سنجش مؤلفه‌های اقتصادی شهر بر روی رضـایتمندی و جابـه‌جـایی مسکونی خانوار (مطالعه مورد مطالعه: محله نارمک تهران)

محمدرضا درودی[1]
دکتری تخصصی شهرسازی، دانشکده هنر و معماری، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات، تهران، ایران

لعلا جهانشاهلو*
استادیار دانشکده هنر و معماری دانشگاه آزاد اسلامی واحـد علـوم و تحقیقـات، تهران، ایران

سید کمال‌الدین شهریاری
استادیار دانشکده هنر و معماری دانشگاه آزاد اسلامی واحـد علـوم و تحقیقـات، تهران، ایران

دریافت: ۹۴/۰۵/۱۸ پذیرش: ۹۴/۱۰/۰۲

چکیده: تحقق رضایتمندی در محیط‌های سکونتی، از عوامل متعددی شکل می‌گیرد که یکی از این عوامل، مؤلفه‌های اقتصادی شهر می‌باشد. شاخص‌های اقتصادی در کنار سایر مؤلفه‌های کالبدی، فرهنگی، اجتماعی و غیره، در ارزیابی ساکنان از محیط‌های سکونتی‌شان، بـر میـزان جذب و نگهداشت جمعیت در بافت‌های شهری، مؤثر هستند و به عنوان یکی از عوامـل مهـم تأثیرگذار بر انگیزه خانوار به منظور جابه‌جایی سکونتی مطـرح مـی‌شـوند. هـدف ایـن مقالـه، ارزیابی مؤلفه‌های اقتصادی بر روی رضایتمندی سکونتی و تأثیر آن بر جابـه‌جـایی خـانوار در محله نارمک با توجه به سابقه آن در شهر تهران می‌باشد. همچنین ایـن مقالـه بـا اسـتفاده از روش توصیفی- تحلیلی، به جمع‌آوری اطلاعـات پرداختـه و بـا توجـه بـه حجـم نمونـه، ۳۷۵ پرسشنامه تهیه شد. تجزیه‌وتحلیل داده‌ها نیز با استفاده از نرم‌افـزار SPSS و شـاخص CSM انجام شدند. نتایج تحقیق، بیانگر رضایت افراد از مؤلفه‌های دسترسی، حمل‌ونقـل و امنیـت در محدوده و نارضایتی پـایین سـاکنین از واحـدهای مسـکونی، خـدمات و تسـهیلات در محلـه می‌باشد که این مسائل سبب شده ۵۹/۲ درصد تمایل به جابه‌جایی و ۴۰/۸ درصد عدم‌تمایـل به جابه‌جایی مسکونی با وجود مشکلات حاضر باشند.

واژگان کلیدی: مؤلفه‌های اقتصاد شهری، رضایتمندی سکونتی، جابه‌جـایی مسـکونی، محلـه نارمک

طبقه‌بندی JEL: N۹۵, R۲۱, R۱۰, R۲۳

فصلنامه علمی- پژوهشی
اقتصاد و مدیریت شهری
شاپا: ۲۳۴۵-۲۸۷۰
نمایه در ISC، SID، Noormags،
Magiran، Ensani، RICeST
www.Iueam.ir
سال سوم، شماره سیزدهم، صفحات ۹۹-۸۵
زمستان ۱۳۹۴

*مسئول مکاتبات: l.jahanshahloo@srbiau.ac.ir

۱- این مقاله برگرفته از رساله دکتری نگارنده با عنوان «تدوین مدل مفهومی ارتباط شرایط اقتصادی خانوار و رضایتمندی مسکونی با تأکید بر جابه‌جایی مسکونی (نمونه موردی کلانشهر تهران)» می‌باشد.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

۱- مقدمه

امروزه با گسترش شهرها و با توجه به پیشرفت سریع علوم و تکنولوژی و تحولات روزافزون اقتصادی و اجتماعی، درک و شناخت موضوعات اقتصاد شهری، بیش از پیش ضرورت دارد. مسائلی؛ نظیر رشد و توسعه شهرها، حمل‌ونقل، مسکن، حاشیه‌نشینی و مهاجرت، اشتغال و بیکاری، رفاه اقتصادی، استفاده مناسب‌تر از امکانات اقتصادی، مشکلات زیست‌محیطی و آلودگی، تجارت جهانی و غیره، همگی به نوعی در قالب مفاهیم اقتصاد شهری، معنا می‌یابد (Rhineberger, ۲۰۰۳). در واقع در این رشته، از ابزارهای علم اقتصاد برای تجزیه‌وتحلیل مسائل مربوط به زمینه‌های تصمیم‌گیری خانوارها برای یک محیط مسکونی مطلوب و همچنین بنگاه‌های اقتصادی در شهر استفاده می‌شود (Salvesn, ۲۰۰۲). بنابراین یکی از عوامل اساسی تأثیرگذار در رضایتمندی خانوار در محیط‌های مسکونی و همچنین جابه‌جایی‌های شهری، موضوع اقتصاد شهری است. رضایتمندی سکونتی، درجه‌ای از خشنودی فرد یا اعضای یک خانواده می‌باشد که با توجه به وضعیت جاری محیط سکونتی، تعریف می‌شود (Davies et al., ۲۰۰۰) که نه تنها شامل رضایتمندی از واحد مسکونی است؛ بلکه دربرگیرنده رضایتمندی از منطقه و محل سکونت نیز می‌باشد (Ogu, ۲۰۰۲) و نتیجه آن، برداشت افراد از مفهوم کیفیت زندگی است (Djebuarni & Al-abed, ۲۰۰۰). در مطالعات جابه‌جایی مسکونی نیز این مفهوم، واکنشی است که خانوار نسبت به مسائل مربوط به مشکلات محیط مسکونی، از خود نشان می‌دهد. این مسائل زمانی شدت می‌گیرند که وضعیت فعلی محیط مسکونی افراد نتواند خواسته‌های آنان را تأمین کند و به تدریج می‌تواند منجر به ایجاد نارضایتی و تحریک مداوم خواسته‌ها، اهداف و انتظارات جابه‌جاشونده گردد (Coulter et al., ۲۰۱۱). جابه‌جایی مسکونی، دلایل مختلفی دارد که مهم‌ترین این نظریات، بر نظریه انتخاب عقلانی، مبتنی هستند. بر همین مبنا جابه‌جاشوندگان، افراد و گروه‌هایی هستند که به طور عقلانی برای دستیابی به زندگی اقتصادی بهتر، برانگیخته می‌شوند (ابراهیم‌زاده، ۱۳۸۵). مبنای این نظریه، این است که انسان‌ها برای به حداکثر رساندن سود و کاستن ضرر، دست به کنش جابه‌جایی می‌زنند تا شرایط زندگی خود را بهبود بخشند. در چنین تحلیل‌هایی، شرایط بهینه زندگی مانند: مسکن و امکانات رفاهی، کیفیت زندگی و منزلت اجتماعی، مبناهایی برای تعیین مقصد می‌باشند و بر همین مبنا، موارد جاذبه و دافعه مکان‌های مبدأ و مقصد، ارزیابی می‌شوند. حال این سؤال‌ها مطرح می‌شوند که مؤلفه‌های اقتصادی شهر، تا چه میزان بر رضایت یا نارضایتی ساکنین از محیط‌های مسکونی‌شان، تأثیر می‌گذارند و آیا این مؤلفه‌ها می‌توانند عاملی کلیدی بر جابه‌جایی مسکونی خانوار باشند.

محله نارمک، واقع در منطقه ۴ و ۸ شهر تهران، از محله‌های نسبتاً قدیمی است که می‌توان براساس آن، چارچوب منسجمی از مؤلفه‌های اقتصادی تأثیرگذار بر رضایتمندی و جابه‌جایی مسکونی را مبتنی بر دیدگاه ساکنان، مطالعه کرد. بر این اساس، ابتدا مفاهیم اصلی و بنیادین تحقیق، تعریف می‌شوند، سپس دیدگاه‌های مختلف در خصوص رضایتمندی مسکونی و جابه‌جایی سکونتی خانوار از منظر شهری مورد بررسی قرار می‌گیرند. در ادامه با توجه به تجارب موفق جهانی و مدل تدوین شده برای نمونه مورد مطالعه، میزان رضایتمندی و تمایل ساکنان به جابه‌جایی با استفاده از روش تحلیلی، مورد ارزیابی قرار می‌گیرند.

۲- پیشینه تحقیق

مطالعات مربوط به جابه‌جایی و رضایتمندی از محیط‌های مسکونی، از جنبه‌های گوناگون فرهنگی، نژادی، اقتصادی یا از دیدگاه نوع واحد مسکونی، امکانات آن، محله

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

و غیره، مورد بررسی قرار گرفته است (Pettit, ۲۰۰٤). در مورد دلایل جابه‌جایی، مطالعات تأثیرگذار روسی[۱] در سال ۱۹۵۵، جزء اولین مطالعات انجام شده در این حوزه می‌باشد؛ وی بیان کرد که تحرک، تابعی از ساختار خانوار و تغییرات آن می‌باشد. علاوه‌بر روسی، صباغ[۲] و همکارانش در سال ۱۹۶۹، اسپیر[۳] در سال ۱۹۷۰ و دوو کمچی و برکو[۴] در سال ۲۰۰۰، علاوه‌بر مسائل اجتماعی، به مسائل مربوط به اقتصاد شهر و خانوار (حق تصرف مسکن و درآمد) در جابه‌جایی پرداختند. بارتل[۵] (۱۹۷۹) و چان[۶] (۱۹۹۹، ۲۰۰۲)، ارتباط مثبتی بین کار و جابه‌جایی مسکونی در ایالات متحده آمریکا یافتند. همچنین بوهم و تیلور[۷] در سال ۲۰۰۲ نیز به نتیجه‌ای مشابه در انگلستان رسیدند (Lersch, ۲۰۱٤). بر همین اساس، ون امرن[۸] و همکارانش در سال ۱۹۹۹ و ون‌در ولیست[۹] نیز در سال ۲۰۰۱ برخی از فعل و انفعالات بین جابه‌جایی شغلی و جابه‌جایی مسکونی را با استفاده از تئوری جست‌وجو[۱۰]، در هلند بررسی کرد. امروزه توجه به چگونگی هزینه‌های رفت و آمد (از نظر فاصله و زمان) و تأثیر آن بر گرایش به تغییر شغل یا نقل مکان، اهمیت دوچندانی پیدا کرده است. ولیست در رساله خود نشان داد که رفت و آمد طولانی، موجب افزایش جابه‌جایی شغلی می‌شود و تأثیر اندکی در رضایتمندی مسکونی و جابه‌جایی دارد (van der Vlist, ۲۰۰٦). در جدول ۱، برخی از مطالعات انجام شده در زمینه تأثیر مؤلفه‌های اقتصادی بر رضایتمندی و جابه‌جایی مسکونی، توضیح داده شده است.

جدول ۱- مروری بر ادبیات موضوع و یافته‌های مورد توجه از دیدگاه صاحب‌نظران

پژوهشگران	متغیرها	شاخص‌های مورد مطالعه محققین
Rapoport (۱۹۷۷), Rossi (۱۹۸۰), Dieleman & Mulder (۲۰۰۱), Turksever & Atalik (۲۰۰۱), Ibrahim & Chung (۲۰۰۳), Clark & Huang, (۲۰۰٤), Fang (۲۰۰٦), Santos et al (۲۰۰۷), Das (۲۰۰۸), Apparicio et al (۲۰۰۸), Diaz-Serrano & Stoyanova (۲۰۰۹)	مسکن	شامل ابعاد کالبدی محیط مسکونی؛ مانند تعداد نفر در هر اتاق، تعداد اتاق در هر واحد مسکونی و غیره را مورد ارزیابی قرار دادند که ناشی از سیاست‌های دولت محلی در این زمینه می‌باشد و در سطح محلات، این شاخص‌ها از نابرابری ویژه‌ای برخوردار است.
Burgess (۱۹٦۷), Giddens, Anthony(۱۹۸٤), Ibrahim & Chung (۲۰۰۳), Burfeind, W, James and Dawn Bartusch (۲۰۰٦) Santos et al (۲۰۰۷), Li & Wang(۲۰۰۷), Das(۲۰۰۸), Apparicio et al(۲۰۰۸), Akers, L, Ronald and Christine, s, Sellers (۲۰۰۹)	امنیت	این محققین معتقدند که تحرک سکونتی، ثبات ناحیه شهری را کاهش می‌دهد و به ساکنان اجازه نمی‌دهد در پیروی از شبکه‌های دوستانه و پیوندهای خویشاوندی، زمان بیشتری را سپری کنند که این موضوع، سبب کاهش حس تعلق به محله می‌شود و محلات قادر به اعمال کنترل‌های جمعی مؤثر در نواحی عمومی؛ مانند خیابان‌ها و پارک‌ها نمی‌باشند.
Lawrence & Pivo (۱۹۷۷), Belezer (۲۰۰۲) Holmgern (۲۰۱۲), Madanipour (۲۰۰٦)	حمل‌ونقل و دسترسی	توجه به داشتن شبکه حمل‌ونقل، می‌تواند کمک بزرگی در راستای بهبود کیفیت زندگی کند. فاصله میان محل کار و سکونت بر روی رضایتمندی مسکونی، تأثیر دارد و می‌تواند عامل مؤثری برای جابه‌جایی مسکونی خانوار باشد.
Wheeler & Muller(۱۹۸٦), Marcotullio(۲۰۰۱), Astanifar & Samet (۲۰۰٤), Richards et al (۲۰۰۷), Das (۲۰۰۸).	تسهیلات و خدمات	یکی از عوامل تأثیرگذار بر جابه‌جایی، توزیع خدمات شهری است. اگر توزیع خدمات شهری متناسب با نیازهای مناطق، کاربری‌های توزیع شده و فضاهای شهری مورد استفاده شهروندان نباشد، می‌تواند باعث افزایش تراکم جمعیت در مناطق دیگر شود.
Briassoulis (۲۰۰۰), Jokish (۲۰۰۲), Lopez (۲۰۰٦), Koomen et al (۲۰۰۷), Nigal et al (۲۰۰۸)	کاربری اراضی	این پژوهشگران به تغییرات کاربری زمین، عوامل اثرگذار و تئوری‌ها و مدل‌های مرتبط با آن، پرداخته و تغییرات جمعیتی، به ویژه جابه‌جایی را از عوامل مهم تأثیرگذار می‌دانند.

منبع: (مطالعات نگارندگان)

۱- Rossi
۲ -Sabagh
۳- Speare
٤- Do kmeci and Berkoz
٥- Bartel
٦- Chan
۷- Buhm and Tylor

۸- Van Ommeren
۹- van der Vlist
۱۰- Search Theory

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

استراسمن[۱] در سال ۱۹۹۱ رابطه بین مداخلات بازار مسکن و جابه‌جایی مسکونی را مدل‌سازی کرد (Strassmann, ۲۰۰۰). همچنین چان در سال ۲۰۰۱ تأثیرات شوک‌های منفی بازار مسکن بر روی جابه‌جایی را مورد بررسی قرار داد (Chan, ۲۰۰۱). این مطالعات از این لحاظ حائز اهمیت هستند که نشان‌دهنده چگونگی فرایند جست‌وجو و ارزیابی فرصت‌ها تحت تغییر در شرایط بازار هستند. در مطالعات دیگر، بازار مسکن با توجه به سطح درآمد خانوار، تعریف و تجزیه‌وتحلیل شده است و چگونگی تأثیرگذاری محدودیت‌های مالی بر روی جابه‌جایی مسکونی، مورد بررسی قرار گرفته‌اند (Alkay, ۲۰۱۱). با این وجود، رشد روزافزون ادبیات موضوع در مورد تأثیر شرایط بازار مسکن محلی در انتخاب مسکن و تغییرات گسترده این شرایط محلی در جریان بازار مسکن وجود دارد. از نظر مفهومی، رابطه بین رفتار افراد و خانواده‌ها و تغییرات در طول زمان و فضا در ادبیات هنوز روشن نمی‌باشد (Dieleman & Mulder, ۲۰۰۱). همچنین سرمایه، رابطه مثبتی در احتمال جابه‌جایی دارد و خانوارهایی که دارای درآمد بالاتری می‌باشند، احتمال بیشتری برای حرکت از محیط مسکونیشان دارند؛ برای مثال، احتمال جابه‌جایی خانوارها از زاغه به بازار مساکن رسمی، به افزایش پس‌انداز منظم ساکنان مرتبط می‌شود (Lall et al., ۲۰۰۶).

پارکر[۲] و همکارانش در سال ۲۰۰۲ به این نتیجه رسیدند که ساکنان محله‌های کم‌درآمد نسبت به کسانی که در محله‌های مرفه زندگی می‌کنند، نارضایتی بیشتری دارند، همچنین نارضایتی در محله‌های مسکونی با تراکم بالا، بیشتر است (Clark, ۲۰۰۶).

۱- Strassmann
۲- Parker

۳- مبانی نظری

رضایتمندی سکونتی، مفهومی است که از رشته‌های مختلف اقتصاد، جامعه‌شناسی، روانشناسی، برنامه‌ریزی، جغرافیا و غیره شکل گرفته است (Galster, ۱۹۸۷) و دارای ساختار ادراکی پیچیده می‌باشد. در واقع، رضایتمندی سکونتی، واکنش ساکنین نسبت به محیط زندگیشان است که در این زمینه، محیط مسکونی، صرفاً اجزا و مؤلفه‌های کالبدی نمی‌باشد؛ بلکه عوامل اجتماعی و اقتصادی را نیز پوشش می‌دهد (Chapman & Lombard, ۲۰۰۶). رضایتمندی، سبب بالا رفتن کیفیت محیطی و تحقق آرمان‌های شهری می‌گردد (Nurizan & Hashim, ۲۰۰۱) و ناهماهنگی میان آرمان‌ها، نیازها و توانایی‌های شهروندان در انتخاب محل سکونت، موجب نارضایتی و جابه‌جایی سکونتی آنان می‌شود (Mohit, ۲۰۱۰). همچنین انتخاب محل سکونت، از جنبه‌های متعددی بر شکل و کالبد شهر، تأثیر دارد که از جمله پیامدهای آن، نرخ بالای جابه‌جایی خانوارها در طولانی‌مدت، شکل‌گیری خوشه‌های مسکونی و افزایش پراکنده‌رویی شهری است که مشکلات متعددی را در جوامع شهری ایجاد می‌کند (Aiello et al., ۲۰۱۰). بر مبنای نظریات شهری، جابه‌جایی‌ها و نحوه توزیع جمعیت براساس متغیرهای مختلف مکانی- اجتماعی؛ مانند: قومیت و نژاد، اشتغال، درآمد، طبقه شهری، فاصله از مرکز شهر و مسائل طبیعی، تبیین می‌شوند که تعدادی از این عوامل تأثیرگذار بر تحرکات مسکونی مانند: محلات مرفه شهر و ساختار و ویژگی‌های کالبدی با برنامه، بافت شهر به لحاظ قدمت، امنیت محله، دسترسی‌ها به مراکز خدماتی، در اولویت‌بندی تصمیمات، مؤثر هستند.

بررسی رضایتمندی و جابه‌جایی مسکونی، دارای سابقه طولانی است و عوامل زیادی در آن دخیل هستند که هر کدام به سهم خود در این نگرش و تصمیم نقش دارند. علاوه‌بر ابعاد کالبدی، فرهنگی، اجتماعی، نژادی و قومی، شاید بتوان گفت مقوله اقتصاد شهری، تأثیر

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

بسزایی در رضایت ساکنین و جابه‌جایی خانوار دارد. اقتصاد شهری، علمی است که به مطالعه اقتصادی مناطق شهری می‌پردازد و شاخه‌ای از اقتصاد خرد است که بر مبنای تقاطع جغرافیا و اقتصاد تعریف می‌شود (Hart, ۲۰۱۰). این علم، ساختار فضایی شهر و مکان‌گزینی مسکونی خانوارها و مؤسسات اقتصادی را مورد مطالعه قرار می‌دهد (Colin, ۱۹۵۱). خانوارها، انتخاب‌های خود را به منظور حداکثر کردن مطلوبیت و تأمین خواسته‌هایشان شکل می‌دهند و برای کسب رضایتمندی از محیط مسکونیشان، دست به جابه‌جایی می‌زنند. این جابه‌جایی‌ها که به دلایل و انگیزه‌های فردی، اجتماعی و اقتصادی صورت می‌گیرند، نقش عمده‌ای در شکل‌گیری یا تغییر ساختار فضایی شهر، ایفا می‌کنند و یکی از جنبه‌های پویایی شهر هستند (Bastanifar & Samet, ۲۰۰٤). اقتصاد شهری را می‌توان به شش حوزه مرتبط با یکدیگر تفکیک کرد که عبارتند از:

کار و اشتغال: رشد سریع جمعیت در شهرهایی که دارای درآمد پایین و دوگانگی در تکنولوژی هستند، بازارهای دوگانه ایجاد می‌کند. مدل‌ها و روش‌های موجود برای تحلیل و توسعه شهری، بیشتر به بازار رسمی و متشکل نیروی کار نظر دارند. در این چارچوب (بازار رسمی)، سفرهای کاری در شهر، مهم‌ترین عامل در مدل‌های اقتصاد شهری به شمار می‌روند و مهم‌ترین فعالیت، حمل‌ونقل محسوب می‌شود.

کاربری اراضی شهری: امروزه تغییر کاربری زمین، به عنوان یکی از فرایندهای مؤثر در فضای شهر، مطرح است. این تغییرات که غالباً در اثر فعالیت‌های انسانی روی می‌دهند، به دلیل نبود برنامه‌های اصولی، بی‌توجهی به توسعه پایدار و محیط‌زیست، به یکی از مهم‌ترین معضلات شهرها در فضای نوین تبدیل شده‌اند (پوراحمد و همکاران، ۱۳۹۰). از آنجا که تصمیمات خانوارها و بنگاه‌ها در زمینه مکان‌یابی در شهرها، الگوهای شهری و کاربری اراضی را شکل می‌دهند، این تصمیمات می‌توانند تا میزان قابل توجهی، موجب تغییر کاربری اراضی (از بین رفتن زمین‌های کشاورزی) به کاربری‌های شهری، شکل‌گیری حاشیه‌نشینی، آشفتگی محیط شهری، عدم‌ارائه خدمات شهری و نارضایتی ساکنین و در نهایت تغییر شکل شهرها از حالت متمرکز به شهرهای غیرمتمرکز و جدایی‌گزینی با توجه به نژاد، درآمد و سطح سواد شوند (خاکپور و همکاران،۱۳۸۶).

حمل‌ونقل و دسترسی: حمل‌ونقل شهری، یکی از موضوعات اقتصاد شهری است؛ زیرا بر توانایی دسترسی مکان‌های مختلف، تأثیر گذاشته و از آن طریق نیز بر الگوهای کاربری اراضی در شهر تأثیرگذار است. در این حوزه، برخی از راهکارها برای حل مسئله ازدحام شهری و نقش حمل‌ونقل عمومی در سیستم حمل‌ونقل شهری، بررسی می‌شوند (هادی زنوز، ۱۳۸۸). توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی، نمونه‌ای از الگوهای توسعه شهری است که برای اولین بار در اواخر قرن نوزدهم و اوایل قرن بیستم میلادی در آمریکا، استفاده شده است (نورمحمدزاده، ۱۳۸۵). فرض اولیه از توسعه، مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی، افزایش رضایتمندی از سکونت در محدوده‌های همجوار ایستگاه‌های حمل‌ونقل عمومی است، اما فراهم نکردن مقدمات اولیه و ضروری چنین توسعه‌ای، می‌تواند ضمن به وجود آوردن مشکلات ترافیکی، کالبدی، اجتماعی و اقتصادی، در کاهش رضایت از سکونت نیز مؤثر باشد (عباس‌زادگان و همکاران، ۱۳۸۹).

امنیت: در این حوزه، مسئله جرایم شهری و ارتباط بین جرم و جنایت و دو مسئله دیگر شهری؛ یعنی فقر و کم‌سوادی، بررسی می‌شود (هادی زنوز، ۱۳۸۸). ارنست

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

برگس[۱]، یکی از اولین محققینی بود که براساس نظریه منطقه‌ای شهری، به تبیین چرایی وجود آسیب‌های اجتماعی منطقه‌ای شهری، در برخی از مناطق پرداخت. از نظر او وجود برخی شرایط در محیط‌ها و جابه‌جایی‌های مسکونی، منجر به بروز آسیب‌های اجتماعی می‌شود (Parker, ۲۰۰٤).

مسکن: انتخاب مسکن، به انتخاب مکان بستگی دارد؛ زیرا مسکن قابلیت جابه‌جایی ندارد (هادی زنوز، ۱۳۸۸). مسکن، محله و منطقه افراد، متغیرهای مؤثر بر کیفیت زندگی[۲] هستند و ابعاد مربوط به طبقه‌بندی اجتماعی را شکل می‌دهند و متأثر از اقتصاد شهری و سیاست‌های عمومی می‌باشند (Schmitt, ۲۰۰۹). در این حوزه به بررسی این موضوع پرداخته می‌شود که چرا مسکن از دیگر کالاها متفاوت است و چگونه سیاست‌های مرتبط با بخش مسکن می‌توانند مؤثر واقع شوند، از طرفی دیگر، با رشد فزاینده شهرنشینی در چند دهه گذشته، مسکن به یکی از مهم‌ترین نیازهای جمعیت شهری تبدیل شده است (Biderman, ۱۹۷٤) و شهرها به عنوان بستر زیست بشر، نقش اساسی در ایجاد رضایتمندی دارند. مسکن بر شاخص‌های مهم برنامه‌ریزی؛ مانند کیفیت زندگی، نرخ جابه‌جایی و پیش‌بینی تقاضای مسکن تأثیر می‌گذارد (Djebuarni & Al-Abed, ۲۰۰۰).

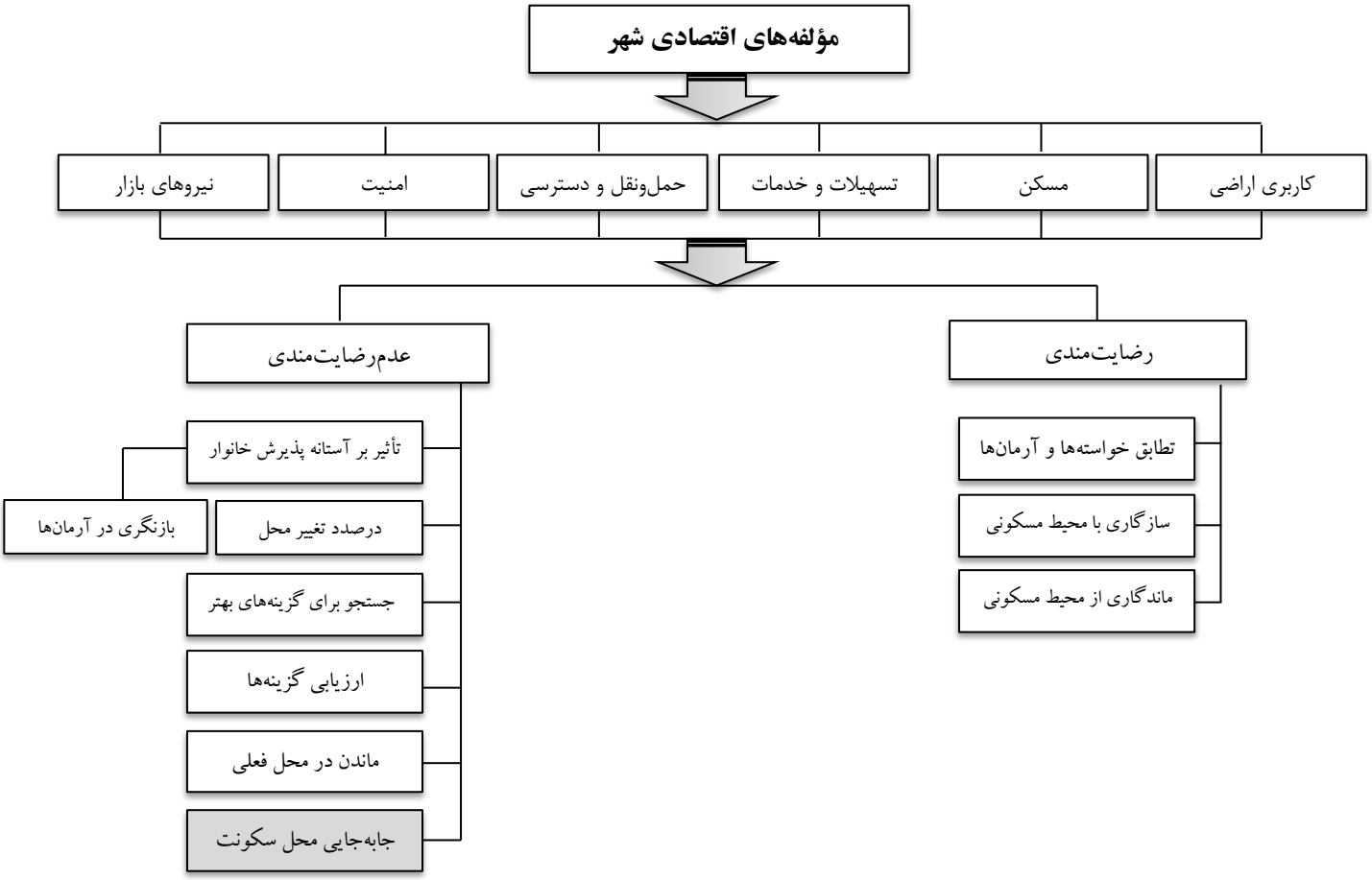
تسهیلات و خدمات: مبحث دیگری که در مطالعات اقتصاد شهری به آن توجه شده و تحقیقات نسبتاً گسترده‌ای در آن زمینه انجام شده است، موضوع تسهیلات شهری (کتابخانه‌های عمومی، خدمات پلیس، آتش‌نشانی، بیمارستان و مدارس) است. تسهیلات شهری می‌توانند نقش بسیار مهمی در رضایتمندی ساکنین از محیط‌های مسکونیشان داشته باشند و عامل نسبتاً مهمی در جابه‌جایی خانوار تلقی گردند (Mohit, ۲۰۱۰). بسیاری از این تسهیلات می‌توانند خصوصی یا عمومی باشند، اما اشتراک همه آنها این است که مکان‌ها یا محل‌های تولید آنها، شبکه‌ای فضایی به وجود می‌آورند که دسترسی آسان به آن مکان‌ها، ارزشمند است (هادی زنوز، ۱۳۸۸). توزیع خدمات در شهرها که نتیجه بارز جدایی‌گزینی اکولوژیک است، بر توزیع فضایی جمعیت در مناطق و نواحی شهری، تأثیرگذار است. در نتیجه، توزیع مناسب و بهینه امکانات اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و بهداشتی در میان مناطق و نواحی، یکی از مهم‌ترین عوامل جلوگیری از نابرابری‌ها و شکاف توسعه و توزیع فضایی مناسب جمعیت در پهنه سرزمین است (Marcotullio, ۲۰۰۱).

همان‌طور که اشاره شد اقتصاد شهری، اقتصاد و جغرافیا را به یکدیگر پیوند داده است و به بررسی انتخاب‌های جغرافیایی یا مکانی خانوارها برای رسیدن به مطلوبیت و برآورد خواسته‌هایشان می‌پردازد. به علاوه اقتصاد شهری، ناکارآمدی‌های انتخاب‌های مکانی را تشخیص داده و سیاست‌های عمومی جایگزین برای گسترش انتخاب‌های کارآمد را مورد بررسی قرار می‌دهد. حال این انتخاب و هدف برای جابه‌جایی، ممکن است منجر به بهبود زندگی شود و گاه ممکن است تغییرات منفی، دست‌کم در برخی از زمینه‌های زندگی را به ارمغان بیاورد. بنابراین زمانی جابه‌جایی رخ می‌دهد که رضایت ساکنین براساس شاخص‌های تأثیرگذار کالبدی، فرهنگی، اجتماعی، نژادی، اقتصادی و غیره، دچار تغییراتی شود (البته در مواردی نیز به اجبار صورت می‌گیرد) (Lu, ۱۹۹۹).

در شکل ۱، مدل مفهومی تأثیر مؤلفه‌های اقتصاد شهری بر روی جابه‌جایی مسکونی، نشان داده شده است.

۱- Ernest Burgess
۲- Quality of Life

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]



شکل ۱- مدل مفهومی تأثیر مؤلفه‌های اقتصادی شهر بر روی جابه‌جایی مسکونی

منبع: (یافته‌های نگارندگان)

۴- روش تحقیق

هدف اصلی تحقیق، بررسی تأثیرات مؤلفه‌های اقتصادی بر میزان رضایتمندی سکونتی و جابه‌جایی خانوار است. متغیر وابسته، رضایتمندی مسکونی و جابه‌جایی است و مؤلفه‌های اقتصاد شهری، مرتبط با این دو مفهوم در محله نارمک تهران هستند. از روش تحقیق توصیفی، برای مرور منابع و تحقیقات پیشین، تعریف مفاهیم، تدوین مبانی نظری و گردآوری داده‌ها به کمک مطالعات کتابخانه‌ای و عملیات میدانی، استفاده شد. همچنین در این پژوهش، میزان رضایتمندی، با استفاده از روش غیرمستقیم، ارزیابی شد. این روش از طریق تقسیم‌بندی شاخص‌های اقتصادی مرتبط با رضایتمندی مسکونی در محدوده مورد مطالعه، در دو سطح، صورت گرفت: در سطح اول، مؤلفه به شش معیار (اشتغال، کاربری اراضی، حمل‌ونقل و دسترسی، امنیت، مسکن، خدمات و تسهیلات)، تقسیم و در سطح دوم نیز هرکدام از این شش معیار به زیرمعیارهایی تقسیم شدند. جامعه آماری تحقیق، شامل ساکنین محله نارمک است و حجم نمونه با توجه به جمعیت حدودی ۲۹۴۰۰ نفری برآورد شد. روش نمونه‌گیری، تصادفی است و برای سنجش متغیرهای کیفی، از مقیاس سنجش لیکرت و نیز در تجزیه‌وتحلیل یافته‌ها، از آزمون‌های آماری خی‌دو و گاما استفاده شد. با توجه به اینکه تعداد خانوارهای ساکن محله مورد مطالعه زیاد است و بررسی نظرات و اطلاعات

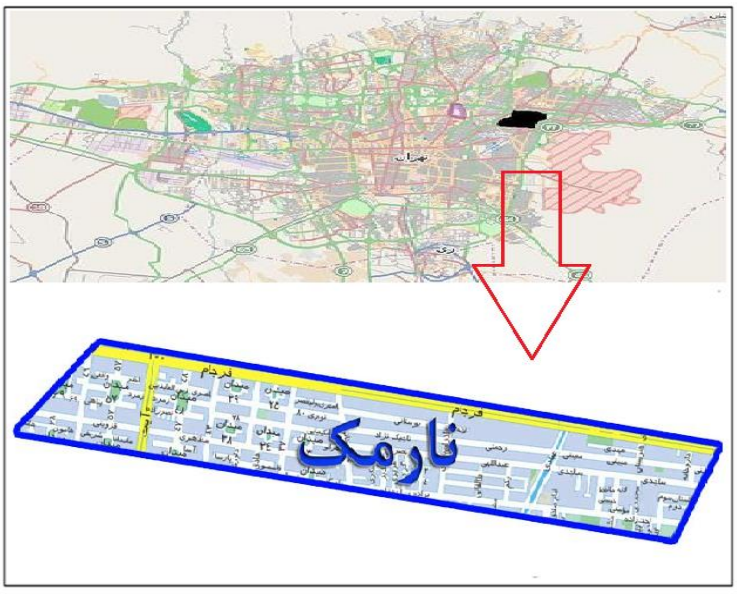
[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

آنان طاقت‌فرسا می‌باشد، از فرمول تعیین نمونه، استفاده شد و با استفاده از فرمول تعیین نمونه کوکران، حجم جامعه آماری ۳۷۵ نفر برآورد گردید. شیوه کمّی کردن این شاخص‌ها نیز با استفاده از روش مستقیم پرسشنامه بود. پرسشنامه‌ها نیز به دو بخش سؤالات شخصی و اقتصادی خانوار با توجه به مؤلفه‌های جدول ۳ تدوین شده است.

$$n = \frac{NT^2 S^2}{d^2(N-1)+T^2 S^2}$$

$$n = \frac{۲۹۴۳۷(۲/۵۸)^2 .(۱/۸۵)^2}{(۰/۰۵)^2(۲۹۴۳۷)+(۲/۵۸)^2 .(۱/۸۵)^2} = ۳۷۵$$

محله نارمک را باید جزء اولین شهرک‌های طراحی‌شده با ساختار منظم شبکه معابر شمالی- جنوبی و دارای سلسله‌مراتب دانست. اولین قسمت‌هایی که در محله نارمک شکل گرفتند، ایستگاه دفتر و میدان نبوت (هفت حوض) بودند. این محله توسط بزرگراه رسالت به دو بخش تقسیم می‌شود. قسمتی از آن در منطقه ۴ شهرداری تهران و بخش بزرگتر، در منطقه ۸ شهرداری تهران واقع شده است، اما هر دو را به نام نارمک می‌شناسند؛ در واقع، بزرگراه رسالت باعث تغییر و جدایی قابل توجهی در این محله شد. قسمتی که در منطقه ۴ شهرداری قرار گرفته، در حال حاضر از شمال به خیابان فرجام، از جنوب به بزرگراه رسالت، از شرق به بزرگراه شهید باقری و از جهت غرب به خیابان هنگام ختم می‌شود. محله نارمک از شمال با محله علم و صنعت، از جنوب با منطقه ۸ شهرداری تهران، از طرف شرق با محله کالاد، همسایه است. محله نارمک به دلیل داشتن میدان‌های سرسبز و خیابان‌بندی‌های منظم، شناخته شده است. میدان اصلی نارمک با نام فعلی نبوت، مرکز اصلی و نشانه این محله است. این میدان دارای هفت‌حوض متصل به هم است و از این‌رو در گذشته آن را میدان هفت‌حوض می‌خواندند. همچنین سایر اطلاعات پایه‌ای و نقشه مناطق تهران و محله نارمک در نقشه ۱ و جدول ۲ نشان داده شده است. در جدول ۳، وضعیت فعلی محدوده براساس تکنیک SWOT، ارزیابی شده است.



نقشه ۱- اطلاعات کل محدوده

منبع: (گزارش طرح تفصیلی منطقه ۸، ۱۳۸۵)

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

جدول ۲- اطلاعات کل محدوده

شاخص‌های پایه‌ای		کمیت
شاخص‌های اجتماعی، اقتصادی و کالبدی محله	جمعیت	۲۹۴۳۷
	شاغل	۸۴۷۳
	تعداد خانوار	۹۱۹۸
	بعد خانوار	۳/۲۴
	تعداد واحد مسکونی موجود	۲۹۵۳
	متوسط تراکم ساختمانی مسکونی	۱۴۹
	متوسط مساحت قطعات مسکونی	۱۶۰
	تراکم خانوار در واحد مسکونی	۱/۲
	تراکم ناخالص جمعیتی	۲۹۷
	تعداد شاغلین	۱۰۲۶۱
	متوسط مساحت قطعات	۲۰۰
	نسبت ساکن به شاغل	۳/۷

منبع: (گزارش طرح تفصیلی منطقه ۸، ۱۳۸۵)

جدول ۳- ارزیابی محدوده مطالعاتی با استفاده از تکنیک SWOT

تهدید	• نبود سیستم فاضلاب شهری • چند قطعه شدن و گسستگی بافت توسط بزرگراه‌ها • رشد فعالیت‌های صنعتی از محور دماوند و عدم‌کارایی تجاری‌محور • نبود الگوی ساخت مناسب برای نوسازی در محلات شهر تهران • ناباوری مردم نسبت به برخی از اقدامات مسئولین و متولیان محلی
فرصت	• محصور بودن محله توسط معابر شریانی • بهره‌مندی محله از ارزش‌افزوده طرح موضعی کریدور خیابان دماوند • دسترسی سریع به پایانه مسافربری درون‌شهری و برون‌شهری • دسترسی به ایستگاه مترو • وجود کاربری‌های فرامنطقه‌ای در لبه‌های شمالی و جنوبی منطقه • امکان نوسازی بافت‌های فرسوده • وجود زمین و مسکن ارزان برای خرید و اجاره • وجود جوانان و نیروی کار ارزان • همجواری بلافصل محله با منطقه ۱۳ از سمت جنوب • عدم‌وجود گسل‌های زلزله
ضعف	• اختصاص حدود ۵۰ درصد اراضی به مسکن (دو برابر متوسط شهر) • نبود سلسله‌مراتب شبکه در معابر • کمبودهای خدمات محله‌ای در محدوده • نفوذپذیری نامناسب محلات • ریزدانگی و ناپایداری سازه • عدم‌کارایی مناسب شبکه زیرساخت‌ها
قوت	• وجود بافت تاریخی و با ارزش • وجود شبکه مناسب داخلی طراحی‌شده عبور و مرور در محدوده • سابقه سکونت طولانی در محدوده • آشنایی بیشتر ساکنان با یکدیگر • وجود کاربری‌های فرامنطقه‌ای مانند داروخانه و حوزه علمیه

منبع: (گزارش طرح تفصیلی منطقه ۸، ۱۳۸۵)

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

۵- یافته‌های تحقیق

با توجه به هدف پژوهش، فرایند تجزیه‌وتحلیل با استفاده از پرسشنامه و تحلیل داده‌ها، صورت گرفته و سپس از طریق نرم‌افزار SPSS، داده‌ها بر مبنای تکنیک‌های آماری مانند: میانگین، تحلیل عاملی و رگرسیون، ارزیابی شده‌اند. به منظور دستیابی به نتایج کاملی در سنجش رضایتمندی سکونتی و تأثیر آن بر جابه‌جایی خانوار در محله نارمک، فرایند روش‌شناختی زیر انجام شد. در این مرحله پس از توزیع ۳۷۵ پرسشنامه در محله نارمک، داده‌ها در نرم‌افزار SPSS وارد و تحلیل انجام شد. در مرحله نخست برای شناسایی میزان رضایتمندی از شاخص‌های مورد مطالعه در ارتباط با جابه‌جایی مسکونی در نمونه موردی، میانگین هر یک از شاخص‌ها ارائه شد.

در بررسی شاخص‌های اقتصادی مرتبط با رضایتمندی مسکونی، دسترسی به خدمات و تسهیلات با میانگین ۳/۴ بالاترین میزان رضایتمندی ساکنین و در عین حال شاخص وضعیت مسکن محله، نشان‌دهنده حداقل میانگین رضایتمندی می‌باشد. این حداقل رضایتمندی، ناشی از تراکم بالای مسکونی و عدم‌رضایتمندی از مصالح به کاررفته در مکان‌های مسکونی می‌باشد. در ارتباط با متغیر دسترسی و حمل‌ونقل، به دلیل قرارگیری ایستگاه اتوبوس تندرو و ایستگاه مترو، از رضایت مطلوبی برخوردار است. در بخش خدمات و تسهیلات، کمبود امکانات گذران اوقات فراغت و فضاهای ورزشی سرپوشیده، ناکافی بودن سرانه فضاهای فرهنگی و هنری در مقایسه با استانداردها، از دلایل نارضایتی از خدمات و تسهیلات محله می‌باشد. بخش امنیت به دلیل تراکم بالای مسکونی و وجود چشم ناظر با توجه به نظریه جاکوبز[۱]، از سطح مناسبی برخوردار است، ولی طی مصاحبه‌های انجام شده، ساکنین به زمینه‌های بروز ناامنی اشاره کردند. وضعیت کاربری اراضی نیز به دلیل گرایش به ریزدانگی و فرسودگی، قسمت‌های زیادی از محله نارضایتی ساکنین را به دنبال داشته است (جدول ۴).

جدول ۴- میانگین رضایتمندی براساس مؤلفه‌های اقتصادی در محله نارمک

سطح اول	سطح دوم	میانگین	انحراف استاندارد
اشتغال	نزدیکی محیط مسکونی با محل کار	۲/۸	۲/۴۵
	وضعیت اشتغال در محدوده	۲/۵	۲/۳۳
کاربری اراضی	میزان فرسودگی و فشردگی بافت	۳/۲	۲/۳۴
	وجود کاربری‌های فراشهری در منطقه	۳/۶	۳/۱۲
	هماهنگی در کاربری‌ها در سطح محله	۳/۱	۲/۷۱
	سطح اشغال و تراکم	۲/۹	۲/۶۵
	چیدمان بلوک	۳/۲	۲/۳۴
حمل‌ونقل و دسترسی	رضایت از دسترسی محله به سایر نقاط شهر	۳/۵	۲/۲۱
	رضایت از وضعیت وسایل حمل‌ونقل عمومی (مترو، اتوبوس، تاکسی و ...)	۲/۹	۲/۱۳
	وضعیت پیاده‌روها و شبکه معابر	۳/۱	۲/۹۹
امنیت	روشنایی کافی فضاهای عمومی	۲/۳	۲/۱۶
	رضایت از امنیت تردد کودکان و زنان در شب	۲/۹	۲/۵۸
	رضایت از عدم‌ایجاد مزاحمت برای عابرین پیاده در محله	۳/۲	۲/۵۹
	عدم‌نگرانی از بزهکاری (اعتیاد، قاچاق، ولگردی، مزاحمت، دزدی و ...)	۲/۴	۲/۲۲
مسکن	به‌کارگیری مصالح استاندارد در ساخت بنا	۲/۲	۲/۸۲
	اندازه قطعات مسکونی	۲/۹	۲/۸۹
	وجود زمین‌های متروکه و مخروبه در محله	۳/۱	۲/۸۷
	تراکم مسکونی	۲/۱	۲/۷۹
	تسهیلات مسکن	۲/۳	۲/۰۱
خدمات و تسهیلات	رضایت از مراکز خرید	۳/۲	۲/۵۵
	رضایت از مراکز بهداشتی و درمانی	۲/۸	۲/۷۵
	رضایت از مراکز خدماتی	۲/۹	۲/۳۵

منبع: (یافته‌های نگارندگان)

۱- Jacobs

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

برای اندازه‌گیری میزان رضایتمندی، از شاخص CSM[1] استفاده شد. برای محاسبه این شاخص با استفاده از رابطه زیر، به استخراج درصد رضایتمندی در هر یک از متغیرها پرداخته شد (Jeanne, ۲۰۰۳):

$$CSM: \frac{\sum_{i=1}^{n}\alpha_i \times \beta_i}{\sum_{i=1}^{n}\alpha_i.(\max \beta_i)} \times 100$$

در این رابطه، میزان رضایتمندی ساکنان محله نارمک (CMS)، از مؤلفه‌های اقتصادی رضایتمندی سکونتی به درصد است. بدیهی است که شاخص ۱۰۰، به معنی رضایتمندی کامل است و این شاخص هر چقدر از ۱۰۰ کمتر باشد، فاصله بیشتر انتظارات با رضایتمندی ایجاد شده را نشان می‌دهد (شاطریان و همکاران، ۱۳۹۰).

در بررسی میزان رضایتمندی ساکنین محله با توجه به مؤلفه‌های اقتصاد شهری در اشتغال (۵۱/۱ درصد)، کاربری اراضی (۴۹/۴ درصد)، حمل‌ونقل و دسترسی (۶۵/۹ درصد)، امنیت (۵۷/۲ درصد)، مسکن (۴۱/۱ درصد)، خدمات و تسهیلات (۴۷/۲ درصد)، پایین بودن میزان رضایت ساکنین در بخش مسکن و بالا بودن رضایتمندی در حوزه حمل‌ونقل و دسترسی را تأیید می‌کند (جدول ۵).

جدول ۵- میزان انتظار و عملکرد رضایتمندی در بخش‌های مختلف (درصد)

شرح	میزان رضایتمندی		
	عملکرد	انتظار	اختلاف عملکرد
اشتغال	۵۱/۱	۱۰۰	۴۸/۹
کاربری اراضی	۴۹/۴	۱۰۰	۵۰/۶
حمل‌ونقل و دسترسی	۶۵/۹	۱۰۰	۳۴/۱
امنیت	۵۷/۲	۱۰۰	۴۲/۸
مسکن	۴۱/۱	۱۰۰	۵۸/۹
خدمات و تسهیلات	۴۷/۲	۱۰۰	۵۲/۸

منبع: (یافته‌های نگارندگان)

با توجه به ارزیابی رضایتمندی مسکونی در محدوده مطالعاتی در مرحله دوم تحقیق، تأثیر رضایتمندی یا عدم‌رضایتمندی مسکونی بر روی جابه‌جایی خانوار مورد بررسی قرار گرفت. ارزیابی پرسشنامه حاکی از آن است که ۴۰/۸ درصد ساکنین، حاضر به ترک محل مسکونی‌شان نیستند و ۵۹/۲ درصد از وضعیت فعلی رضایت ندارند و علاقه‌مند به جابه‌جایی به محله‌های دیگر هستند؛ دلیل این امر نیز وجود مشکلات در کیفیت مسکونی، تراکم بالای محله، کمبود و نارسایی در خدمات و امکانات کمبود پارکینگ و نظایر اینها می‌باشد.

۶- نتیجه‌گیری و پیشنهاد

پژوهشگران حوزه شهری، پیوسته با عواملی سروکار دارند که به طور مستقیم یا غیرمستقیم در کیفیت محیط تأثیرگذار هستند. عوامل مذکور، اغلب به صورت مبهم و نامشخص، مطرح شده و شناسایی یا طراحی آنها همیشه با مشکلاتی مواجه می‌شود و از مطالعاتی که در چند دهه اخیر مورد توجه بوده، رضایتمندی و جابه‌جایی مسکونی است. در واقع، مطالعات گسترده بر روی رفتار انسان و محیط سکونتی، موضوعی است که سرچشمه بسیاری از مسائل و معضلات شهری است. از طرفی، ارزیابی ساکنان از

۱- Customer Satisfaction Measurement

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]
[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

محیط‌های مسکونی‌شان بر میزان جذب و نگهداری جمعیت در بافت‌های شهری، تأثیر می‌گذارد و یکی از عوامل مؤثر بر حرکات جمعیتی درون‌شهری است. همچنین جابه‌جایی مسکونی می‌تواند پیامدهای آشکاری بر رونق و رکود بازار زمین، مسکن و اجاره‌بها، ساخت مساکن موجود، تغییر در الگوی استفاده از مسکن و تراکم سکونتی در مناطق مختلف شهر، داشته باشد و باعث شکل‌گیری و تغییر حوزه‌های اجتماعی در داخل شهر شود. این مقاله به بررسی تأثیر مؤلفه‌های اقتصادی شهر بر روی رضایتمندی مسکونی و تأثیر آن بر روی جابه‌جایی مسکونی پرداخته است. ۳۷۵ نفر از طریق پرسشنامه و مصاحبه در نمونه موردی محله نارمک، انجام شدند. همچنین در بخش نظری با استفاده از منابع لاتین و فارسی، به جمع‌آوری اطلاعات پرداخته شد و در بخش تحلیل نیز با نرم‌افزار SPSS و روش CSM، داده‌ها تحلیل شدند. براساس ارزیابی رضایتمندی مسکونی محله نارمک با توجه به مؤلفه‌های اقتصاد شهری در این مقاله، بیشترین عاملی که سبب نارضایتی ساکنین بود، مسکن (۴۱/۱ درصد) و مهم‌ترین عامل رضایت ساکنین، دسترسی و حمل‌ونقل (۶۵/۹ درصد) است. همچنین با توجه به مصاحبه‌ها و مطالعات انجام شده، ۴۰/۸ درصد ساکنین با توجه به مشکلات موجود حاضر به ترک محله نمی‌باشند؛ دلیل عمده این گروه، سابقه سکونت و حس تعلق به محل می‌باشد که به محیط مسکونی خود با وجود مشکلات، علاقه‌مند هستند. در عوض ۵۹/۲ درصد ساکنین نیز به دلیل فرسوده شدن و تراکم بالای مسکونی، کمبود امکانات تفریحی، ورزشی و فرهنگی و عدم‌رضایت کامل از امنیت محیط مسکونی‌شان، تمایل به ترک محله دارند. در نهایت، می‌توان نتیجه گرفت که مؤلفه‌های اقتصاد شهری، تأثیر زیادی بر روی جابه‌جایی مسکونی خانوار دارند؛ زیرا ادراک رضایتمندی یا نارضایتی از کیفیت محیط زندگی، رابطه مستقیمی با جابه‌جایی خانوار دارد. از این رو پیشنهاد می‌شود نیازها و خواسته‌های ساکنان (مانند تأمین کاربری‌های فرهنگی، خدماتی، ورزشی و همچنین دسترسی و حمل‌ونقل) و نیز موجبات آسایش و امنیت آنان، فراهم شود تا منجر به ارتقای حس مطلوب افراد نسبت به محیط مسکونی‌شان شود.

۷- منابع

ابراهیم‌زاده، عیسی. (۱۳۸۵). مهاجرت و شهرنشینی: علل و پیامدها، *اطلاعات سیاسی اقتصادی*، شماره ۲۳۳ و ۲۳۴، ۱۷۱- ۱۵۸

پوراحمد، احمد؛ رضایی، رحیم. (۱۳۸۸). نقش تمرکز فعالیت‌های اقتصادی در افزایش جمعیت کلان‌شهر تهران، *فصلنامه پژوهشی جغرافیای انسانی، ۱*(۳).

پوراحمد، احمد؛ سیف‌الدینی، فرانک؛ پرنون، زیبا. (۱۳۹۰). مهاجرت و تغییر کاربری اراضی در شهر اسلامشهر، *فصلنامه مطالعات جغرافیایی مناطق خشک*، ۲(۵).

خاکپور، براتعلی؛ ولایتی، سعداله؛ کیانژاد تجنکی، سید قاسم (۱۳۸۶). الگوی تغییرات کاربری اراضی شهر بابل طی سال‌های ۱۳۷۸-۱۳۶۲. *دوفصلنامه جغرافیا و توسعه ناحیه‌ای*، شماره ۹.

شاطریان، محسن؛ اشنویی، امیر؛ گنجی‌پور، محمود. (۱۳۹۰). سنجش میزان رضایتمندی ساکنان بافت قدیم شهر آران و بیدگل از شاخص‌های کیفیت زندگی. *مطالعات و پژوهش‌های شهری و منطقه‌ای*، ۴(۱۳)، ۱۴۴-۱۲۷.

عباس‌زادگان، مصطفی؛ رضازاده، راضیه؛ محمدی، مریم؛ علیپور اشلیکی، سجاد. (۱۳۸۹). سنجش عوامل تأثیرگذار بر میزان رضایت از سکونت در محلات بلافصل ایستگاه‌های مترو تهران. *پژوهشنامه حمل‌ونقل*، ۷(۳)، ۲۶۰-۲۴۵.

گزارش طرح تفضیلی منطقه ۸. (۱۳۸۵).

نورمحمدزاده، حسین. (۱۳۸۵). تعیین و تبیین هدف در برنامه‌ریزی شهر، *مجله هنرهای زیبا*، شماره ۲۶، ۳۶-۲۷.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

هادی زنوز، بهروز. (۱۳۸۸). مفهوم و ابعاد اقتصاد شهری درآمدی بر اقتصاد شهری؛ *فصلنامه اقتصاد شهر*، شماره اول، ۱۵-۴.

Aiello, A., Ardone, R.G, Scopelliti, M. (۲۰۱۰). Neighborhood planning improvement: Physical attributes, cognitive and affective evaluation and activities in two neighborhoods in Rome. *Evaluation and Program Planning,* ۳۳(۳), ۲٦٤-۲۷٥.

Alkay, Elif. (۲۰۱۱). The Residential Mobility Pattern in the Istanbul Metropolitan Area, *Housing Studies,* ۲٦(٤), ٥۲۱–٥۳۹.

Atkinson, R., Blandy, S. (۲۰۰٥). Introduction: international perspectives on the new enclavism and the rise of gated communities. *Housing Studies, Vol.* ۲۰, ۱۷۷-۱۸٦.

Bahi, G., Line, M. (۲۰۰۸). Processes of Place Identi"cation and Residential Satisfaction. *Environment and Behavior magazine,* ٤۰(٥), ٦٦۰-٦۸۲.

Bastanifar, Iman., Samet, Majid. (۲۰۰٤). *An inquiry of Green Tax effect on decreasing af air poiiution of Isfahan province,* GIAN international symposium & workshop, Isfahan university.

Biderman ,A. D. (۱۹۷٤). *Social indicators*. In: Clemet, Robert L. and Olson ,Jerry C. Whence and Whither in Social Indicators and Marketing Chicago: American Marketing Association.

Brandstetter, M.C.G. de O. (۲۰۱۱). Consumer Behavior Analisys of Real Estate Market with Emphasis in Residential Mobility, Choice and Satisfaction Brazilian Cases, *The Built & Human Environment Review,* ٤(۱),٥٦-۸۰.

Burgess, E. W. (۱۹۲٥). The growth of the city: *An introduction to a research project*. In: Park, R. E., Burgess, E. W,. McKenzie, R. D. (eds.). The city. Chicago: University of Chicago Press, ٤۷–٦۲.

Buys, L., Miller, E. (۲۰۱۲). Residential satisfaction in inner urban higher-density Brisbane, Australia: Role of dwelling design, neighbourhood and neighbours. *Journal of Environmental Planning and Management,* ٥٥(۳), ۳۱۹–۳۳۸.

Chan, S. (۲۰۰۱). Spatial lock-in: do falling house prices constrain residential mobility, *Journal of Urban Economics,* ٤۹(۳), ٥٦۷–٥۸٦.

Chapman, D., Lombard, D. (۲۰۰٦). Determinants of neighborhood satisfaction in feebased gated and nongated communities. *Urban Affairs Review,* ٤۱(٦), ۷٦۹-۷۹۹.

Clark, William A V. (۲۰۰٦). Ethnic preferences and residential segregation: A commentary on outcomes from agent based modeling. *Journal of Mathematical Sociology* ۳۰, ۳۱۹-۳۲٦.

Clark, William A V., Huang, Y. (۲۰۰٤). Linking Migration and Mobility: Individual and Contextual Effects in *Housing Markets in the UK. Regional Studies* ۳۸(٦), ٦۱۷–٦۲۸.

Clark, William A V., Ledwith, Valerie. (۲۰۰٦). Mobility, housing stress, and neighborhood contexts: evidence from Los Angeles, *Environment and Planning A,* ۳۸(٦), ۱۰۷۷–۱۰۹۳.

Colin, Clark. (۱۹٥۱). Urban Population Densities, *Journal of the Royal Statistical Society. Series A (General),* ۱۱٤(٤), ٤۹۰-٤۹٦.

Coulter, R., Van Ham, M., Feijten, P. (۲۰۱۱). Partner (dis) agreement on moving desires and the subsequent moving behaviour of couples. *Population, Space and Place,* Early View, ۱-۱٥. DOI: ۱۰.۱۰۰۲/psp.۷۰۰.

Courgeau, D. (۱۹۸٥). Interaction between spatial mobility, family and carrer life-cycle: A French survey. *European Sociological Review* ۱ (۲), ۱۳۹–۱٦۲.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

Das, D. (۲۰۰۸). Urban quality of life: A case study of Guwahati. *Social Indicators Research, ۸۸*, ۲۹۷–۳۱۰.

Davies, A.M., Laing, R., MacMillan, D.C. (۲۰۰۰). *The Use Of Choice Experiments In The Built Environment: An Innovative Approach.* the Third Biennial Conference of the European Society for Ecological Economics. Vienna, Austria.

Diaz-Serrano, Luis, Stoyanova, Alexandrina P. (۲۰۰۹). Mobility and housing satisfaction: an empirical analysis for ۱۲ EU countries. *Journal of Economic Geography* ۱۰ (۵).

Dieleman, F.M., Clark, W.A.V., Deurloo, M.C. (۲۰۰۰) The Geography of Residential Turnover in ۲۷ large US Metropolitan Housing Markets, ۱۹۸۵–۱۹۹۵, *Urban Studies.* ۳۷(۲),

Dieleman, F.M., Mulder, C.H. (۲۰۰۱) *The Geography of Residential Choice. In: Residential Environments: Choice, Statisfaction, and Behavior* (Eds, Aragonés, J., Francescato, G. and Gärling, T.), Greenwood, Westport, CT (forthcoming).

Djebuarni, R., Al-Abed, A. (۲۰۰۰). Satisfaction Level with Neighbourhood in Low-Income Public Housing in Yemen. *Property Management, ۱۸*(٤), ۲۳۰–۲٤۲.

Fang ,Y .(۲۰۰٦). Residential Satisfaction, Moving Intention and Moving Behaviours: A Study of Redeveloped Neighbourhoods in Inner-City Beijing, *Housing Studies,* ۲۱(۵).

Galster, G. (۱۹۸۷). *Homeowners and neighborhood reinvestment,* Durham, NC: Duke University Press.

Berk, M. G. (۲۰۰۵). The concept of neighbourhood in contemporary residential environments: an investigation of occupants' perception. In *International conference'Doing, thinking, feeling home: the mental geography of residential environments', Delft, The Netherlands, October* ۱٤-۱۵, ۲۰۰۵. Delft University of Technology, OTB Research Institute for the Built Environment.

Hanif, M., Hafeez, S., Adnan Riaz, A. (۲۰۱۰). Factors affecting customer satisfaction. *International Research Journal of Finance and Economics*, ٦۰, ٤٤–۵۲.

Hart, Christopher. (۲۰۱۰) *Legacy of the Chicago School of Sociology*. isbn ۹ ۷۸۱۹۰۵ ۹۸٤۱٤۵ lulu.com/۹۲۳۸۳٤۷.

Jacobs, J. (۱۹۸۱). *The death and life of great American cities*. New York: Vintage Books.

James III, R. N. (۲۰۰۸). Impact of Subsidized Rental Housing Characteristics on Metropolitan Residential Satisfaction. *Journal of Urban Planning and Development ۱۳٤(٤):* ۱٦٦-۱۷۲.

Jeanne, R. (۲۰۰۳). Customer Satisfaction Measurement in a Business to Business Context: a Conceptual Framework, *Journal of Business & Industrial Marketing,* ۱۸(۲), ۱۷۹- ۱۹۵.

Lall, S. V., Suri, A., Deichmann, U. (۲۰۰٦) Households savings and residential mobility in informal settlements in Bhopal, India, *Urban Studies,* ٤۳(۷), ۱۰۲۵–۱۰۳۹.

Lersch, Philipp M. (۲۰۱٤). *Residential Relocations and their Consequences: Life Course Effects in England and Germany*. Wiesbaden: Springer VS. DOI: ۱۰.۱۰۰۷/۹۷۸-۳-٦۵۸-۰٤۲۵۷-۸.

Lu, M. (۱۹۹۹). Analyzing Migration Decisionmaking: Relationships between Residential Satisfaction, Mobility Intensions, and Moving Behavior, *Environment and Planning A,* ۳۰, ۱٤۷۳–۱٤۹۵.

Marcotullio, Peter.J. (۲۰۰۱). *Asian Urban Sustainability in the era of globalization, united Nation University, Institute of Advanced Studies,* Tokyo, Japan.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

Mayer, K. U. (۲۰۰٤). Whose Lives? How History, Societies, and Institutions Define and Shape Life Courses. *Research in Human Development* ۱(۳), ۱٦۱–۱۸۷.

Mohd. Zulfa, Awang. (۲۰۰۰). Kajian Kepuasan Penghuni dan Persekitarannya; Kajian Kes: Taman Perumahan Permin Jaya, Cendering, Kuala Terengganu: Thesis Ijazah Sarjana Sains (Perumahan), Universiti Sains Malaysia: Pusat Pengajian Perumahan, Bangunan dan Perancangan.

Mohit, M.A. (۲۰۱۰). Assessment of Residential Satisfaction in Newly Designed Public Low-Cost Housing in Kuala Lumpur, Malaysia. *Habitat International*, ۳٤(۱), ۱۸–۲۷

Nurizan, Y., Hashim, A.H. (۲۰۰۱). *Perumahan dan Kediaman.* Malaysia: Universiti Putra Malaysia.

Ogu, V.I. (۲۰۰۲). Urban residential satisfaction and the planning implications in a developing World context: the example of Benin City, Nigeria. *International Planning Studies*, ۷(۱), ۳۷–٥۳.

Okoko, Enos. (۲۰۰٥). Intra- urban residential mobility: A taxonomy of potential movers and potential non-movers in Akur , Nigeria, *journal of land use and development studies* ۱(۱),۱۲۷-۱٤۳.

Parker, Simon. (۲۰۰٤). *Urban theory and the urban experience*, published by Routledge.

Pettit, Becky. (۲۰۰٤). Moving and Children's Social Connections: Neighborhood Context and the Consequences of Moving for Low-Income Families, *Sociological Forum*, ۱۹(۲), ۲۸٥–۳۱۱.

Rapoport, A. (۱۹۷۷). Human Aspects of Urban Form: *Towards a Man–Environment Approach to Urban Form and Design.* Oxford and New York: Pergamon Press.

Raykov, T., Marcoulides, G.A. (۲۰۰٦). *A first course in structural equation modeling*. London: Lawrence Erlbaum Associates.

Rhineberger, M, Gayle. (۲۰۰۳). *Social disorganization, dieorder, social cohesion, informal control: a reformation and test of systemic social disorganization theory.* Western Michigan university, doctoral dissertation.

Rossi, P.H. (۱۹٥٥). *Why Families Move*, New York: Macmillan.

Salvesn, David. (۲۰۰۲). The making of place, *Urban Land*, ٦۱(۷).

Schmitt, R.B. (۲۰۰۹). Considering Social Cohesion in Quality Of Life Assessments: Consepts and Measurment, *Social Indicators Research*, ٥۸(۱-۳).

Simpson, G., Fowler, M. (۱۹۹٤). Geographic mobility and children's emotional/ behavioral adjustment and school functioning. *Pediatrics*, ۹۳ (۲), ۳۰۳–۳۰۹.

Strassmann, W.P. (۲۰۰۰). Mobility and Affordability in US Housing, *Urban Studies*, ۳۷(۱), ۱۱۳–۱۲٦.

van der Vlist, A.J. (۲۰۰٦). *Residential Mobility and Commuting*. PhD dissertation, Vrije Universiteit, Amsterdam.

Van Poll, R. (۱۹۹۷). *The perceived quality of the urban residential environment, A multi-attribute evaluation,* Rijksuniversiteit Groningen, Groningen, ۱۷-۳۸.

Varady, D.P., Walker, C.C., Wang, X. (۲۰۰۱). Voucher Recipient Achievement of Improved Housing Conditions In The US: Do Moving Distance And Relocation Services Matter?. *Urban Studies*, ۳۸(۸), ۱۲۷۳-۱۳۰٥.

Zinas, B. Z., Jusan, M. B. (۲۰۱۰). Choice Behaviour of Housing Attributes: Theory and Measurement. *Asian Journal of Environment- Behaviour Studies* , ۱(۳), ۱-۱۸.

[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]

[DOR: 20.1001.1.23452870.1394.4.13.6.3]
[Downloaded from iueam.ir on 2026-11-23]