غیرمستقیم به ساختار شهری نیز مرتبط‌اند. زیرا بر اساس نتایج تحقیق، سه مؤلفه از پنج مؤلفه ساختار شهری در منطقه ناکارآمد است.

از بین ۶ مشکل اصلی که ساکنان این منطقه در زندگی روزمره خود با آن دست به گریبانند، ۴ مورد به ضعف و ناکارآمدی شبکه حمل و نقل مربوط است. به ویژه عبور شبکه ریلی از درون منطقه هنوز بر نارضایتی ساکنان و بر روی قیمت زمین‌های اطراف تأثیر منفی گذاشته است. به طوری که قیمت زمین در بخش‌های مجاور شبکه، ارزان‌تر از بخش‌های بیرونی است که این مسأله، تصور ذهنی نامطلوبی از منطقه ارائه نموده است. بنابراین، می‌توان گفت ریشه بسیاری از مشکلات مربوط به نارضایتی سکونتی این منطقه به کارایی شبکه آمد و شد آن وابسته است. تا جایی که شلوغی و ازدحام جمعیت نیز در ارتباط با این عامل قابل تفسیر است. مجموع این عوامل، باعث افت کیفیت زندگی در منطقه شده و نارضایتی ساکنان را به دنبال دارد.

همانگونه که نتایج تحقیق نشان داد، برای تقویت رضایت‌مندی سکونتی، توجه به نظر ساکنان نقش بسزایی در اولویت‌بندی برنامه‌ریزی‌ها دارد. از این رو:

- بازنگری و اصلاح برنامه‌ها در خصوص پهنه‌بندی کاربری زمین در طرح‌های جامع و تفصیلی به منظور برقراری توزیع متوازن خدمات و امکانات در سطح منطق و کاهش غلبه کاربری‌های تجاری بر کاربری مسکونی در منطقه ۱۷ که می‌تواند منجر به حضور و تداوم حضور ساکنان شده و افزایش احساس تعلق به مکان را دنبال داشته باشد.



• با توجه به اینکه رابطه همبستگی نسبتاً قوی بین رضایت‌مندی سکونتی با کیفیت شبکه حمل و نقل و معابر منطقه وجود دارد، پیشنهاد می‌شود طرح ارتقا کیفیت شبکه ارتباطی به عنوان نخستین اولویت در دستور کار برنامه‌ریزی قرار گیرد. اقدامات عملی در این زمینه می‌تواند شامل موارد زیر باشد که توسط ساکنان نیز تأیید شده است: تعریض گذرها و خیابان‌ها، احداث پل‌های عابر هوایی و زیرزمینی و احداث ایستگاه مترو در منطقه با توجه به ضعف شدید دسترسی به مراکز کار و فعالیت تهران. این اقدامات در کوتاه‌مدت موجب تأمین حداقل آسایش برای ساکنان منطقه می‌گردد.

با عنایت به اینکه رابطه همبستگی نسبتاً قوی بین رضایت‌مندی سکونتی با مطلوبیت تسهیلات شهری در منطقه ۱۷ وجود دارد، همچنین با توجه به محروم بودن این منطقه از امکانات و تسهیلات شهری، پیشنهاد می‌شود که در راستای تحقق عدالت اجتماعی این تسهیلات به مرور زمان تقویت شده و با اجرای طرح‌هایی مانند نوسازی بافت‌های فرسوده، احداث فضاهای گذران اوقات فراغت و انتقال کاربری‌های ناسازگار به خارج از شهر، زمینه بهبود کیفیت محیطی در منطقه فراهم شود.

• با توجه به اینکه ساکنان از وجود نشانه‌ها و عناصر نمادین منطقه راضی بوده و وجود آن را امری ضروری برای سکونت خود دانسته‌اند، پیشنهاد می‌شود که تقویت اِلمان‌ها و نشانه‌های هویت بخش شهری جزو اولویت‌های طرح جامع و برنامه‌های شهرداری منطقه قرار گیرد.

• از آنجاییکه طرح‌های جامع شهری مهمترین ابزار هدایت و ساماندهی نظام‌مند شهرها و آشکارترین نمود شهرسازی نوین در ایران محسوب می‌شوند، برنامه‌ریزی پویا، مستمر، منعطف و مبتنی بر واقعیات، در تمام‌برنامه‌ریزی و طرح‌های شهری به طور کلی و در منطقه ۱۷ به طور ویژه، از اهمیت خاصی برخوردار است که باید در برنامه‌ریزی‌های مسئولان مد نظر قرار گیرد.

• با توجه به مهاجر پذیری منطقه و وجود مهاجرت پله‌ای در منطقه ۱۷، ضرورت دارد میزان مهاجرت ورودی به منطقه و خروجی از منطقه به طور دقیق رصد و پایش شود تا در برنامه‌ریزی‌های فضایی، کارکردی و همچنین به لحاظ توزیع خدمات شهری مورد توجه برنامه‌ریزان شهری قرار گیرد.

## References

- Ajilian Mumtaz, Sh. & Rafieian, M. & and Aghasfari, A (2016). Principles, Dimensions and Variables of Residential Satisfaction in Mehr Housing Programming, Case Study: Mehregan Town. Urban Studies, No. 19, pp. 27-36. {In Persian}
- Aiello, A. & Ardone, R.G. & Scopelliti, M. (2010). Neighborhood planning improvement: Physical attributes, cognitive and affective evaluation and activities in two neighborhoods in Rome, Evaluation and Program Planning, 22 (2), 322-315.
- Aliabadi, Z & Mohammadi, M. (2019). Measuring the effect of spatial structure indicators of communication network on burnout due to impenetrability (Case study: worn-out texture of Zanjan city). Quarterly Journal of Urban Studies, No. 31, Summer. Pp 77-86. {In Persian}
- Amanpour, S. & Bahmaei, H. & and Akbarian, R. (2017). Investigating Citizens' Satisfaction with Individual Variables Affecting the Quality of the Environment (Case Study: Ahwaz Residential Centers). Journal of New Attitudes in Human Geography, Year 9, Issue 4, Fall. Pp 141- 155. {In Persian}.

- Amco Iran Consulting Engineers. (2007). Detailed plan report of Tehran's 17th district. Tehran Urban Studies and Planning Center. 315 pages. {In Persian}
- Bazrgar, M.R. & Neghaban, M.B. (2003). Urban planning and main construction of the city. First Edition, Shiraz, Koosha Mehr Publications. 184 pages. In Persian}
- Becker, B. j. (2000). Handbook of Applied Multivariable Statistics and Mathematical Modeling, San Diego: Academic Press. Pp 279
- Bertaud, A. (2003). Tehran spatial structure: Constraints and opportunities for future development. National Land and Housing Organization, National Housing Committee, Ministry of Housing and Urban Development, Islamic Republic of Iran, Available at: <http://alainbertaud.com>. pp 41
- Burger, M.J. & de Goei, B. & Van der Laan, L., & Huisman, F.J.M. (2011). Heterogeneous development of metropolitan spatial structure: Evidence from commuting patterns in English and Welsh city-regions, 1981-2001. *Cities*, 28 (2): 160-170
- Dorostkar, E. & Vadayeh Kheiry, R. (2019). Quality of Life Based on Housing Satisfaction (Gulshan Neighborhood of Tehran). *J. Env. Sci. Tech.*, Vol 21, No.10 December. Pp 243- 255. {In Persian}
- Faraji Mollaei, A. (2015). Explaining the initial effective mechanisms in the spatial structure of Qazvin region. *Sustainable City Quarterly*, No. 2. pp. 104-83. {In Persian}
- Fisher, K & Fuzhong, I. (2004). A Community Based Walking Trail to Improve Neighborhood Quality of Life in Older Adults a Multilevel Analysis, *Annals of Behavioral Medicine*, 28 (3): 94-186
- Haji Hosseini, M. & Shahabian, P. (2014). Investigating the level of residential satisfaction in Soheil neighborhood of Tehran. *Arman-Shahr Architecture and Urban Planning Quarterly*. No. 13, Fall. Pp 259 to 273. {In Persian}
- Hajizadeh, A. (2015). Analysis of the spatial structure of Kazerun city in order to provide a model of balanced urban development. Master Thesis in Urban and Regional Planning, International Branch, Shiraz University. 215 pages. {In Persian}
- Hamidi, M. (1997). Bone Marrow in Tehran. Volume One, Tehran Engineering Technical Consulting Organization. 273 pages. {In Persian}
- Hepp, S (2011). Metropolitan Spatial Structure, Measuring the change in Partial Fulfillment of the Requirements for the degree of PhD of Philosophy. Knapp, G. (Advisor), University of Maryland, College Park. Pp 1.
- Holmgren, J. (2013). An analysis of the determinants of local public transport demand focusing the effects of income changes, *European Transport Research Review*, 5 (2): 101-107
- Maleki, S. & Hosseini, S.R. & Veisi, E. and Mokhtari, S. (2015). Measuring Citizens' Satisfaction with the Residential Quality of Mehr Housing Project Study: Shirinshahr, Ahvaz. *Urban Research and Planning*, No. 23, pp. 155-168 {In Persian}.
- Dargahi, M. M. & Razavian, M.T. & Honkzehi, M.A. (2016). Reducing the Impact of Transportation on the City Space Agency by Using Transport-Based Development (TOD). *Journal of New Attitudes in Human Geography*, Year 9, Issue 4, Fall. Pp 19- 38 {In Persian}.
- McCray, J.W. & Day, S.S. (1977). Housing Values Aspirations and Satisfaction as Indicators of Housing Needs, *Home Economics*, 4: 244-254
- Meijer, M. & Adriaena, F. & Linden, O. & Van der, S (2011), A Next Step for Sustainable Urban Design in the Netherlands, New York: Routledge. pp 536- 544
- Mohit, M. A. & Ibrahim, M., Rashid, Y.R. (2010). Assessment of residential satisfaction in newly designed public low-cost, *Habitat International*, 34 (1): 18-7
- Pourmohammadi, M.R. (2007). Urban land use planning. Third Edition, Tehran, Samat Publications. 160 pages. {In Persian}
- Rafieian, M. & Asgari, A. & Asgarizadeh, Z. (2009). Measurement of residential satisfaction of residents of Nawab neighborhood. *Human Geographical Research*, No. 67, pp. 53-68. {In Persian}
- Shamaei, A. & Poorahmad, A. (2005). Improvement and Renovation of the City from the Perspective of Geography, Tehran University Press. 416 pages. {In Persian}

- Shahabian, P. & Saeedpour, S. & Pirayegar, M. (2014). Measurement of residential satisfaction of the residents of Manzaria neighborhood (new texture) and residents of Imam Sister's neighborhood (old texture) of Rasht city. Environmental Management, Volume 7, Number 24, Pages 41-62{In Persian}.
- Taqvaei, A. A. & Rafieian, M. & Rezvani, A. (2011). Analysis of the relationship between land use components with reduction of crimes and urban insecurity (Case study: District 17 of Tehran). Human Geography Research, No. 77, pp. 19-38. {In Persian}
- Tehran District 17 Municipality. (2016). General specifications of the area. Available through the site: <http://region17.tehran.ir/default.aspx?tabid=137>
- Van Poll, R. (1997). The Perceived Quality of the Urban Residential Environment: A Multi-Attribute Evaluation, The University of Groningen Press. Pp 178
- Wiedmann, F. & Salama, M. A & Thierstein, A. (2012). Urban Evolution of the City of Doha: An Investigation into the Impact of Economic Transformations on Urban Structures. URBAN Ev.29, 2. P.p 35-61.
- United Nations Climate Change Conference. (2014). Climate Change and Natural Disasters Displace Millions, Affect Migration Flows. December 10, 2015.



## **Evaluation of urban spatial structure and its relationship with residential satisfaction (Case Study: District 17 in Tehran)**

**Ali Sadeghi**

Assistant Professor, Department of Humanities and social science, Farhangian University, Tehran, Iran

**Azam Hosseini\***

M.A. of Urban Management, Islamic Azad University, Tehran, Iran

**Morteza Fallah Khorsand**

M.A. of Urban Management, Islamic Azad University, Tehran, Iran

---

### **Abstract**

Nowadays, dynamism and Liveliness of each city is directly related to the construction of urban space elements. One of the most decisive aspects of utility of city's spatial structure is awareness of citizens' residential satisfaction. This study which is practical in terms of purpose; was evaluated the relationship between the spatial structure of district 17 in Tehran and satisfaction of its inhabitants by descriptive-analytical method and by utilizing library resources and survey method. The study population included citizens which have experience of living more than 3 years in this region and 322 of them were selected through stratified random sampling method. The results showed that the explanatory variables of "transport and road network quality" and "urban facilities quality" are ineffective and also urban texture is reduced quality of life and living in the region due to exhaustion, accumulation of population, too density of buildings and lack of open spaces between them. So that, positive correlation between residential satisfaction and quality of transportation networks as well as between residential satisfaction and urban facilities was observed. The main causes of this dissatisfaction can be pointed to psychological and security problems caused by overcrowding and inefficiency of the transportation network in this area can be mentioned. The results of the research show there was an inverse correlation between residential satisfaction and the features of the urban texture.

**Keywords: Spatial Structure, Residential Satisfaction, Tehran, District 17**

---

---

\* (Corresponding author) Hosseini.azam63@yahoo.com